

CHARAKTERYSTYKA USŁUG PRZEWOZOWYCH AKTUALNA NA DZIEŃ ROZPOCZĘCIA ŚWIADCZENIA USŁUG

SPIS TREŚCI:

1. Przebieg tras linii.
2. Przewidywany wymiar pracy przewozowej na dzień rozpoczęcia usługi.
3. Wymagane parametry techniczne taboru.
4. Wymagana liczba wozów.
5. Wstępny projekt rozkładu jazdy.
6. Wymagana treść tablic informacyjnych.
7. Wykaz najważniejszych utrudnień drogowych na trasach linii.

1. Przebieg tras linii (na terenie Wrocławia - wg ulic):

Linia 117

Leśnica - Płońskiego - Skoczylasa - Rubczaka - Trzmielowicka - Miodowa - Szkolna - Gromadzka - **Ratyń** (- Kośnego - Jerzmanowska - **Jerzmanowo** - Jerzmanowska - Kośnego) - Gromadzka - Szkolna - Miodowa - Trzmielowicka - (Rubczaka - Skoczylasa - Płońskiego - **Leśnica**) - Średzka - Płońskiego - **Leśnica**

Linia 123

Leśnica - Średzka - Skoczylasa - Rubczaka - Trzmielowicka - Średzka - Wolska - Marszowicka - Główna - Maślicka - Królewiecka - **Stadion Wrocław (Królewiecka)** - Królewiecka - Maślicka - Główna - Marszowicka - Wolska - Średzka - (**Leśnica**) - Trzmielowicka - Rubczaka - Skoczylasa - Płońskiego - **Leśnica**

Linia 137

Leśnica - Średzka - Skoczylasa - Rubczaka - Trzmielowicka - Dolnobrzeska - Wińska - **Las Mokrzański** - Wińska - Dolnobrzeska - Średzka - (**Leśnica**) - Trzmielowicka - Rubczaka - Skoczylasa - Płońskiego - **Leśnica**

Linia 138

Leśnica - Średzka - Skoczylasa - Rubczaka - Trzmielowicka - Dolnobrzeska - Krępicka - Mokrzańska - Średzka - Lutyńska - **Żar** - Lutyńska - Średzka - Mokrzańska - Krępicka - Dolnobrzeska - Średzka - (**Leśnica**) - Trzmielowicka - Rubczaka - Skoczylasa - Płońskiego - **Leśnica**

Leśnica - Średzka - Dolnobrzeska - Krępicka - **Krępicka - szkoła** - Mokrzańska - Średzka - Trzmielowicka - Płońskiego - **Leśnica**

Leśnica - Średzka - Lutyńska - **Żar**

Linia 917

Leśnica - Płońskiego - Skoczylasa - Rubczaka - Trzmielowicka - Miodowa - Szkolna - Gromadzka - **GAŁÓW** - Gromadzka - Szkolna - Miodowa - Trzmielowicka - (Rubczaka - Skoczylasa - Płońskiego - **Leśnica**) - Średzka - **Leśnica**

Linia 923

Stadion Wrocław (Królewiecka) – Królewiecka – Maślicka – Główna – Wilkszyńska – **WILKSZYN** (Pisarzowice – Brzezinka Średzka – Brzezina Główna – Chrobrego – Kopernika – **BRZezINA PĘTLA** – Kopernika – Chrobrego – Główna – Wilkszyńska) – **WILKSZYN** – Wilkszyńska – Główna – Maślicka – Królewiecka – **Stadion Wrocław (Królewiecka)**

Linia 937 (kursuje tylko w dni robocze)

Leśnica – Średzka – Skoczylasa – Rubczaka – Trzmielowicka – Średzka – Dolnobrzeska – Wińska – Las Mokrzański – Brzezina Chrobrego – Kopernika – Chrobrego – Brzezinka Średzka Główna – Parkowa – **BRZezINKA ŚREDZKA PKP** – Główna – Brzezina Chrobrego – Kopernika – Chrobrego – Las Mokrzański – Wińska – Dolnobrzeska – Średzka – (**Leśnica**) – Trzmielowicka – Rubczaka – Skoczylasa – **Leśnica**

Linia 938

Leśnica – Średzka – Skoczylasa – Rubczaka – Trzmielowicka – Dolnobrzeska – Krępicka – Mokrzańska – Średzka – Krępice Innowacyjna – Lutynia Wodna – Wrocławska – Kościuszki – Kościelna – **LUTYNIA** (*przystanek końcowy na łączniku pomiędzy ulicami Kościelną i Kościuszki*) – Kościelna – Kościuszki – Wrocławska – Wodna – Krępice Innowacyjna – Wrocław Średzka – Mokrzańska – Krępicka – Dolnobrzeska – Średzka – (**Leśnica**) – Trzmielowicka – Rubczaka – Skoczylasa – **Leśnica**

Leśnica – Średzka – Skoczylasa – Rubczaka – Trzmielowicka – Dolnobrzeska – Krępicka – Mokrzańska – Średzka – Krępice Innowacyjna – Lutynia Wodna – Wrocławska – Kościuszki – Radakowice – **ŁOWĘCICE (STAW)** – Radakowice – Lutynia Kościuszki – Wrocławska – Wodna – Krępice Innowacyjna – Wrocław Średzka – Mokrzańska – Krępicka – Dolnobrzeska – Średzka – (**Leśnica**) – Trzmielowicka – Rubczaka – Skoczylasa – **Leśnica**

Linia 940 (kursuje tylko w dni robocze)

CZERNA – Wilkostów – Wojnowice – Główna – Mrozów – Cmentarna – Kościuszki – Wyzwolenia – Chrobrego – Wyzwolenia – Piastowska – Miękinia – Mrozowska – Kościuszki – Wrocławska – Lipowa – Miękinia – stacja PKP – Wrocławska – Kościuszki – Dolnobrzeska – Klęka – Białków – Księginice Lipowa – Wrocławska – Odrzańska – Klonowa – Lenartowice – Prężyce – Gosławice – Brzezinka Średzka Kolejowa – Poczтовая – Parkowa – Nowa – Główna – **BRZezINKA ŚREDZKA – PKP**

BRZezINKA ŚREDZKA – PKP – Kolejowa – Gosławice – Prężyce – Lenartowice – Księginice Klonowa – Odrzańska – Wrocławska – Lipowa – Białków – Klęka – Miękinia Dolnobrzeska – Kościuszki – Wrocławska – Lipowa – Miękinia – Stacja PKP – Wrocławska – Kościuszki – Mrozowska – Mrozów Piastowska – Wyzwolenia – Chrobrego – Wyzwolenia – Kościuszki – Cmentarna – Wojnowice Główna – Wilkostów – **CZERNA**

MIĘKINIA – PĘTLA – Sportowa – Kościuszki – Dolnobrzeska – Klęka – Białków – Księginice Lipowa – Wrocławska – Odrzańska – Klonowa – Lenartowice – Prężyce – Gosławice – Brzezinka Średzka Kolejowa – Poczтовая – Parko na – **BRZezINKA ŚREDZKA – PKP**

BRZĘZINKA ŚREDZKA - PKP - Kolejowa - Gosławice - Prężyce - Lenartowice - Księginice Klonowa - Odrzańska - Wrocławska - Lipowa - Białków - Klęka - Miękinia Dolnobrzeska - Kościuszki - Sportowa - MIĘKINIA - PĘTLA

Linia 948 (kursuje tylko w dni robocze)

LEŚNICA - Średzka - Skoczylasa - Rubczaka - Trzmielowicka - Dolnobrzeska - Krępicka - Mokrzańska - Średzka - Krępice (droga 94) - Wróblowice (droga 94) - Błonie (droga 94) - Źródła (droga 94) - Kadłub wieś - Miękinia Lipowa - Miękinia - Stacja PKP - Wrocławska - Kościuszki - Sportowa - MIĘKINIA - PĘTLA

MIĘKINIA - PĘTLA - Sportowa - Kościuszki - Wrocławska - Miękinia - Stacja PKP - Lipowa - Kadłub wieś - Źródła (droga 94) - Błonie (droga 94) - Wróblowice (droga 94) - Krępice (droga 94) - Wrocław Średzka - Mokrzańska - Krępicka - Dolnobrzeska - Trzmielowicka - Rubczaka - LEŚNICA

Linia 958 (kursuje tylko w dni robocze)

LEŚNICA - Średzka - Krępice Wrocławska - Mrozowska - Szkolna - Żurawiniec Słoneczna - Główna - Polna - Mrozów Polna - Wyzwolenia - Chrobrego - Piastowska - Miękinia Mrozowska - Kościuszki - Wrocławska - Miękinia - Stacja PKP - Lipowa - Wrocławska - Kościuszki - Dolnobrzeska - Klęka - Zabór Wielki - Zabór Mały - Lubiatów - Głoska Główna - Gąsiorów - Księginice Sportowa - Wrocławska - Kolejowa - KSIĘGINICE P&R

KSIĘGINICE P&R - Kolejowa - Wrocławska - Gąsiorów - Głoska Główna - Lubiatów - Zabór Mały - Zabór Wielki - Klęka - Miękinia Dolnobrzeska - Kościuszki - Wrocławska - Lipowa - Miękinia - Stacja PKP - Wrocławska - Kościuszki - Mrozowska - Mrozów Piastowska - Wyzwolenia - Polna - Żurawiniec Polna - Główna - Pogodna - Zachodnia - Jesionowa - Krępice Mrozowska - Wrocławska - Wrocław Średzka - Trzmielowicka - Rubczaka - LEŚNICA

2. Przewidywany wymiar pracy przewozowej na dzień rozpoczęcia usługi

Linia	wozokilometry dzienne			miesięcznie	rocznie
	roboczy	sobota	niedziela		
117	225,90	243,56	232,49	6874,00	82 488,00
123	917,11	641,90	641,90	25311,62	303 739,44
137	227,95	177,79	172,44	6415,82	76 989,84
138	163,24	95,79	91,41	4340,08	52 080,96
917	232,70	96,34	80,90	5828,36	69 940,32
923	570,27	318,62	318,62	15094,90	181 138,80
937	177,12	0,00	0,00	3896,64	46 759,68
938	330,24	119,95	102,40	8154,68	97 856,16
940	232,00	0,00	0,00	5104,00	61 248,00
948	189,30	0,00	0,00	4164,60	49 975,20
958	168,55	0,00	0,00	3708,10	44 497,20
Razem	3 434,38	1 693,95	1 640,16	88 892,80	1 066 713,60

Typ A:

Brygada	roboczy	sobota	niedziela	miesięcznie	rocznie
18	232,00	196,28	196,28	6 674,24	80 090,88

Typ B:

Brygada	roboczy	sobota	niedziela	miesięcznie	rocznie
1	114,25	251,96	225,45	4423,14	53077,68
2	265,98	258,26	252,91	7896,24	94754,88
3	150,79	234,72	217,17	5124,94	61499,28
4	181,50	217,98	213,60	5719,32	68631,84
5	185,85	222,97	222,97	5872,46	70469,52
6	224,85	0,00	0,00	4946,70	59360,40
7	159,75	0,00	0,00	3514,50	42174,00
8	286,14	0,00	0,00	6295,08	75540,96
9	253,16	0,00	0,00	5569,52	66834,24
11	237,92	0,00	0,00	5234,24	62810,88
14	120,26	0,00	0,00	2645,72	31748,64
15	122,45	0,00	0,00	2693,90	32326,80
Razem	2 302,90	1 185,89	1 132,10	59 935,76	719 229,12

Typ C:

Brygada	roboczy	sobota	niedziela	miesięcznie	Rocznie
12	298,42	311,78	311,78	9059,48	108713,76
13	330,74	0,00	0,00	7276,28	87315,36
16	270,32	0,00	0,00	5947,04	71364,48
Razem	899,48	311,78	311,78	22 282,80	267 393,60

łącznie
(A+B+C) **3 434,38** **1 693,95** **1 640,16** **88 892,80** **1 066 713,60**

Typ A: Brygada 18

Typ B: Brygady 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 14, 15

Typ C: Brygady 12,13,16

3. Minimalne wymagane parametry techniczne taboru

Niedopuszczalne są autobusy typu Składak i SAM.

Autobusy typu miejskiego przeznaczone do świadczenia usług przewozowych muszą spełniać następujące parametry techniczne

3.1. Wiek pojazdów

3.1.1. **autobus podstawowy**– wyprodukowany najwcześniej w roku podpisania umowy; wprowadzony do obsługi zadania nie później niż 270 dni od daty podpisania umowy.

- 3.1.2. **autobus tymczasowy** – do 270 dni od daty zawarcia umowy—tj. do czasu uruchomienia autobusów podstawowych - wiek nie może przekraczać 10 lat.
- 3.1.3. **autobus dodatkowy** – wiek nie może przekraczać 10 lat przez cały okres trwania umowy.
- 3.1.4. **autobus zastępczy** - wiek nie może przekraczać 10 lat przez cały okres trwania umowy

3.2. Silnik

- 3.2.1. **Jednostka napędowa w pojazdach podstawowych** - norma czystości spalin co najmniej Euro 6;
- 3.2.2. **Jednostka napędowa w autobusach tymczasowych i dodatkowych** - norma czystości spalin co najmniej Euro 4,
- 3.2.3. **Jednostka napędowa w pojazdach zastępczych normy czystości spalin** -co najmniej Euro 4;

3.3. Długość pojazdów i liczba miejsc (łącznie z kierowcą)

Siedzenia typu 1i ½ liczone jako pojedyncze.

- 3.3.1. **Typ A** – od 7,90 do 9,19 metrów; minimum 50 miejsc siedzących, w tym minimum 14 miejsc siedzących i minimum 30 miejsc stojących,
- 3.3.2. **Typ B** – od 9,20 do 10,65 metrów; minimum 65 miejsc ogółem: w tym minimum 18 miejsc siedzących i minimum 40 miejsc stojących, minimum 4 miejsca dostępne bezpośrednio z poziomu niskiej podłogi (z uwzględnieniem oferty Wykonawcy)
- 3.3.3. **Typ C** – od 10,65 metrów do 12,20 metrów ; minimum 80 miejsc ogółem: w tym minimum 20 miejsc siedzących i minimum 50 miejsc stojących, minimum 6 miejsc dostępnych bezpośrednio z poziomu niskiej podłogi,

3.4. Drzwi

- 3.4.1. Minimum 2 pary drzwi dla typów autobusów podstawowych i dodatkowych typu A i B (z uwzględnieniem oferty Wykonawcy)
- Drzwi pierwsze jedno- lub dwuskrzydłowe sterowane przez kierowcę, umieszczone przed 1 osią o szerokości efektywnej min. 600 mm,
 - Drzwi drugie dwuskrzydłowe sterowane przez kierowcę, umieszczone pomiędzy osiami o szerokości efektywnej min. 1200 m,
- 3.4.2. Minimum 3 pary drzwi dla typów autobusów podstawowych i dodatkowych typu C
- Drzwi pierwsze jedno- lub dwuskrzydłowe sterowane przez kierowcę, umieszczone przed pierwszą osią o szerokości efektywnej min. 600 mm,
 - Drzwi drugie dwuskrzydłowe sterowane przez kierowcę, umieszczone pomiędzy osiami o szerokości efektywnej min. 1200 m
 - Drzwi trzecie dwuskrzydłowe sterowane przez kierowcę, umieszczone za drugą osią o szerokości efektywnej min. 1200 m
- 3.4.3. Każde drzwi wyposażone w oświetlenie obszaru drzwi włączane automatycznie w momencie otwarcia drzwi i świecące aż do momentu całkowitego zamknięcia się drzwi, punkt świetlny zlokalizowany wewnątrz autobusu, nad drzwiami w osi pionowej otworu drzwi
- 3.4.4. Każde drzwi wyposażone w mechanizm automatycznego powrotnego otwarcia (przy ściśnięciu pasażera)
- 3.4.5. Akustyczny sygnał ostrzegawczy umieszczony przy wszystkich drzwiach sygnalizujący w sposób automatyczny zamykanie drzwi na 1-3 sekund przed rozpoczęciem zamykania.
- 3.4.6. Układ sterowania drzwiami musi posiadać urządzenia automatyczne, które zapobiega możliwości odjechania pojazdem z miejsca zatrzymania

i postoiu, gdy drzwi nie są całkowicie zamknięte – tzw. blokadę przystankową.

- 3.4.7. Przy drzwiach muszą być zamontowane ścianki działowe tzw. wiatrołapy, oddzielające miejsca pasażerskie od strefy drzwi dla autobusów typu B i C (nie jest wymagane w autobusach typu A oraz wszystkich autobusach tymczasowych i zastępczych)

3.5. Niska podłoga:

3.5.1 Autobusy typu A:

- poziom podłogi w drzwiach pierwszych i drugich maks. 325 mm.
- strefa niskiej podłogi do końca drugich drzwi.
- dopuszczalne maksymalnie dwa stopnie pośrednie wewnątrz pojazdu w przejściu za drugimi drzwiami.

3.5.2 Autobusy typu B i C:

- powierzchnia podłogi (przejście środkowe) na całej długości bez stopni poprzecznych.
- w każdym wejściu maksymalna wysokość podłogi 325 mm od poziomu jezdni (liczona bez przyklęku) oraz brak stopni w każdych drzwiach,
- funkcja umożliwiającą wykorzystanie tzw. „przyklęku”

3.5.3 Wszystkie typy autobusów:

- w drugich drzwiach podest (pochylnia dla wózka inwalidzkiego) odkładana ręcznie lub obsługiwana automatycznie przez kierowcę
- Naprzeciw drugich drzwi lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie, na wysokości podłogi (bez dodatkowych podestów) wygospodarowane miejsce przynajmniej na jeden wózek inwalidzki (w taborze typu C wymagany minimum 750mmx2500mm), a w jego bezpośrednim sąsiedztwie oraz przy drugich drzwiach na zewnątrz pojazdu przycisk umożliwiający żądanie wysunięcia podestu oznaczony symbolem osoby na wózku inwalidzkim z oznakowaniem w języku Braille’a.
- W żadnym przypadku nie dopuszcza się stosowania windy zamiast podestu.
- Podest oraz miejsce dla wózka inwalidzkiego powinny spełniać wymagania Załącznika nr 8 do Regulaminu nr 107 EKG ONZ.

3.5.3 Dla autobusów tymczasowych i zastępczych wszystkich typów dopuszcza się następujące rozwiązanie:

- poziom podłogi w drzwiach pierwszych i drugich maks. 360 mm. W drugich drzwiach wysuwany podest umożliwiający wjazd wózka osoby niepełnosprawnej.
- strefa niskiej podłogi do końca drugich drzwi.
- dopuszczalne maksymalnie dwa stopnie pośrednie wewnątrz pojazdu w przejściu za drugimi drzwiami.
- dopuszczalne stopnie pośrednie w drzwiach trzecich (gdy występują)

3.6. Tablice informacyjne zewnętrzne dla wszystkich typów autobusów:

- 3.6.1. **tablica przednia w górnej części ściany przedniej** (lub w przypadku braku możliwości technicznych w dowolnym miejscu za przednią szybą w sposób nie ograniczający pola widzenia kierowcy) dwurzędowe, wyświetlające numer linii i kierunek jazdy (przystanek końcowy i dodatkowo charakterystyczny przystanek przelotowy) oraz informacje o liczbie minut pozostałych do odjazdu z przystanku początkowego (oba komunikaty powinny być prezentowane naprzemiennie w cyklu ok. 5

- sekundowym) z możliwością wyświetlania dodatkowych elementów graficznych uzgodnionych z Zamawiającym
- 3.6.2. **tablica boczna** pomiędzy przednimi i drugimi drzwiami w górnej części oraz symetrycznie po lewej stronie autobusu (dokładna lokalizacja do uzgodnienia z Zamawiającym) – dwurzędowa, wyświetlająca numer linii i kierunek jazdy (przystanek końcowy i dodatkowo charakterystyczny przystanek przelotowy)
- 3.6.3. **tablica tylna** wyświetlająca numer linii w górnej części ściany tylnej i kierunek jazdy (przystanek końcowy i dodatkowo charakterystyczny przystanek przelotowy) – możliwe jest zastosowanie sekwencji płynącej – wymóg wyświetlania kierunku jazdy na tablicy tylnej nie dotyczy autobusów tymczasowych.

Wszystkie tablice sterowane elektronicznie – umożliwiające wyświetlanie zmiennych informacji dotyczących wariantów kursowania odpowiednio do wykonywanego kursu lub komunikatów np. o awarii pojazdu; informacja ta powinna być eksponowana tylko do momentu zrealizowania danego odstępstwa od trasy; zmiany informacji dokonuje kierujący pojazdem za pośrednictwem elektronicznego sterownika;

- 3.6.4. Wszystkie tablice powinny być skonstruowane w technologii LED z możliwością wariantowego włączenia i wyłączenia opcji automatycznej regulacji jasności w zależności od warunków oświetlenia panujących na zewnątrz pojazdu (na podstawie decyzji przekazanej przez Zamawiającego) o rozdzielczości co najmniej:
- tablica przednia - 24x200 punktów świetlnych,
 - tablica boczna – 24x160 punktów świetlnych,
 - tablica tylna – 24x160 punktów świetlnych.

Parametry dotyczące wymaganej rozdzielczości oraz wyświetlania przystanku końcowego na tablicy tylnej dotyczą autobusów wyprodukowanych w roku podpisania umowy i później.

Treść tablic informacyjnych, która będzie podlegać kontroli zamieszczona została w **ust. 6** przedmiotowego załącznika. Przed rozpoczęciem świadczenia usług Zamawiający potwierdzi ich treść lub wprowadzi korekty. Zamawiający zastrzega sobie możliwość wprowadzenia korekt do treści tablic informując o tym Wykonawcę z wyprzedzeniem 3 dni roboczych.

3.7. Tablice informacyjne wewnętrzne dla wszystkich typów autobusów

- 3.7.1. Schemat zawierający numer linii oraz nazwy wszystkich przystanków umieszczony pomiędzy pierwszymi a drugimi drzwiami (projekt do uzgodnienia z Zamawiającym);
- 3.7.2. **Wyświetlacz podsufitowy (wykonany w oparciu o monitor LCD)- nie dotyczy autobusów tymczasowych**

Wymagania techniczne:

- lokalizacja – pod sufitem za kabiną kierowcy w osi podłużnej pojazdu i skierowana do tyłu zapewniająca dobrą widzialność dla pasażerów w szczególności z miejsc siedzących,
- technologia – pozwalająca na wyświetlanie w kolorze tekstu i grafiki oparta na matrycy LCD z podświetleniem LED, z regulacją jasności obrazu w zależności od warunków oświetlenia panujących w pojeździe,
- wymiar: przekątna 22" lub 23", format obrazu 16:10 lub 16:9,
- minimalna rozdzielczość – 1280x720 pikseli,
- jasność – min. 250cd/m²,
- minimalny kontrast – 1000:1,

- kąt widzenia (poziom/pion) - 170°/160 °,
- możliwość ciągłej modyfikacji wyświetlanych treści w zależności od stopnia realizacji kursu,
- możliwość wyświetlania wszystkich znaków alfanumerycznych (dużych i małych), uwzględniając wszystkie symbole, znaki specjalne oraz polskie litery,
- z możliwością prezentowania wybranych elementów różną (inną) czcionką.

Wyświetlane treści:

- oznaczenie linii,
- kierunek jazdy (przystanek docelowy),
- nazwę przystanku bieżącego (przed zatrzymaniem pojazdu na przystanku i w czasie postoju na nim) lub nazwę kolejnego przystanku z poprzedzającym opisem „następny przystanek” (po ruszeniu pojazdu z przystanku i w czasie jazdy między przystankami),
- fragment przebiegu trasy – ostatni obsłużony przystanek (wyszarzony), przystanek bieżący/następny (wyróżniony graficznie) oraz minimum sześć kolejnych przystanków,
- informacja o charakterze przystanku: „na żądanie”, granica strefy biletowej przy ich nazwach
- aktualną datę i godzinę,
- komunikat „STOP” w przypadku naciśnięcia przez pasażera przycisku „na żądanie”
- innych komunikatów informacyjnych np. o awarii pojazdu, zmianie trasy z możliwością wyświetlania w sekwencji płynącej

UWAGA

W autobusach tymczasowych zamiast wyświetlacza podsufitowego dopuszcza się tablice przednią umieszczoną za kabiną kierowcy z umieszczonym na niej numerem linii i kierunkiem jazdy (przystanek końcowy)

Graficzny projekt docelowego sposobu prezentacji informacji, (rozplanowanie treści, rozmiar i krój czcionek, kolorystyka, sekwencje) powinien zostać opracowany przez Wykonawcę i uzgodniony z Zamawiającym przed wprowadzeniem do ruchu autobusów podstawowych. Dopuszcza się możliwość wygaszenia tego wyświetlacza na czas postoju autobusu na przystanku końcowym trwającego powyżej 5 minut i ponownego włączenia na 1 minutę przed czasem odjazdu.

3.7.3. Zapowiedzi głosowe (nie dotyczy autobusów tymczasowych):

Możliwość automatycznej emisji plików dźwiękowych opracowanych we własnym zakresie przez Wykonawcę z prezentacją:

- informacji o bieżącym przystanku – przed zatrzymaniem pojazdu na przystanku,
- informacji o następnym przystanku – po ruszeniu pojazdu z przystanku,
- informacji o charakterze przystanku: „na żądanie”, granica strefy biletowej
- innych informacji np. dotyczących przystanków końcowych lub awarii pojazdów

Kierujący pojazdem powinien mieć możliwość ręcznej regulacji głośności zapowiedzi. Zakres dopuszczalnej regulacji głośności powinien zostać uzgodniony z Zamawiającym.

3.7.4. Numer ewidencyjny wewnątrz pojazdu w jego przedniej części w zasięgu kamery monitoringu

3.8. Oznaczenia na zewnątrz pojazdu (dla wszystkich typów autobusów)

- 3.8.1. Nad przednimi drzwiami pojazdu napis „WEJŚCIE”, a nad pozostałymi drzwiami napis „WYJŚCIE”, na prawej burcie pojazdu przy wszystkich drzwiach informacje o możliwości wsiadania wyłącznie przednimi drzwiami.
- 3.8.2. Przy wszystkich drzwiach autobusu należy zamieścić informację, „*Bilety okresowe Urbancard obowiązują tylko w granicach Wrocławia*”.
- 3.8.3. Autobusy podstawowe i dodatkowe oznakowane herbami Wrocławia i gminy Miękinia (pozyskanymi we własnym zakresie przez Wykonawcę) oraz o jednolitej kolorystyce z użyciem dwóch kolorów: barwy żółtej (RAL1021) i czerwonej (RAL3001) – szczegółowe wymagania odnośnie kolorystyki zostaną przekazane przez Zamawiającego do 7 dni od podpisania umowy. Wymogi odnośnie kolorystyki i znaków nie dotyczą pojazdów tymczasowych i zastępczych
- 3.8.4. Numer ewidencyjny pojazdu (system numeracji autobusów należy uzgodnić z Zamawiającym) z każdej zewnętrznej strony pojazdu.
- 3.8.5. Numer brygady w formie wyświetlacza elektronicznego umieszczony z prawej przedniej szyby pojazdu (w autobusach tymczasowych nie jest wymagana forma elektroniczna).
- 3.8.6. Szczegółowy schemat oznakowania zewnętrznego dla poszczególnych typów autobusów (w tym wielkość i rodzaj zastosowanych czcionek) Wykonawca zobowiązany jest uzgodnić z Zamawiającym przed wprowadzeniem danego pojazdu do ruchu.

3.9. Urządzenia specjalne

- 3.9.1. **Kasy fiskalne i czytniki biletów elektronicznych** (w tym Urbancard) zlokalizowane w miejscu umożliwiającym ich obserwację przez kierowcę i swobodny dostęp pasażerom z umożliwieniem zakupu biletów jednorazowych za pomocą karty płatniczej (kasy fiskalne i czytniki biletów elektronicznych obowiązujące na liniach strefowych nie są wymagane w autobusach obsługujących linie normalne)
- 3.9.2. **Kasowniki elektroniczne** - co najmniej dwa z możliwością dynamicznej, automatycznej zmiany ciągu drukowania znaków oraz z możliwością drukowania na bilecie co najmniej 16 znaków umożliwiających oznaczenie na bilecie daty, czasu rozpoczęcia podróży oraz numeru pojazdu zlokalizowane w miejscu umożliwiającym ich obserwację przez kierowcę i swobodny dostęp pasażerom.
- 3.9.3. **Rejestrator** z systemami automatycznej kontroli punktualności, jakości usług przewozowych i lokalizacji pojazdów system monitoringu.
- 3.9.4. **Środki łączności** umożliwiające kierowcy bezpośredni kontakt z centralą Wykonawcy, Zamawiającym oraz służbami alarmowymi. System automatycznej kontroli punktualności i jakości usług przewozowych i lokalizacji pojazdów oraz system monitoringu nie jest wymagany w autobusach tymczasowych
- 3.9.5. **Układ rekuperacji** - wyposażenie autobusów podstawowych typu C w układ rekuperacji hamowania oddawanej do instalacji elektrycznej autobusu (zgodnie z ofertą Wykonawcy)

3.10. Wyposażenie wnętrza

- 3.10.1. Minimum 2 klapy dachowe dla autobusów typu B i C, minimum 1 klapa dachowa dla autobusów typu A

- 3.10.2. Przesuwne szyby boczne w co najmniej czterech oknach (minimum po dwie na każdej bocznej ścianie pojazdu) dla autobusów typu B i C, w co najmniej dwóch oknach dla autobusów typu A (minimum po jednej na każdej bocznej ścianie pojazdu).
- 3.10.3. System poręczy poziomych i pionowych dla osób stojących:
- rozplanowanie poręczy w taki sposób, aby możliwe było przytrzymywanie się przez pasażerów opuszczających miejsca siedzące, jednocześnie uniemożliwiały uderzenie się w głowę podnoszącego się z siedzenia pasażera,
 - poręcze poziome wyposażone w uchwyty wiszące do trzymania się przez pasażerów stojących zamontowane w sposób uniemożliwiający ich przesuwanie się na poręczach podczas jazdy; uchwyty zamontowane w strefie platformy dla pasażerów stojących oraz w obrębie drzwi,
- 3.10.4. Oświetlenie zapewniające pasażerom dobrą widoczność wewnątrz pojazdu;
- 3.10.5. Przyciski STOP (przystanek „na żądanie”) z oznakowaniem w języku Braille’a:
- przyciski sygnalizują potrzebę zatrzymania autobusu na najbliższym przystanku,
 - rozmieszczenie przycisków - równomiernie na całej długości przestrzeni pasażerskiej, na poręczach lub innych powierzchniach,
 - liczba przycisków - minimalnie 1 na każde 6 miejsc siedzących, zalecane rozwiązanie – umieszczenie przycisków na każdej pionowej poręczy (w autobusach tymczasowych i zastępczych dopuszcza się minimum 1 przycisk przy każdych drzwiach)
 - naciśnięcie przycisku obowiązkowo sygnalizowane jest wyświetleniem na ok. 5 sekund komunikatu „STOP” na wyświetlaczach wewnętrznych.
- 3.10.6. Czytelne oznakowanie wyjścia awaryjnego
- 3.10.7. Komplet gaśniczy oraz komplet młotków do wybicia szyby w razie awarii.
- 3.10.8. Fotele pasażerskie:
- fotele o ergonomicznym kształcie, wandaloodporne – o powierzchniach utrudniających naniesienie napisów typu „graffiti”,
 - materiały tapicerskie o dużej odporności na zużycie (wycieranie, zabrudzenie) oraz o podwyższonej odporności na akty wandalizmu (rozerwanie, rozcięcie)
 - kolorystyka materiałów tapicerskich – jednolita w całym autobusie w kolorze niebrudzącym,
 - wkładki tapicerskie siedziska i oparcia wyposażone w gąbkę (piankę) zmiękczająca pod tapicerką,
 - mocowanie foteli do konstrukcji autobusu w sposób umożliwiający zachowanie czystości.

3.11. Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej (wymóg nie dotyczy autobusów tymczasowych)

- 3.11.1. Układ sterowania pracą urządzeń klimatyzacyjnych działający automatycznie na podstawie danych rejestrowanych przez czujniki pomiaru temperatury wewnątrz i na zewnątrz pojazdu, posiadający funkcje chłodzenie-ogrzewanie z możliwością pracy urządzeń w trybie samej wentylacji przestrzeni pasażerskiej, a także posiadający możliwość ręcznego włączenia i wyłączenia urządzeń klimatyzacyjnych.

- 3.11.2. Uruchomienie klimatyzacji w przestrzeni pasażerskiej powinno nastąpić przy osiągnięciu temperatury zewnętrznej 22°C a układ sterowania powinien utrzymywać temperaturę nie wyższą niż:
- 22°C przy temperaturze zewnętrznej do 24 °C,
 - temperatura zewnętrzna pomniejszona o 3 °C przy temperaturze zewnętrznej powyżej 24 °C
- 3.11.3. Przy schładzaniu wnętrza pojazdu należy dążyć do nie obniżania temperatury wewnętrznej poniżej 22°C

W przypadku wystąpienia szczególnych warunków pogodowych Zamawiający może określić inne przedziały temperatur.

3.12. System ogrzewania przestrzeni pasażerskiej

- 3.12.1. Działający automatycznie na podstawie danych rejestrowanych przez czujniki pomiaru temperatury wewnątrz i na zewnątrz pojazdu, posiadający też możliwość ręcznego włączenia i wyłączenia pracy urządzeń. Układ sterowania pracą urządzeń grzewczych powinien zapewnić średnią temperaturę wewnątrz autobusu w zakresie:
- od 7°C do 15°C – przy temperaturze zewnętrznej poniżej 5 °C
 - powyżej 15°C – przy temperaturze zewnętrznej od 5 °C z zastrzeżeniem zapisów dotyczących klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej (punkt 3.11)
- 3.12.2. W przypadku autobusów tymczasowych wymagane jest włączenie ogrzewania przestrzeni pasażerskiej, gdy temperatura na zewnątrz nie przekracza 5°C oraz możliwe wyłączenie gdy temperatura na zewnątrz przekracza 10°C

Temperatura powietrza wewnątrz i na zewnątrz pojazdu będzie określana według wskazań termometru elektronicznego zamontowanego w pojeździe w miejscu umożliwiającym jego odczyt z miejsca kierowcy. Wartość temperatury wewnątrz pojazdu powinna być przekazywana do systemu automatycznej kontroli punktualności wraz z pozostałym danymi przekazywanymi do tego systemu.

W przypadku wystąpienia szczególnych warunków pogodowych Zamawiający może określić inne przedziały temperatur dotyczące klimatyzacji i ogrzewania przestrzeni pasażerskiej.

Autobusy dodatkowe i zastępcze muszą spełniać wszystkie wymagania techniczne w momencie wprowadzania do ruchu z uwzględnieniem powyższych zapisów oraz **§ 2 ust. 7 umowy.**

4. Wymagana liczba pojazdów: do zmiany

Łącznie 20 autobusów (w tym 4 autobusy dodatkowe)

Autobusy podstawowe			Autobusy dodatkowe		
Typ A	Typ B	Typ C	Typ A	Typ B	Typ C
1	12	3	1	2	1

Dopuszczalne jest przedstawienie w ofercie autobusów większego typu niż wymagane w SIWZ, ale pod warunkiem spełnienia wszystkich wymogów technicznych dla typu do którego zalicza się oferowany autobus. W tym przypadku cena jednostkowa za 1

wozokilometr oferowanych większych autobusów będzie równa cenie jednostkowej autobusu o typie przewidzianym w rozkładzie jazdy. Jednocześnie w takim przypadku Wykonawca bierze na siebie wszelkie ryzyko związane z niedostosowaniem parametrów niektórych ulic i pętli do autobusu o większej pojemności. Wykaz najważniejszych utrudnień na trasach przejazdu zamieszczono **w ust 7**.

5. Wstępny projekt rozkładu jazdy:

- 117 – rozkład roboczy
- 117 – rozkład sobotni
- 117 – rozkład niedzielny
- 123 – rozkład roboczy
- 123 – rozkład sobotni
- 123 – rozkład niedzielny
- 137 – rozkład roboczy
- 137 – rozkład sobotni
- 137 – rozkład niedzielny
- 138 – rozkład roboczy
- 138 – rozkład sobotni
- 138 – rozkład niedzielny
- 917 – rozkład roboczy
- 917 – rozkład sobotni
- 917 – rozkład niedzielny
- 923 – rozkład roboczy
- 923 – rozkład sobotni
- 923 – rozkład niedzielny
- 937 – rozkład roboczy
- 938 – rozkład roboczy
- 938 – rozkład sobotni
- 938 – rozkład niedzielny
- 940 – rozkład roboczy
- 948 – rozkład roboczy
- 958 – rozkład roboczy

6. Wymagana treść tablic informacyjnych:

Dla linii 117:

- Ratyń
- Leśnica
- Jerzmanowo p. Ratyń
- Leśnica p. Ratyń
- Krępicka – szkoła

Dla linii 123:

- Stadion Wrocław (Królewiecka)
- Leśnica

Dla linii 137:

- Las Mokrzański
- Leśnica

Dla linii 138:

- Żar
- Leśnica

Dla linii 917:

- Gałów
- Gałów p. Ratyń
- Leśnica
- Leśnica p. Ratyń

Dla linii 923:

- Wilkszyn
- Stadion Wrocław (Królewiecka)
- Brzezina - pętla p. Wilkszyn
- Stadion Wrocław (Królewiecka) p. Wilkszyn

Dla linii 937:

- Brzezinka Średzka PKP
- Leśnica

Dla linii 938:

- Lutynia
- Łowęcice (staw) p. Lutynia
- Leśnica

Dla linii 940:

- Brzezinka Średzka PKP p. Mrozów, Miękinia
- Czarna p. Miękinia, Mrozów
- Brzezina Średzka PKP
- Miękinia – pętla

Dla linii 948:

- Miękinia – pętla p. Kadłub
- Leśnica p. Kadłub

Dla linii 958:

- Księginice P&R p. Mrozów, Miękinia
- Leśnica p. Miękinia, Mrozów

7. Wykaz najważniejszych utrudnień drogowych na trasach linii:

- Pętla w miejscowości Lutynia: przystanek końcowy - peron o długości 12 m, wjazd i wyjazd z łącznika pomiędzy ul. Kościelną i Kościuszki wymaga zachowania szczególnej ostrożności,
- Pętle w miejscowości Czarna, Miękinia, Księginice – w zależności od parametrów technicznych eksploatowanych autobusów może zaistnieć konieczność cofania.
- Odcinki Lubiatów – Głoska i Mrozów – Żurawiniec – wąskie drogi o szerokości utrudniającej wymijanie się pojazdów

WYMAGANIA W ZAKRESIE PUNKTUALNOŚCI. WYMAGANIA I KARY W ZAKRESIE JAKOŚCI USŁUG PRZEWOZOWYCH

1. Punktualność w ramach świadczonych usług określa punktualność odjazdów poszczególnych kursów z przystanków wyznaczonych na trasie linii. Punktualność określają następujące cechy:
 - 1.1. zatrzymanie pojazdu – jest to zatrzymanie się pojazdu na przystanku i otwarcie drzwi.
 - 1.2. odjazd – jest to ostatnie zamknięcie drzwi pojazdu na przystanku, a w przypadku przystanku początkowego moment odjazdu z przystanku.
 - 1.3. przejazd – przejazd pojazdu obok przystanku „na żądanie” bez zatrzymania.

2. Przy ocenie punktualności świadczonych usług stosuje się poniższe zasady:
 - 2.1. za odjazd punktualny uważa się każdy przypadek odjazdu nie później niż 2:59 minut i nie wcześniej niż 0:59 sekund (nie dotyczy odjazdu z przystanku początkowego, gdzie odjazd musi nastąpić nie wcześniej niż rozkładowa godzina odjazdu) w stosunku do czasu ustalonego w rozkładzie jazdy,
 - 2.2. za odjazd niepunktualny uważa się każdy przypadek spóźnienia większego niż 2:59 minut i mniejszego niż interwał wynikający z częstotliwości kursowania. Jednakże jeżeli interwał jest większy niż 15 minut maksymalne dopuszczalne spóźnienie może wynosić 14:59 minut.
Przyjazd na przystanek końcowy przed czasem uznaje się za przyjazd punktualny.
 - 2.3. za odjazd niewłaściwie zrealizowany uważa się każdy przypadek:
 - 2.3.1. odjazdu wcześniejszego niż 0:59 sekund w stosunku do czasu ustalonego w rozkładzie jazdy,
 - 2.3.2. spóźnienia większego niż interwał wynikający z częstotliwości kursowania lub jeżeli interwał jest większy niż 15 minut spóźnienia większego niż 14:59 minut,
 - 2.3.3. omińnięcie - niezatrzymanie się pojazdu na każdym przystanku z wyłączeniem przystanku „na żądanie” (w przypadku braku zatrzymania autobusu na przystanku stałym zdarzenia tego nie rozpatruje się z punktu widzenia punktualności),
 - 2.4. za odjazd niezarejestrowany uważa się każdy przypadek braku rejestracji odjazdu w systemie automatycznej rejestracji punktualności.
za przejazd niezarejestrowany – uważa się każdy przypadek braku rejestracji przejazdu w systemie automatycznej rejestracji punktualności.
 - 2.5. za odjazd niezrealizowany uważa się każdy przypadek:
 - 2.5.1. odjazdu niezarejestrowanego na przystanku stałym i nieusprawiedliwionego i nie podstawienia autobusu zastępczego lub spóźnienia, o którym mowa w ust. **2.3.2**
 - 2.5.2. przejazdu niezarejestrowanego na przystanku na żądanie i nieusprawiedliwionego i nie podstawienia autobusu zastępczego lub spóźnienia, o którym mowa w ust. **2.3.2**,
 - 2.6. za odjazd odrzucony, nie wliczany do wskaźników Lnp, Lnr, Lp, Lr uważa się każdy wyjaśniony przez Wykonawcę i uznany przez Zamawiającego przypadek:
 - 2.6.1. odjazdu niepunktualnego zgodnie z definicją z ust. **2.2**,

- 2.6.2. odjazdu wcześniejszego niż 0:59 sekund w stosunku do czasu ustalonego w rozkładzie jazdy,
- 2.6.3. spóźnienia większego niż interwał wynikający z częstotliwości kursowania lub jeżeli interwał jest większy niż 15 minut spóźnienia większego niż 14:59 minut,
- 2.6.4. niezatrzymanie się pojazdu na każdym przystanku z wyłączeniem przystanku „na żądanie”, (w przypadku braku zatrzymania autobusu na przystanku stałym zdarzenia tego nie rozpatruje się z punktu widzenia punktualności).

3. Przy ocenie jakości świadczonych usług bierze się pod uwagę następujące parametry:

3.1. prawidłowe oznakowanie pojazdu zgodnie z opisem podanym w **ust. 3.6, 3.7, 3.8 Załącznika nr 1** :

- 3.1.1. numer linii - za brak tego elementu, brak wyświetlania bądź wyświetlanie nieprawidłowych informacji na tablicy elektronicznej w jednym wymaganym miejscu zostanie naliczona kara w wysokości 100 zł za 1 kurs, w przypadku dwóch lub więcej miejscach – kara w wysokości 150 zł za 1 kurs, w przypadku zamieszczenia numeru linii w inny sposób niż elektroniczny ale z poprawną treścią zostanie naliczona kara w wysokości 50 zł za 1 kurs w przypadku jednego miejsca oraz 70 zł w przypadku dwóch lub więcej miejsc.
- 3.1.2. kierunek jazdy (nazwa przystanku końcowego oraz charakterystycznego przystanku przelotowego) – za brak tego elementu, brak wyświetlania bądź wyświetlanie nieprawidłowych informacji w formie elektronicznej w wysokości 50 zł za 1 kurs, w przypadku braku w dwóch lub więcej miejscach – kara w wysokości 100 zł za 1 kurs, w przypadku zamieszczenia numeru linii w inny sposób niż elektroniczny ale z poprawną treścią zostanie naliczona kara w wysokości 20 zł za 1 kurs w przypadku jednego miejsca oraz 50 zł w przypadku dwóch lub więcej miejsc.
- 3.1.3. schemat zawierający numer linii i nazwę wszystkich przystanków - za brak tego elementu lub umieszczenie na nich nieprawidłowych informacji zostanie naliczona kara w wysokości 50 zł za 1 kurs,
- 3.1.4. wyświetlacz podsufitowy - za brak tego elementu, brak wyświetlania bądź wyświetlanie nieprawidłowych informacji zostanie naliczona kara w wysokości 50 zł za 1 kurs,
- 3.1.5. numer ewidencyjny pojazdu - umieszczony z każdej zewnętrznej strony pojazdu oraz wewnątrz niego - za nieczytelny lub jego brak w jednym miejscu zostanie naliczona kara w wysokości 30 zł za 1 kurs, w przypadku dwóch lub więcej miejsc w wysokości 50 zł za 1 kurs.
- 3.1.6. numer brygady - umieszczony z prawej strony przedniej szyby pojazdu - za brak tego elementu lub zamieszczenie w sposób nieczytelny zostanie naliczona kara w wysokości 30 zł za 1 kurs,
- 3.1.7. oznaczenie na zewnątrz pojazdu zgodnie z opisem wymienionym w **ust. 3.8 Załącznika Nr 1** - za brak jednego z wymienionych elementów w przynajmniej jednym miejscu (za wyjątkiem numeru ewidencyjnego) zostanie naliczona kara w wysokości 30 zł za 1 kurs.
- 3.1.8. zapowiedzi głosowe – za ich brak, niezrozumiałe bądź błędne (nie odpowiadające trasie przejazdu) – zostanie naliczona kara w wysokości 50 zł z 1 kurs.

3.2. prawidłowy stan techniczny i wyposażenia pojazdu obejmuje:

- 3.2.1. wyposażenie w drzwi o parametrach o których mowa w ust. 3.4 **Załącznika nr 1** – za niespełnienia tych wymogów naliczona zostanie kara w wysokości 100 zł za 1 kurs

- 3.2.2. zastosowanie rozwiązań związanych z zapewnieniem niskiej podłogi - za niespełnienie tych wymogów naliczona zostanie kara w wysokości 100 zł za 1 kurs
- 3.2.3. wszelkie urządzenia techniczne wymienione w **ust. 3.9 i 3.10 Załącznika nr 1 oraz elementy wyposażenia technicznego wymienione w punktach 3.4.3, 3.4.4, 3.4.5, 3.4.6, 3.4.7 Załącznika Nr 1**, za brak lub nieprawidłowe działania każdego z wymienionych urządzeń zostanie naliczona kara w wysokości 100 zł za 1 kurs
- 3.2.4. ogrzewanie i klimatyzacja pojazdu zgodnie z zasadami opisanym w **ust. 3.11 i 3.12 Załączniku nr 1 pkt 3** - za nieprzestrzeganie tego wymogu zostanie naliczona kara w wysokości 70 zł za 1 kurs na podstawie danych z systemu automatycznej kontroli punktualności.
- 3.2.5. oświetlenia wnętrza pojazdu po zmroku lub w warunkach niedostatecznej widoczności (w stopniu umożliwiającym przeczytanie informacji dla pasażerów umieszczonych w autobusie) - za brak tego elementu zostanie naliczona kara w wysokości 50 zł za 1 kurs
- 3.3. właściwy tabor:
- 3.3.1. w przypadku, gdy dane dotyczące typu autobusu oraz jego cech identyfikujących (numer wozu, numer brygady) w automatycznym systemie kontroli punktualności i jakości usług przewozowych nie będą zgodne z obserwacjami przeprowadzonymi przez kontrolerów w terenie naliczona zostanie kara w wysokości 100 zł za jeden zaobserwowany odjazd,
- 3.3.2. w przypadku kursowania autobusu starszego niż 10 lat lub nie spełniającego wymogów o których mowa w **ust. 3.2, Załącznika nr 1** Wykonawca nie otrzyma wynagrodzenia za zrealizowane wozokilometry w ramach kursu na którym stwierdzono uchybienie oraz dodatkowo zostanie naliczona kara w wysokości 200 zł za 1 kurs.
- 3.4. czystość taboru - przy jej weryfikacji bierze się pod uwagę to czy pojazd jest umyty, zamieciony, z czystymi szybami, uszczelkami okiennymi i fotelami.
Kontrola czystości obejmuje:
- zewnętrzną powierzchnię pojazdu, w tym szyby (z uwzględnieniem czynników atmosferycznych)
 - szyby od wewnątrz pojazdu oraz uszczelki okienne,
 - podłogę pojazdu,
 - fotele,
 - uchwyty,
 - czytelność oznakowania zewnętrznego i wewnętrznego

Za brudne uznaje się szyby i powierzchnię zewnętrzną pokrytą reklamą niezgodnie z **zapisami §4 ust. 44 umowy**.

Szyby uszkodzone poprzez porysowanie ostrymi narzędziami oraz trwale zamalowane (farbami nie dającymi się zmyć bez uszkodzenia szyby) nie są traktowane jako brudne.

Kontrola podłogi pojazdu oraz elementów na zewnątrz pojazdu prowadzona jest z uwzględnieniem czynników atmosferycznych oraz warunków drogowych na trasie przejazdu. Każdy z przypadków będzie rozpatrywany indywidualnie.

Za niespełnienie wymagań dotyczących czystości zostanie naliczona kara w wysokości 50 zł za każdą stwierdzoną nieprawidłowość za jeden kurs.

ZASADY KONTROLI PUNKTUALNOŚCI I JAKOŚCI USŁUG PRZEWOZOWYCH I OBLICZANIA KAR UMOWNYCH ZA NIEWŁAŚCIWĄ JAKOŚĆ USŁUG

1. **Kontrola punktualności** usług przewozowych (na wszystkich przystankach na trasach linii objętych zamówieniem) jest prowadzona w czasie kursowania linii objętych zamówieniem, zgodnie z wymaganiami określonymi w **Załączniku Nr 2** poprzez system automatycznej kontroli punktualności i jakości usług przewozowych, o którym mowa w **Załączniku nr 3**.
Baza danych Zamawiającego powinna być aktualizowana przez system automatycznej kontroli punktualności. Dane z systemu wraz z wyjaśnieniami dotyczące dnia pomiarowego muszą znaleźć się w bazie danych najpóźniej do końca trzeciego dnia roboczego następującego po dniu pomiarowym. W przypadku usprawiedliwień odjazdów niezarejestrowanych Wykonawca zobowiązany jest do przekazania zapisów z monitoringu pojazdu (**nagranie, o którym mowa w ust. A).2.1.3 załącznika nr 13**) na udostępnione przez Zamawiającego miejsce poprzez łącze ftp. W przypadku odjazdów niezarejestrowanych na wybranych przystankach dla danego kursu Wykonawca zobowiązany jest do dostarczenie krótkiego zapisu (około 1-2 minut) jednoznacznie wskazującego na zatrzymanie pojazdu na danym przystanku, natomiast w przypadku braku rejestracji całego kursu należy dostarczyć krótkie zapisy (około 1-2 minuty) zapisu odjazdu z pierwszego przystanku w danym kursie, zatrzymania się na dowolnym przystanku w danym kursie oraz przyjazdu na przystanek końcowy. W okresie od rozpoczęcia realizacji umowy do czasu podpisania protokołu odbioru, o którym mowa w **§ 9 ust. 9 umowy** lub w przypadku braku działania tego systemu, kontrola punktualności będzie prowadzona wyłącznie na podstawie własnych obserwacji.
2. Kontrola jakości świadczonych usług przewozowych (na trasach linii objętych zamówieniem) jest prowadzona w czasie kursowania linii objętych zamówieniem, zgodnie z wymaganiami określonymi w Załączniku Nr 2. Wyniki kontroli jakości za miesiąc rozliczeniowy Zamawiający przekazuje Wykonawcy dwa razy w miesiącu:
 - 2.1.za okres od 1 do 15 dnia miesiąca – w terminie do 25 dnia tego miesiąca,
 - 2.2.za okres od 16 do ostatniego dnia miesiąca – w terminie do 10 dnia miesiąca następnego,
ze wskazaniem jakich elementów uchybienia dotyczyły.
3. Wyjaśnienia, dotyczące stwierdzonych nieprawidłowości:
 - 3.1. w przypadku kontroli punktualności (**ust. 1**) - w ciągu 10 dni roboczych od otrzymania udokumentowanych wyjaśnień Zamawiający informuje Wykonawcę o ewentualnych brakach i nieprawidłowościach w przedłożonych wyjaśnieniach i dokumentacji. Zamawiający udziela takiej informacji Wykonawcy drogą elektroniczną. Wykonawca w ciągu 3 dni roboczych od otrzymania takiej informacji powinien przedstawić Zamawiającemu brakujące wyjaśnienia i dokumentację do nich, a także umieścić na żądanie Zamawiającego zapisy z monitoringu dla usprawiedliwień odjazdów przed czasem i opóźnionych lub uzupełnić wyjaśnienia dla usprawiedliwień dla odjazdów niezarejestrowanych na udostępnione przez Zamawiającego miejsce poprzez łącze ftp. Wyjaśnienia, które wpłyną po tym terminie nie będą uwzględniane przez Zamawiającego.
 - 3.2. w przypadku kontroli jakości **ust. 2.1** Wykonawca przedstawia Zamawiającemu w terminie - nie później niż do końca 5 dnia miesiąca następującego, po miesiącu, którego dotyczy kontrola.

- 3.3. w przypadku kontroli jakości **ust. 2.2** Wykonawca przedstawia Zamawiającemu w terminie – nie później niż do końca 20 dnia miesiąca następującego po miesiącu, którego dotyczy kontrola.

Powyższe terminy ujęte w **ust. 2 i 3** dotyczą także sytuacji w której kontrola punktualności będzie prowadzona na podstawie własnych obserwacji. Wykonawca ma prawo do uzupełnienia bądź złożenia dodatkowych wyjaśnień, o których mowa powyżej wyłącznie na żądanie Zamawiającego i w dodatkowym wyznaczonym przez niego terminie.

4. Zamawiający po rozpatrzeniu wyjaśnień Wykonawcy, o których mowa **w ust. 3**, oblicza wartość kar umownych zgodnie z poniższymi zasadami
5. Ustala się następujące wskaźniki obliczania kar umownych:
- 5.1. z tytułu niepunktualnego kursowania pojazdów (NP):

$$NP = 0,15 * \frac{Lnp}{Lp}$$

Lnp – liczba stwierdzonych odjazdów niepunktualnych pomniejszona o odjazdy odrzucone i ominięte,

Lp – całkowita liczba obserwacji punktualności pomniejszona o odjazdy odrzucone i ominięte,

- 5.2. z tytułu niewłaściwie zrealizowanych kursów (NR):

$$NR = 0,5 * \frac{Lnr}{Lr}$$

Lnr – liczba stwierdzonych odjazdów niewłaściwie zrealizowanych pomniejszona o odjazdy odrzucone,

Lr – całkowita liczba obserwacji punktualności pomniejszona o odjazdy odrzucone,

6. Do każdego niezarejestrowanego odjazdu i przejazdu należy umieścić zapisy z monitoringu na udostępnione przez Zamawiającego miejsce poprzez łącze ftp zgodnie z zasadami opisanymi **w ust.1**. Niespełnienie tego wymogu spowoduje, że odjazd lub przejazd zostanie uznany za odjazd niezrealizowany i zostanie naliczona z tego tytułu kara zgodnie z **ust. 7** W przypadku usprawiedliwienia niezarejestrowanego odjazdu i przejazdu zostanie naliczona kara w wysokości 2 zł za 1 odjazd niezarejestrowany Zamawiający nie będzie uznawał innych wyjaśnień Wykonawcy przedstawionych w formie pisemnej związanych z brakiem rejestracji zatrzymania na przystankach, odjazdów i przejazdów z przyczyn zewnętrznych np. zanik lub zakłócenia sygnału GPS. W przypadku występowania takich problemów na tych samych odcinkach tras dopuszczalne jest przez Wykonawcę zapewnienie we własnym zakresie możliwości alternatywnej metody rejestracji odjazdów i przejazdów autobusu i uzgodnionej z Zamawiającym zamiast udostępnienia zapisów z monitoringu
7. W przypadku stwierdzenia odjazdów niezrealizowanych karę określoną w ust. 15 powiększa się o 30 zł za każdy stwierdzony odjazd niezrealizowany (NW). W takim przypadku nie nalicza się dodatkowej kary z tytułu odjazdu niezarejestrowanego o którym mowa w ust.6.
8. W przypadku braku dostępu przez przeglądarkę internetową do automatycznego systemu lokalizacji pojazdów, o którym mowa w **Załączniku Nr 4 ust.8** Zamawiający naliczy karę umowną w wysokości 0,50 zł za każde rozpoczęte 5 minut. Sprawdzanie dostępności systemu będzie się odbywać automatycznie poprzez nawiązanie połączenia ze strona internetową na której zostanie umieszczony system. W przypadku braku dostępności do systemu program ponowi automatycznie kolejne 3 próby nawiązania takiego połączenia. Czas pomiędzy takimi kolejnymi próbami połączenia wyniesie około 3 sekund. Kara zostanie naliczona, gdy czwarta próba połączenia wygeneruje błąd. Wykonawca ma prawo

do czasowego wyłączenia dostępu do takiego systemu poza okresem kursowania autobusów.

9. W przypadku opóźnienia z winy Wykonawcy w aktualizacji kompletnych danych, o których mowa w **ust. 1** Zamawiający naliczy karę umowną w wysokości 100 zł za każdy dzień zwłoki.
10. W przypadku braku działania lub nieprawidłowego działania automatycznego systemu kontroli punktualności i jakości usług przewozowych przez co rozumie się prawidłową rejestrację i zapis danych (minimum 95% zarejestrowanych poprawnie odjazdów za dany dzień), oraz poprawność działania raportów, o których mowa w **Załączniku nr 4**, a także w przypadku ujawnienia nie występujących wcześniej wad systemu po dokonaniu jego odbioru tj. sytuacji opisanej w **§ 9 ust. 9** umowy Zamawiający naliczy **karę w wysokości 1000 zł** dziennie. Kara zostanie naliczona od momentu stwierdzenia usterki.
11. W przypadku sytuacji opisanej w **§ 2 ust. 7.1.3 umowy** tj. braku zgłoszenia kursowania autobusu zastępczego Zamawiający naliczy karę **w wysokości 100 zł za 1 dzień kursowania autobusu** .
12. W przypadku opóźnienia udostępnienia przez Wykonawcę zapisów z monitoringu pojazdów zostanie naliczona kara **w wysokości 500 zł za każdy dzień opóźnienia** do 10 dnia włącznie. W przypadku odmowy udostępnienia zapisów lub danych na jego podstawie zostanie naliczona jednorazowa kara w wysokości 5 000 zł.
13. W przypadku nie utworzenia lub braku bieżącej aktualizacji raportów: „Wykaz autobusów przeznaczonych do realizacji zamówienia” oraz „Rejestr zgłoszeń autobusów zastępczych” o których mowa w **Załączniku nr 4** zostanie naliczona kara w wysokości **10 zł za 1 dzień**.
14. W przypadku stwierdzenia niezgodności danych z raportów o których mowa w **punkcie 13** z informacjami uzyskanymi z systemu automatycznej kontroli punktualności lub przeprowadzonymi własnymi obserwacjami i brakiem nich usunięcia bądź nieudzielenie wyjaśnień zostanie naliczona jednorazowo kara **100 zł za 1 przypadek**.
15. W przypadku braku lub nieprawidłowego działania, a także opóźnienia w aktualizacji danych w systemie zliczania pasażerów o którym mowa w Załączniku nr 13 punkt B) zostanie naliczona kara w **wysokości 500 zł za każdy dzień opóźnienia**. Kara nie zostanie naliczona jeśli Wykonawca przedstawi brakujące wiarygodne dane w oparciu o własne obserwacje bądź z analizy zapisów monitoringu.
16. Łączna kara umowna jest sumą kar:

wyliczoną ze wzoru $Ku=W*(NP+NR)$

gdzie

Ku – kara umowna

W – kwota miesięcznego wynagrodzenia umownego za usługi przewozowe, obliczonego w myśl zapisów **§ 6 ust.2 umowy**.

oraz pozostałych kar o którym mowa w umowie i załącznikach **nr 2 i 3**.

SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA W ZAKRESIE POSIADANIA PRZEZ WYKONAWCĘ SYSTEMU: AUTOMATYCZNEJ LOKALIZACJI POJAZDÓW, KONTROLI PUNKTUALNOŚCI I JAKOŚCI USŁUG PRZEWOZOWYCH

1. Wykonawca musi dysponować systemem automatycznej kontroli punktualności i jakości usług przewozowych. w dniu uruchomienia pierwszego autobusu podstawowego. System ten powinien działać poprawnie nie później niż 21 od dnia skierowania do ruchu ostatniego autobusu podstawowego. Powinien on obejmować wszystkie pojazdy i wszystkie kursy i odjazdy i realizować następujące funkcje:
 - 1.1.automatyczna rejestracja godzin przyjazdu i odjazdu, obejmująca każdy odjazd i każdy przystanek, która powinna zawierać w kolumnach następujące dane:
 - czas pomiaru: data w formacie dd-mm-rrrr, godzina w formacie gg-mm-ss,
 - numer przystanku wg bazy danych Zamawiającego w systemie AGC Busman,
 - rodzaj przystanku (zwykły, na żądanie),
 - numer linii,
 - numer boczny pojazdu,
 - numer brygady,
 - numer zadania,
 - odjazd planowy,
 - odjazd rzeczywisty (czas ostatniego zamknięcia drzwi na przystanku) ,
 - zatrzymanie pojazdu (pierwsze otwarcie drzwi na przystanku)
 - czas przejazdu obok przystanku „na żądanie”(w przypadku braku zatrzymania)
 - typ pojazdu,
 - rodzaj autobusu(podstawowy, zastępczy, dodatkowy)
 - temperatura wewnątrz i na zewnątrz pojazdu
 - 1.2. w celu zapewnienia interoperacyjności z systemami Zamawiającego (zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 12 kwietnia 2012 r. w sprawie Krajowych Ram Interoperacyjności), wszystkie dane opisane w **ust. 1.1** i w **ust.8** powinny być udostępnione do odczytu przez REST API w formacie JSON. Dostęp do API powinien być zabezpieczony np. loginem i hasłem oraz udostępniony przez HTTPS.
 - 1.3. zapis danych o punktualności, bez możliwości ingerowania w dane źródłowe,
 - 1.4. eksport źródłowych danych o punktualności w formie umożliwiającej generowanie statystyk punktualności,
 - 1.5. generowanie poniższych raportów z podziałem na przystanki, ich rodzaje, linie i brygady, daty oraz przedział czasowy:
 - lista pomiarów z podziałem na odjazdy z przystanków: przyspieszone, opóźnione, niewłaściwie zrealizowane (z wyszczególnieniem odjazdów przed czasem, ominiętych, odjazdów spóźnionych więcej niż 15 minut lub spóźnień większych niż interwał wynikający z częstotliwości kursowania, odjazdów realizowanych autobusem mniejszym i rocznikowo innym niż wynika to z umowy i rozkładu) i niezrealizowane - tabela nr 1,

- lista pomiarów usprawiedliwionych przez Zamawiającego zmian odjazdów z podziałem na odjazdy: przyspieszone, opóźnione, niewłaściwie zrealizowane, niezrealizowane, ominięte (autobus nie zatrzymał się na przystanku) – tabela nr 3,
- lista pomiarów nieusprawiedliwionych przez Zamawiającego zmian odjazdów z podziałem na odjazdy: przyspieszone, opóźnione, niewłaściwie zrealizowane, niezrealizowane, ominięte (autobus nie zatrzymał się na przystanku) – tabela nr 2
- lista pomiarów odjazdów z podziałem na odjazdy: niesprawne kasowniki, brak włączonego ogrzewania, niesprawne tablice, niewłaściwy typ pojazdu,
- statystyka i analiza pomiarów regularności kursowania według przystanku (porównanie odjazdów rzeczywistych i planowanych bez względu na brygady).
- statystyka odjazdów niezarejestrowanych z podziałem na odjazdy: uznane i nieuznane przez Zamawiającego.

Zamawiający zastrzega sobie prawo wprowadzenia 10 dowolnych raportów wykorzystujących dane **z punktu 1.1**

1.6. generowanie raportów końcowych według poniższych wzorów:

Tabela nr 1 – Odjazdy dane źródłowe

Linia	Punktualne	Niepunktualne	Niewłaściwie zrealizowane			Niezarejestrowane	Razem (1+2+3+4+5+6)	Niewłaściwy tabor
			Przed czasem	Spóźnienia większe niż interwał	Ominięte - niezatrzymanie się na wyznaczonym przystanku			
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
1								
Razem								
Razem (3+4+5)								

Tabela nr 2 – Odjazdy zarejestrowane - wyjaśnienia nieuznane

Linia	Niepunktualne	Niewłaściwie zrealizowane			Razem (1+2+3+4)	Niewłaściwy tabor
		Przed czasem	Spóźnienia większe niż interwał	Ominięte - niezatrzymanie się na wyznaczonym przystanku		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1						
Razem						
Razem (2+3+4)						

Tabela nr 3 – Odjazdy zarejestrowane - wyjaśnienia uznane (podlegające odrzuceniu)

Linia	Niepunktualne	Niewłaściwie zrealizowane			Razem odrzucone (1+2+3+4)	Niewłaściwy tabor
		Przed czasem	Spóźnienia większe niż interwał	Ominięte - niezatrzymanie się na wyznaczonym przystanku		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1						
Razem						
Razem (2+3+4)						

Tabela nr 4 - Odjazdy zarejestrowane – po wyjaśnieniach

Linia	Punktualne	Niepunktualne	Niewłaściwie zrealizowane			Razem (1+2+3+4+5)	Niewłaściwy tabor
			Przed czasem	Spóźnienia większe niż interwał	Ominięte - niezatrzymanie się na wyznaczonym przystanku		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1							
Razem							
Razem (3+4+5)							

Kolumna (1) = tab. 1 (1)

Kolumna (2) = tab. 2 (1)

Kolumna (3) = tab. 2 (2)

Kolumna (4) = tab. 2 (3)

Kolumna (5) = tab. 2 (4)

Kolumna (6) = tab. 4 (1 + 2 + 3 + 4 + 5)

Razem niewłaściwie zrealizowane = tab. 4 (3 + 4 + 5)

Tabela nr 5 – Odjazdy niezarejestrowane

Linia	Punktualne	Niepunktualne	Niewłaściwie zrealizowane			Niezrealizowane	Odrzucone	Razem (1+2+3+4+5+6+7)	Niewłaściwy tabor
			Przed czasem	Spóźnienia większe niż interwał	Ominięte - niezatrzymanie się na wyznaczonym przystanku				
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1									
Razem									
Razem (3+4+5+6)									

Tabela nr 6 – Dane do obliczenia kar umownych

Odjazdy										Niewłaściwy tabor
Niewłaściwie zrealizowane										
Linia	Punktualne	Niepunktualne	Przed czasem	Spóźnienia większe niż interwał	Ominięte - niezatrzymanie się na wyznaczonym przystanku	Razem (3+4+5)				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	
1										
2										
3										
Razem										

Kolumna (1) = tab. 4 (1) + tab. 5 (1)
 Kolumna (2) = tab. 4 (2) + tab. 5 (2)
 Kolumna (3) = tab. 4 (3) + tab. 5 (3)
 Kolumna (4) = tab. 4 (4) + tab. 5 (4)
 Kolumna (5) = tab. 4 (5) + tab. 5 (5)
 Kolumna (6) = tab. 6 (3+4+5)
 Kolumna (7) = tab. 5 (8)
 Kolumna (8) = tab. 5 (6)
 Kolumna (9) = tab. 6 (1+2+3+4+5)
 Kolumna (10) = tab. 4 (7) + tab. 5 (9)

Tabela nr 7 – Wskaźniki do obliczenia kar umownych

Lp	Lnp	Lr	Lnr	NT	NP	NR

Lp = tab. 6 (9) - tab. 6 (5)
 Lnp = tab. 6 (2)
 Lr = tab. 6 (8)
 Lnr = tab. 6 (6)
 NT = tab. 6 (9)

1.7.automatyczny rejestr zrealizowanych wozokilometrów na trasie linii wg następującego wzoru:

Wozokilometry zarejestrowane

Tabela nr 8

Lp.	Linia	Data	Typ dnia	Wariant trasy	Długość wariantu	Liczba zrealiz. kursów	Liczba wzkm
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)

Wozokilometry niezarejestrowane

Tabela nr 9

Lp.	Linia	Data	Typ dnia	Wariant trasy	Długość wariantu	Liczba			
						zrealizowanych.		niezrealizowanych	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	kursów	wzkm	kursów	wzkm
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)

Wozokilometry zrealizowane

Tabela nr 10 – suma tabel nr 8 i 9

Lp.	Linia	data	Typ dnia	Wariant trasy	Długość wariantu	Liczba zrealizowanych.		Liczba niezrealizowanych	
						kursów	wzkm	kursów	wzkm
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)

2. Dla każdego typu dnia danej linii należy dodać podsumowanie liczby zrealizowanych kursów i liczby wozokilometrów.
 - 2.1. w przypadku niezarejestrowanych odjazdów z przystanków program powinien umożliwiać Zamawiającemu zmianę kwalifikacji odjazdu zgodnie z udokumentowanymi wyjaśnieniami przedstawionymi przez Wykonawcę jako dowód zrealizowania odjazdu.
 - 2.2. w przypadku awarii systemu automatycznej kontroli punktualności Zamawiający ma prawo rozliczyć dany okres rozliczeniowy na podstawie danych możliwych do odczytania z systemu i zebranych przez kontrolerów w terenie.
3. Wykonawca udostępni Zamawiającemu oprogramowanie umożliwiające import i przetwarzanie danych o punktualności, wielkości pracy przewozowej oraz tworzenie raportów statystycznych odpowiednio do zasad obliczania kar umownych, określonych w **Załączniku Nr 3**. Program powinien:
 - 3.1. umożliwiać wielokrotną edycję danych (nie dotyczy danych źródłowych) przez Zamawiającego do momentu ostatecznej akceptacji (przesłania przetworzonych danych do Wykonawcy)
 - 3.2. umożliwiać zaznaczanie wielu kursów w tym także nie występujących po sobie w ciągu jednego dnia (np. przy wykorzystaniu klawisza <Shift> lub <Ctrl> oraz przeprowadzanie na nich edycji.
 - 3.3. zapisywać dane dotyczące ostatnio dokonanej edycji danych tj. nazwę użytkownika (po stronie Zamawiającego) oraz datę i godzinę jej przeprowadzenia (po stronie Zamawiającego i Wykonawcy).
 - 3.4. oznaczać przystanek początkowy i końcowy dla każdego kursu (np. poprzez zwiększenie grubości czcionki) oraz wyróżnić osobno każde występujące uchybienie (np. poprzez możliwość przyporządkowania przez Zamawiającego dowolnego koloru do danego uchybienia)
 - 3.5. zapewnić możliwość filtrowania oraz sortowania na ekranie: wszystkich danych o których mowa w **ust.1.1** oraz kwalifikacji odjazdów (punktualne, przyspieszone, opóźnione, niewłaściwie zrealizowane, niezrealizowane, ominięte) z uwzględnieniem całych kursów na których nastąpiło dane uchybienie.
 - 3.6. zapewnić możliwość wyłączanie i przestawianie wybranych kolumn oraz zapisywania takich widoków (personalizacji) odrębnie dla każdego z użytkowników
 - 3.7. prawidłowo rejestrować sytuację podmiany autobusu na przystanku (np. w przypadku jego awarii) tj. moment zatrzymania się dwóch autobusów tej samej brygady
4. Odjazdy niezarejestrowane i nie wyjaśnione przez Wykonawcę wliczone zostaną do odjazdów niezrealizowanych.
5. Odjazdy niezarejestrowane wyjaśnione przez Wykonawcę, ale nie uznane przez Zamawiającego również zostaną wliczone do odjazdów niezrealizowanych.
6. Wykonawca zobowiązany jest do udzielenia Zamawiającemu licencji w okresie trwania umowy oraz 12 miesięcy po jej zakończeniu na zdalne, bezpieczne korzystanie z systemu zainstalowanego na zasobach Wykonawcy. Udostępnienie

systemu musi nastąpić w terminie zgodnym z **§ 9 ust.4 umowy** dla co najmniej 6 użytkowników oraz zapewnić czas jego dostępności w godzinach kursowania linii objętych umową. Wykonawca zobowiązany jest w tym terminie dostarczyć także Zamawiającemu dokumentację opisującą metodę udostępnienia systemu oraz instrukcję jego użytkowania. Wraz z uruchomieniem systemu Wykonawca przekaze lokalizację pozycji GPS dla wszystkich przystanków poza terenem Wrocławia.

7. Oprogramowanie powinno umożliwić eksport danych i raportów do plików z rozszerzeniem xls (system MS Office 2000 i wyżej) i pdf .
8. Wykonawca przez cały okres trwania zamówienia zapewni możliwość w czasie rzeczywistym podglądu miejsca, w którym znajdują się autobusy linii objętych zamówieniem. Podgląd taki powinien umożliwić identyfikację autobusu na skalowanej aktualnej pod względem topograficznym mapie zawierającej siatkę ulic, po których poruszają się pojazdy wraz z lokalizacją przystanków. Mapa powinna posiadać możliwość powiększenia lub pomniejszenia skali. Symbol obiektu na mapie oznaczającego autobus powinien być kółkiem o średnicy 3 mm z wypełnionym wewnątrz kolorem i czarną, cienką obwódką tj. kolor zielony oznacza pojazd punktualny, kolor pomarańczowy – pojazd opóźniony do 5 minut, kolor czerwony pojazd opóźniony powyżej 5 minut, kolor niebieski pojazd przyspieszony. Po wskazaniu kropki oznaczającej pojazd na mapie powinien ukazywać się rozwijany widok w którym powinny być umieszczone następujące informacje: numer linii, numer brygady i numer wozu, kierunek docelowy, liczba minut ewentualnego opóźnienia, przyspieszenia lub informacja, że jest punktualny.

Dodatkowo po dokonaniu wyboru przez użytkownika z menu powinna być zamieszczona lista wszystkich autobusów wszystkich linii w ramach umowy zawierająca analogiczne dane jak w rozwijanym widoku oraz umożliwiająca zlokalizowanie na mapie pozycji autobusu. Po wskazaniu ikony przystanku na mapie tj. trójkątka o wysokości 2 mm powinna wyświetlić się jego nazwa i numer oraz rozkład jazdy dla z linii objętych zamówieniem. Podgląd taki powinien być realizowany poprzez dostęp do strony internetowej umożliwiającej jej przeglądanie niezależnie od posiadanej przeglądarki.

Dane powinny być automatycznie odświeżane z minimalną częstotliwością co 1 minutę. Link do tej strony zostanie umieszczony przez Zamawiającego na jego oficjalnej stronie internetowej. Przy ocenie wielkości obiektów na mapie zostaną przyjęte następujące parametry monitora: przekątna ekranu 17" oraz rozdzielczość ekranu 1152x864.

9. Z dniem rozpoczęcia świadczenia usług przewozowych Wykonawca powinien utworzyć i na bieżąco aktualizować przez cały okres zamówienia następujące raporty poprzez łącze FTP udostępnione przez Zamawiającego: „Wykaz autobusów przeznaczonych do realizacji zamówienia” oraz „Rejestr zgłoszeń autobusów zastępczych” w formie arkusza MS Excel (wersja 2007 lub niższa) zgodnie z poniższym wzorem:

„Wykaz autobusów przeznaczonych do realizacji zamówienia”

Lp	Nr ewidencyjny autobusu	Marka i model	Rok produkcji	Typ (A, B, C)	Liczba miejsc siedzących dostępnych z niskiej podłogi) /stojących /ogółem	Liczba drzwi, układ, szerokość, wysokość progu	System rekuperacji w układzie hamulcowym	Norma Euro	Rodzaj *	Uwagi

* Podstawowy, zastępczy, dodatkowy.

Powyższy wykaz należy aktualizować (dopisywać następne wiersze) każdorazowo w przypadku wprowadzenia do ruchu nowego autobusu nie później niż do godziny 12:00 następnego dnia roboczego po jego uruchomieniu.

„Rejestr zgłoszeń autobusów zastępczych”

Nr ewidencyjny autobusu podstawowego	Nr ewidencyjny autobusu zastępczego	Data zastąpienia	Nr brygady	Liczba zrealizowanych wozokilometrów	% płatności stawki autobusu podstawowego	Uwagi

Powyższy wykaz należy aktualizować (dopisywać następne wiersze) za każdy dzień kursowania autobusów zastępczych nie później niż do godziny 12:00 następnego dnia roboczego następującego po dniu kursowania takich autobusów.

Zamawiający zastrzega sobie prawo porównywania i weryfikacji zamieszczanych przez Wykonawcę informacji z danymi uzyskanymi z systemu automatycznej kontroli punktualności i przeprowadzonymi własnymi obserwacjami. W przypadku stwierdzenia niezgodności Wykonawca zobowiązany jest do końca następnego dnia roboczego od zgłoszonych zastrzeżeń do udzielenia wyjaśnień lub usunięcie niezgodności.

ZASADY I FORMY PRZEKAZYWANIA DANYCH ROZKŁADOWYCH

1. Wymiana danych rozkładowych następuje w postaci papierowej i elektronicznej. Rozkłady jazdy w postaci papierowej będą dostarczane w następującej formie:
 - 1.1 rozkład tabelaryczny „pionowy”,
 - 2.1 rozkłady dla zadań z przydzielonym taborem,
 - 3.1 czasy przejazdów dla poszczególnych wariantów tras (jeżeli uległy zmianie, z pisemnym uzasadnieniem),

Na prośbę Wykonawcy Zamawiający może dostarczyć rozkłady jazdy w formie elektronicznej w postaci bazy programu Busman 120.

2. W celu zachowania integralności danych Zamawiający określa:
 - 2.1 przejazdy między przystankami, rodzaje zestawów czasów międzyprzystankowych, pory dnia i wartości czasów przejazdu między przystankami,
 - 2.2 połączenia i odległości między przystankami,
 - 2.3 nazwy i lokalizacje słupków oraz przystanków.
3. Dane w postaci elektronicznej należy dostarczać na nośniku elektronicznym lub poprzez pocztę elektroniczną (na adresy e-mail uzgodnione przez Strony). Fakt dostarczenia każdej takiej przesyłki Strona otrzymująca potwierdza pisemnie.

ZASADY OCENY SKUTECZNOŚCI ZAPOBIEGANIU PRZEZ WYKONAWCĘ PRÓBOM JAZDY BEZ WNIESIENIA OPŁATY ZA PRZEJAZD I NALICZANIA KAR UMOWNYCH Z TEGO TYTUŁU

1. Zamawiający lub podmiot przez niego wskazany będzie ocenił skuteczność zapobieganiu przez Wykonawcę próbom jazdy bez wniesienia opłaty za przejazd.
2. Przeprowadzenie obserwacji nie wymaga uprzedzenia Wykonawcy.
3. Każdorazowo ocena musi obejmować co najmniej 1 serię składającą się z 5 różnych kursów (spośród wszystkich linii objętych umową), w tym 4 kursy w dni robocze (jeden do godziny 9:00, jeden od 9:00 do 14:00, jeden od 14:00 do 18:00 i jeden po godz. 18) i 1 kurs w dni wolne.
4. Według wyników wszystkich pełnych serii kontroli w danym miesiącu (dla każdej serii po 5 kontroli wykonanych w odpowiednich godzinach i dniach tygodnia podanych w punkcie 3) obliczany jest wskaźnik zapobiegania przejazdu bez biletu, będący ilorazem liczby pasażerów bez biletu do liczby wszystkich osób kontrolowanych:

$$WG = \frac{LG}{LK}$$

WG – wskaźnik przejazdów bez biletu

LG – liczba pasażerów bez biletu we wszystkich pełnych seriach w danym miesiącu

LK – liczba osób kontrolowanych we wszystkich pełnych seriach w danym miesiącu

5. Kary umowne nakładane na Wykonawcę z tytułu zapobiegania przejazdu bez wniesienia opłaty za przejazd będą naliczane, gdy wskaźnik WG przekroczy próg 0,1. Wysokość kar umownych z tego tytułu jest iloczynem 1/2 wielkości przekroczenia progu 0,1 przez wskaźnik WG i wynagrodzenia za dany miesiąc:

$$Kb = \frac{1}{2} x (WG - 0,1) x W$$

Kb – kara umowna z tytułu nieskuteczności zapobiegania przez Wykonawcę próbom jazdy bez wniesienia opłaty ,

W – kwota miesięcznego wynagrodzenia umownego za usługi przewozowe, obliczonego w myśl § 6 ust. 2 umowy.

6. W przypadku, gdy wskaźnik - W_{kar} obliczony ze wzoru:

$$W_{kar} = \frac{K_n + K_{n-1} + K_{n-2}}{W_n + W_{n-1} + W_{n-2}}$$

gdzie:

W_{kar} – wskaźnik kar

K_n, K_{n-1}, K_{n-2} - wielkość kar za kolejne następujące po sobie miesiące (suma kar Kb z niniejszego załącznika i Ku z załącznika nr 3)

W_n, W_{n-1}, W_{n-2} - wielkość wynagrodzenia za kolejne następujące po sobie miesiące

n- aktualny miesiąc

będzie przekraczać 1,2% Zamawiający może odstąpić od umowy z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy.

7. Zamawiający lub podmiot przez niego upoważniony będzie kontrolował proces sprzedaży biletów (pobieranie opłaty od pasażera i wydanie biletów). Każdorazowe stwierdzenie pobrania opłaty bez wydania biletów będzie odnotowane w protokole podpisanym przez kontrolera i kierowcę. W przypadku odmowy podpisania protokołu przez kierowcę kontroler odnotowuje to stosownym zapisem. Zamawiający przesyła niezwłocznie protokoły Wykonawcy, który zabezpiecza monitoring.
8. W przypadku pisemnego zgłoszenia pasażera o braku wydania biletu Zamawiający przesyła takie zgłoszenie do Wykonawcy, który zabezpiecza zapisy z monitoringu autobusu do wyjaśnienia. W przypadku potwierdzenia skargi Wykonawca zostanie obciążony karą opisaną w **ust. 9**.
9. Z każdy przypadek o którym mowa w **ust. 7 i 8** Zamawiający naliczy karę w wysokości 1000 zł.

ZASADY ZAPOBIEGANIA PRZEZ WYKONAWCĘ PRÓBOM JAZDY BEZ WNIESIENIA OPŁATY ZA PRZEJAZD

1. Wykonawca zobowiązany jest do podejmowanie działań mających na celu zapobieganie przejazdu pasażerom bez wniesienia opłaty za przejazd.
2. Do podstawowych obowiązków Wykonawcy w zakresie zapobiegania przejazdom bez wniesienia opłat za przejazd należy:
 - 2.1. podejmowanie następujących działań przez kierowcę (lub inną osobę upoważnioną przez Wykonawcę) przy wejściu pasażerów do pojazdu w celu zapobieganiu próbom przejazdu bez ważnego biletu w przypadku linii strefowych:
 - 2.1.1. żądania potwierdzenia przez pasażera ważności biletu okresowego poprzez zbliżenie biletu do czytnika,
 - 2.1.2. żądania zakupu biletu jednorazowego,
 - 2.1.3. na terenie Wrocławia żądanie skasowania biletu czasowego lub sprawdzenie jego ważności,
 - 2.1.4. na terenie Wrocławia żądanie okazania biletu okresowego w systemie Urbancard z możliwością sprawdzenia ich ważności,
 - 2.1.5. żądania okazania dokumentu uprawniającego do ulgowego lub bezpłatnego przejazdu
 - 2.2 podejmowanie następujących działań przez kierowcę (lub inną osobę upoważnioną przez Wykonawcę) przy wejściu pasażerów do pojazdu w celu zapobieganiu próbom przejazdu bez ważnego biletu w przypadku linii normalnych:
 - 2.2.1. żądania okazania biletu okresowego z możliwością sprawdzenia jego ważności,
 - 2.2.2. żądania skasowania biletu jednorazowego,
 - 2.2.3. żądanie skasowania biletu czasowego lub sprawdzenia jego ważności.

W przypadku gdy pasażer nie spełni ww. żądań kierowca zobowiązany jest za pomocą środków łączności powiadomić o tym fakcie centralę Wykonawcy oraz dokonać odpowiedniego wpisu w karcie drogowej.

3. Prowadzenie działań prewencyjno - instruktażowych, polegających na informowaniu pasażerów o zasadach odpłatności za usługi komunikacji miejskiej oraz udzielaniu wyjaśnień w sprawach związanych z wnoszeniem opłat, korzystaniem z ulg i przejazdów bezpłatnych; informacji i wyjaśnień Wykonawca udziela także w stałych punktach sprzedaży biletów,
4. Przestrzeganie obowiązujących przepisów przewozowych i taryfowych, a także przepisów porządkowych,
5. Informowanie Zamawiającego o stwierdzonych nieprawidłowościach lub utrudnieniach w korzystaniu z komunikacji miejskiej,
6. Współpraca kierowców z osobami upoważnionymi przez Zamawiającego do przeprowadzania kontroli dokumentów przewozu osób i bagażu. Osoba kontrolująca zobowiązana jest przedstawić kierowcy dokument upoważniający do przeprowadzenia kontroli,
7. Przekazywanie informacji o zapobieganiu przejazdom bez wniesienia opłat za dany miesiąc w terminie do 10-dnia następnego miesiąca; informacja taka powinna zawierać: liczbę zdarzeń w każdym dniu, w których nastąpiła nieskuteczna próba zapobiegania jazdy bez ważnego biletu, numer boczny autobusu, numer brygady oraz czas i odcinek trasy. Minimalna liczba kontroli na każdej linii wynosi 5.

SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA SYSTEMÓW:**A) System pobierania opłat za przejazd**

Kasy rejestrujące, za pomocą których Wykonawca będzie wykonywał usługę pośrednictwa sprzedaży biletów, muszą spełniać kryteria i warunki techniczne, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Przedsiębiorczości i Technologii z dnia 28 maja 2018 r. (Dz. U. z 2018 r., poz. 1206). Ewidencję sprzedaży na kasach rejestrujących należy prowadzić zgodnie z rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 14 marca 2013 r. (Dz. U. z 2013 r., poz. 363). Kopie dokumentów kasowych należy przechowywać zgodnie z art. 111 ust. 3a pkt 6 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2016 r., poz. 710). W razie zmian przepisów Wykonawca zobowiązuje się do wykonywania usługi zgodnie z obowiązującymi w danym czasie przepisami.

1. Autobusy obsługujące linie strefowe muszą być wyposażone w zafiskalizowaną kasę rejestrującą przeznaczoną do sprzedaży biletów, posiadającą decyzją Prezesa Głównego Urzędu Miar potwierdzającą, że kasy rejestrujące stosowane przez Wykonawcę spełniają kryteria i warunki techniczne, którym muszą odpowiadać kasy rejestrujące, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Przedsiębiorczości i Technologii z dnia 28 maja 2018 r. (Dz. U. z 2018 r., poz. 1206), oraz czytnik kart elektronicznych. Kasy rejestrujące powinny realizować następujące funkcje:

- 1.1. wydruki zgodne z **§ 3 umowy**,

- 1.2. gromadzenie w pamięci danych o wszystkich operacjach, jak również nazwy przystanku, na którym wsiada pasażer,

- 1.3. sporządzanie i wydruk miesięcznych raportów fiskalnych, zawierających sprzedaż dokonaną od pierwszego do ostatniego dnia danego miesiąca, na którą składa się suma raportów dobowych, oraz raportów fiskalnych dobowych, obejmujących sprzedaż dokonaną w danym dniu od godz. 0.00 do godz. 24.00

- 1.4. wydruk kontrolki dla przeprowadzenia kontroli,

- 1.5. eksport zgromadzonych danych do systemu analizy danych.

Kasy te mogą być wykorzystywane tylko na liniach objętych umową.

Czytnik kart elektronicznych powinien umożliwiać sprawdzenie ważności i rejestrację zakodowanych biletów okresowych własnych oraz innych przewoźników (kodowanych w tym samym standardzie).

2. Każdy punkt dystrybucji musi być wyposażony w zafiskalizowaną kasę rejestrującą przeznaczoną do sprzedaży biletów okresowych, posiadającą aktualną homologację, współpracującą z systemem analizy danych.

Urządzenie to powinno realizować następujące funkcje:

- 2.1. rejestracja sprzedaży biletów okresowych na linie objęte zamówieniem,

- 2.2. eksport danych o sprzedaży biletów i podróżach pasażerskich do systemu analizy danych,

- 2.3. zapis informacji o wykupionym bilecie okresowym na karcie elektronicznej,

- 2.4. wydruk zgodny z **§ 3 ust. 3.2.2 umowy**, stanowiący potwierdzenie zakupu biletu,

- 2.5. sporządzanie i wydruk dobowych i miesięcznych raportów fiskalnych.

3. Wykonawca rozpatruje reklamacje pasażerów w zakresie sprzedaży biletów i prowadzi rejestr zwrotów biletów i uznanych reklamacji.

4. Wykonawca zobowiązany jest do posiadania niezbędnej liczby czytników kart elektronicznych umożliwiających odczyt biletów zakodowanych na karcie oraz 4 dodatkowe do nieodpłatnego użyczenia Zamawiającemu na czas realizacji umowy i dostarczenia ich Zamawiającemu nie później niż 7 dni przed rozpoczęciem

świadczenia usług przewozowych. Czytniki te powinny umożliwiać odczyt danych zapisanych na kartach elektronicznych wykorzystywanych jako bilet okresowy.

B) System analizy danych ze sprzedaży biletów

1. Wykonawca musi dysponować systemem analizy danych, który powinien realizować następujące funkcje:
 - 1.1. dostęp do baz danych:
 - 1.1.1. o pojazdach i kasach rejestrujących
 - 1.1.2. o sprzedaży biletów, które powinny być aktualizowane poprzez import danych z pojazdów i punktów dystrybucji w sposób uniemożliwiający ingerencje w dane źródłowe
 - 1.1.3.- o cennikach taryfowych;
 - 1.2. przetwarzanie danych z pojazdów i punktów dystrybucji biletów;
 - 1.3. archiwizacja i selektywne udostępnianie zgromadzonej informacji, raporty dotyczące:
 - 1.3.1. sprzedaży biletów z uwzględnieniem: nominałów, liczby, rodzajów, punktów sprzedaży (kasy rejestrujące), linii, stref,
 - 1.3.2. czasu i miejsca rozpoczęcia podróży pasażerów (z dokładnością do nazwy przystanku i strefy) oraz z uwzględnieniem możliwości wyboru linii, brygady, numeru wozu, przedziału czasowego z podziałem na rodzaje biletów;
 - 1.4. wykonywanie raportów o wpływach ze sprzedaży biletów z podziałem na Wrocław i Gminę Miękinia, strefy i linie wg zlecenia Zamawiającego
 - 1.5. rejestracja wydrukowanych kontrolek dla potrzeb kontroli biletowej prowadzonej przez podmiot upoważniony przez Zamawiającego.
 - 1.6. eksportu wszystkich wygenerowanych raportów do plików w formacie xls (system MS Office 2000 i wyżej)

Zamawiający zastrzega sobie prawo wprowadzenia dodatkowo 10 dowolnych raportów wykorzystujących powyższe dane.

2. Wszystkie dane dotyczące sprzedaży biletów muszą być przechowywane w systemie przez cały okres trwania umowy oraz 4 miesiące po jej zakończeniu.
3. Baza danych Wykonawcy powinna być aktualizowana przez system analizy danych codziennie do godziny 10:00 dnia następnego z danymi nie później niż 4 dni wstecz.
4. Wykonawca zobowiązany jest do udzielenia Zamawiającemu licencji oraz zapewnienia prawidłowego działania systemu w okresie trwania umowy oraz 4 miesięcy po jej zakończeniu na zdalne, bezpieczne korzystanie z systemu zainstalowanego na zasobach Wykonawcy. Udostępnienie systemu musi nastąpić w terminie zgodnym z **§ 9 ust.5 umowy** dla co najmniej 3 użytkowników. Wykonawca zobowiązany jest także w tym terminie dostarczyć Zamawiającemu dokumentację opisującą metodę udostępnienia systemu oraz instrukcję jego użytkowania. Wykonawca w wyjątkowych przypadkach zobowiązany jest do reinstalacji systemu.
5. Zamawiający wymaga serwera dla systemu zabezpieczonego przed niepowołanym dostępem. Niedopuszczalne są rozwiązania działające „w chmurze” dla zbierania danych osobowych.
6. Zamawiający wymaga, aby serwer obsługujący system były posadowiony na terenie Unii Europejskiej.
7. Od dnia uruchomienia systemu i przez cały okres trwania umowy Zamawiający wymaga zapewnienia jego sprawności, zabezpieczenia przed próbami nieuprawnionego dostępu do danych, próbami nieuprawnionych manipulacji na danych wraz z możliwością wykonywania kopii zapasowych oraz odtworzeniem z niego danych na wypadek ich utraty
8. Dostęp do systemu musi być realizowany zgodnie z wymogami dotyczącymi ochrony danych osobowych dla osób upoważnionych przez Zamawiającego i Wykonawcę.

RODZAJE BILETÓW I ICH NOMINAŁY NA LINIACH OBJĘTYCH ZAMÓWIENIEM obowiązujące w dniu podpisania umowy

SPIS TREŚCI:

1. Podział na strefy taryfowe
2. Opłaty za przejazd - linie strefowe nr 917, 923, 937, 938, 940, 948, 958 oraz podział wpływów z biletów pomiędzy Gminy.

1. Podział na strefy taryfowe

Linia	Nazwa strefy	Początek strefy	Koniec strefy
917	WR	Leśnica (18383)	Las Ratyński (18333)
917	MK1	Las Ratyński (18333)	Gałów - pętla (91607008)
917	MK1	Gałów - pętla (91607008)	Las Ratyński (18334)
917	WR	Las Ratyński (18334)	Leśnica (18383)
923	WR	Stadion Wrocław (18542)	Krzelowska (18725)
923	MK1	Krzelowska (18725)	Brzezina pętla (90000002)
923	MK1	Brzezina pętla (90000002)	Krzelowska (18726)
923	WR	Krzelowska (18726)	Stadion Wrocław(18542)
937	WR	Leśnica (18386)	Las Mokrzański (18359)
937	MK1	Las Mokrzański (18359)	Brzezinka Średzka PKP (92052009)
937	MK1	Brzezinka Średzka PKP (92052009)	Las Mokrzański (98360)
937	WR	Las Mokrzański (98360)	Leśnica (18386)
938	WR	Leśnica (18388)	Żar (18347)
938	MK1	Żar (18347)	Radakowice - Świetlica (91606009)
938	MK2	Radakowice - Świetlica (91606009)	Łowęcice - Staw (91606012)
938	MK2	Łowęcice - Staw (91606012)	Radakowice - Świetlica (91606010)
938	MK1	Radakowice - Świetlica (91606010)	Żar (18347)
938	WR	Żar (18346)	Leśnica (18388)
940	MK1	Brzezinka Średzka PKP (92052010)	Białków (92056007)
940	MK2	Białków (92056007)	Miękinia - stacja PKP (92056014)
940	MK3	Miękinia - stacja PKP (92056014)	Czerna (92055005)
940	MK3	Czerna (92055005)	Miękinia - stacja PKP (92056014)
940	MK2	Miękinia - stacja PKP (92056014)	Białków (92056008)
940	MK1	Białków (92056008)	Brzezinka Średzka PKP (92052010)
948	WR	Leśnica (18388)	Żar (18347)
948	MK1	Żar (18347)	Błonie (90094006)
948	MK2	Błonie (90094006)	Miękinia pętla (92056021)
948	MK2	Miękinia pętla (92056021)	Błonie (90094005)
948	MK1	Błonie (90094005)	Żar (18346)

948	WR	Żar (18346)	Leśnica (18388)
958	WR	Leśnica (18384)	Żar (18347)
958	MK1	Żar (18347)	Mrozów - Wyzwolenia (92058004)
958	MK2	Mrozów - Wyzwolenia (92058004)	Lubiatów (920060008)
958	MK3	Lubiatów (920060008)	Księginice P&R (92052017)
958	MK3	Księginice P&R (92052017)	Lubiatów (920060007)
958	MK2	Lubiatów (920060007)	Mrozów - Wyzwolenia (92058003)
958	MK1	Mrozów - Wyzwolenia (92058003)	Żar (18346)
958	WR	Żar (18346)	Leśnica (18384)

Uwaga: Dla potrzeb zestawień liczby sprzedanych biletów należy używać nazwy strefy.

2. Opłaty za przejazd - linie nr 917, 923, 937, 938, 940, 948, 958 i podział wpływów z biletów pomiędzy Gminy.

Ceny biletów normalnych.
(Ceny biletów ulgowych stanowią 50% ceny biletów normalnych)

Tabela nr 1

Bilety Jednorazowe Cena całkowita				
	WR	MK1	MK2	MK3
WR	3,40 zł	4,00 zł	4,60 zł	5,20 zł
MK1	4,00 zł	3,40 zł	4,00 zł	4,60 zł
MK2	4,60 zł	4,00 zł	3,40 zł	4,00 zł
MK3	5,20 zł	4,60 zł	4,00 zł	3,40 zł

Udział - Wrocław

	WR	MK1	MK2	MK3
WR	3,40 zł	2,00 zł	2,00 zł	2,00 zł
MK1	2,00 zł	- zł	- zł	- zł
MK2	2,00 zł	- zł	- zł	- zł
MK3	2,00 zł	- zł	- zł	- zł

Udział - Miękinia

	WR	MK1	MK2	MK3
WR	- zł	2,00 zł	2,60 zł	3,20 zł
MK1	2,00 zł	3,40 zł	4,00 zł	4,60 zł
MK2	2,60 zł	4,00 zł	3,40 zł	4,00 zł
MK3	3,20 zł	4,60 zł	4,00 zł	3,40 zł

Tabela nr 2

Bilety okresowe 7-dniowe gminne na 1 lub 2 linie				
Cena całkowita				
	WR	MK1	MK2	MK3
WR	20,00 zł	28,00 zł	36,00 zł	44,00 zł
MK1	28,00 zł	20,00 zł	28,00 zł	36,00 zł
MK2	36,00 zł	28,00 zł	20,00 zł	28,00 zł
MK3	44,00 zł	36,00 zł	28,00 zł	20,00 zł

Udział - Wrocław

	WR	MK1	MK2	MK3
WR	20,00 zł	14,00 zł	14,00 zł	14,00 zł
MK1	14,00 zł	- zł	- zł	- zł
MK2	14,00 zł	- zł	- zł	- zł
MK3	14,00 zł	- zł	- zł	- zł

Udział - Miękinia

	WR	MK1	MK2	MK3
WR	- zł	14,00 zł	22,00 zł	30,00 zł
MK1	14,00 zł	20,00 zł	28,00 zł	36,00 zł
MK2	22,00 zł	28,00 zł	20,00 zł	28,00 zł
MK3	30,00 zł	36,00 zł	28,00 zł	20,00 zł

Tabela nr 3

Bilety okresowe 30-dniowe gminne na 1 lub 2 linie				
Cena całkowita				
	WR	MK1	MK2	MK3
WR	60,00 zł	80,00 zł	100,00 zł	120,00 zł
MK1	80,00 zł	60,00 zł	80,00 zł	100,00 zł
MK2	100,00 zł	80,00 zł	60,00 zł	80,00 zł
MK3	120,00 zł	100,00 zł	80,00 zł	60,00 zł

Udział - Wrocław

	WR	MK1	MK2	MK3
WR	60,00 zł	40,00 zł	40,00 zł	40,00 zł
MK1	40,00 zł	- zł	- zł	- zł
MK2	40,00 zł	- zł	- zł	- zł
MK3	40,00 zł	- zł	- zł	- zł

Udział - Miękinia

	WR	MK1	MK2	MK3
WR	- zł	40,00 zł	60,00 zł	80,00 zł
MK1	40,00 zł	60,00 zł	80,00 zł	100,00 zł
MK2	60,00 zł	80,00 zł	60,00 zł	80,00 zł
MK3	80,00 zł	100,00 zł	80,00 zł	60,00 zł

Tabela nr 4

Bilety 30-dniowe międzygminne na wszystkie linie					
MK1	MK2	MK3	MK1	MK2	MK3
linie normalne			linie pospieszne		
110,00 zł	130,00 zł	150,00 zł	118,00 zł	138,00 zł	158,00 zł

Udział - Wrocław

MK1	MK2	MK3	MK1	MK2	MK3
linie normalne			linie pospieszne		
72,00 zł	72,00 zł	72,00 zł	86,00 zł	86,00 zł	86,00 zł

Udział - Miękinia

MK1	MK2	MK3	MK1	MK2	MK3
linie normalne			linie pospieszne		
38,00 zł	58,00 zł	78,00 zł	32,00 zł	52,00 zł	72,00 zł

ZASADY PLANOWANIA REALIZACJI USŁUG PRZEWOZOWYCH

1. Po zawarciu umowy:
 - 1.1. Zamawiający przekaze komplet projektu rozkładów jazdy dla Wykonawcy obowiązujących na dzień rozpoczęcia wykonywania pracy przewozowej.
 - 1.2. Wykonawca zobowiązany jest do uzgodnienia zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi i dostarczenia ich Zamawiającemu najpóźniej 7 dni przed odbiorem zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego.
 - 1.3. Po dokonaniu uzgodnień, o których mowa w lit. b Wykonawca wnosi stosowną opłatę w celu otrzymania zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego na linie komunikacyjne.
2. Strony ustalają następujące procedury uzgodnień w zakresie stałych zmian przebiegu linii oraz charakterystyki eksploatacyjnej:
 - 2.1. Zamawiający ma prawo podejmowania decyzji o zmianie numeru, przebiegu linii, likwidacji i utworzeniu nowej linii, zmianie rozkładów jazdy,
 - 2.2. decyzje o zmianie przebiegu linii, likwidacji bądź utworzeniu nowej linii, zmianie typu taboru, zmianie godzin odjazdów będą poprzedzone zgłoszeniem Wykonawcy takiego zamiaru. W przypadku wprowadzenia zmiany przebiegu linii, Wykonawcy przysługuje prawo zgłoszenia w ciągu 10 dni kalendarzowych zastrzeżeń odnośnie trudności technicznych w realizacji zmienionej trasy. Ostateczna decyzja, co do rozwiązania trudności technicznych, będzie podjęta w uzgodnieniu z Wykonawcą nie później niż 30 dni kalendarzowych przed planowanym wprowadzeniem zmian. Ustalone terminy w indywidualnych przypadkach mogą ulec zmianie za porozumieniem Stron,
 - 2.3. decyzja o zmianie przebiegu linii istniejącej powinna określać jej przebieg, typ taboru, godziny odjazdów z przystanków końcowych w dni robocze, soboty, i święta (w godzinach szczytu i poza szczytem)
 - 2.4. rozkłady jazdy Zamawiający przekazuje Wykonawcy według zasad i form określonych w **Załączniku Nr 5**, z wyprzedzeniem 21 dni kalendarzowych.
 - 2.5. w przypadku zmiany rozkładu jazdy wymagającej zmiany danych zawartych w treści zaświadczenia w zakresie przebiegu linii lub liczby środków transportu Wykonawca występuje z wnioskiem o zmianę zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, wraz z załączonym potwierdzeniem wniesienia stosownej opłaty, nie później niż 14 dni kalendarzowych przed wprowadzeniem zmian,
 - 2.6. w przypadku zmiany rozkładu jazdy nie wymagającej zmiany zaświadczenia Wykonawca występuje z wnioskiem o zmianę załącznika do zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, wraz z załączonym potwierdzeniem wniesienia stosownej opłaty, nie później niż 7 dni kalendarzowych przed wprowadzeniem zmian,
 - 2.7. bieg terminów opisanych w powyższych punktach rozpoczyna się w dniu roboczym następującym po dniu doręczenia informacji.
3. Strony ustalają następującą procedurę postępowania oraz zasady współpracy przy realizacji zadań związanych ze świadczeniem usług przewozowych:
 - 3.1. decyzje Zamawiającego o zmianie przebiegu linii, czasowego zawieszenia istniejącej linii bądź utworzenia linii okresowej wynikającej z planowanych zamknięć dróg, po których kursują linie objęte zamówieniem, podejmowane są w oparciu o projekt techniczny tego zamknięcia. Pismo informujące

- o zmianach będzie przekazane Wykonawcy nie później niż 10 dni kalendarzowych przed wprowadzeniem zmian, w przypadku konieczności dokonania zmian w rozkładach jazdy lub 4 dni kalendarzowe przed wprowadzeniem zmian w pozostałych przypadkach. Ustalony terminy w indywidualnych przypadkach mogą ulec zmianie za porozumieniem Stron,
- 3.2. rozkłady jazdy Wykonawca przekazuje Zamawiającemu według zasad i form określonych w Załączniku Nr 5 z wyprzedzeniem 10 dni kalendarzowych. Zamawiający zatwierdza rozkłady jazdy w terminie 5 dni kalendarzowych od ich otrzymania i jednocześnie przekazuje Wykonawcy pisemną zgodę na ograniczenie świadczenia usługi na podstawowej trasie wraz z określeniem warunków na jakich może być ona wykonywana.
 - 3.3. w sytuacjach wyjątkowych, których zaistnienia nie dało się wcześniej przewidzieć Zamawiający może poinformować Wykonawcę o konieczności zmiany przebiegu linii z pominięciem terminów określonych **w ust.3.1** a Wykonawca zobowiązany będzie do dostosowania się do poleceń Zamawiającego w tym zakresie.

Strony mogą zgodnie postanowić o skróceniu terminów występujących w przedmiotowym załączniku. Decyzje o likwidacji bądź utworzeniu nowej linii będą podejmowane z uwzględnieniem zapisów umowy dotyczących wielkości minimalnej i maksymalnej pracy przewozowej a także wymogu posiadania przez Wykonawcę odpowiedniej liczby i struktury taboru.

W sytuacjach o których mowa w ust. 2.2 i 3.1 w razie wątpliwości Strony mogą uzgodnić wspólne przeprowadzenie jazdy próbnej autobusem podstawionym przez Wykonawcę w celu sprawdzenia warunków technicznych przejazdu. Zrealizowane z tego tytułu wozokilometry (bez uwzględnienia dojazdu z zajezdni na trasę i powrotu) zostaną uwzględnione w wynagrodzeniu dla Wykonawcy zgodnie z zasadami opisanymi w § 6 umowy.

STAWKI WYNAGRODZENIA

1. Cena jednego wozokilometra autobusu typu C – zł netto
2. Cena jednego wozokilometra autobusu typu B – zł netto
3. Cena jednego wozokilometra autobusu typu A – zł netto

[wzór]

Pieczęć firmowa

Miejsce i data sporządzenia

**Miesięczne zestawienie sprzedaży biletów komunikacji międzygminnej według
raportów z kas rejestrujących Gmina Wrocław – Gmina Długołęka
SPRZEDAŻ ZA (miesiąc, rok)**

SPRZEDAŻ

Lp.	Nr kasy rejestrującej	Sprzedaż netto	VAT	Sprzedaż brutto
		wg miesięcznego raportu fiskalnego		
1				
2				
...				
RAZEM				

KOREKTA SPRZEDAŻY

Lp.	Nr zwróconego biletu	Nr kasy rejestrującej	Sprzedaż netto	VAT	Sprzedaż brutto
1					
2					
...					
RAZEM					
RAZEM (sprzedaż pomniejszona o zwroty)					

SPRZEDAŻ W DEKADACH*	Sprzedaż brutto
I dekada	
II dekada	
III dekada	
RAZEM	

Podpis osoby upoważnionej

*-wartość sprzedaży określona na podstawie sumy raportów dobowych fiskalnych

SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA SYSTEMÓW:

A) System monitoringu (nie dotyczy autobusów tymczasowych)

1. W skład systemu monitoringu wchodzi:

- 1.1. Kamery wideo
- 1.2. Pojazdowy rejestrator danych
- 1.3. Oprogramowanie komputerowe
- 1.4. Mikrofon

2. Wymagania ogólne

2.1 Kamery powinny być zamontowane w miejscu umożliwiającym rejestrację w sposób ciągły całej przestrzeni pasażerskiej pojazdu w tym:

- 2.1.1. pracy kierowcy - w tym sprzedaż biletów poprzez kasę fiskalną,
- 2.1.2 obserwacje wszystkich stref wejściowych wewnątrz pojazdu,
- 2.1.3 obserwację (bez wizerunku kierowcy) pasa drogowego i chodnika/pobocza po prawej stronie, znajdującego się bezpośrednio przed pojazdem w promieniu co najmniej 15 m od czoła pojazdu,

Jedna z kamer swoim zasięgiem powinna obejmować numer ewidencyjny wewnątrz pojazdu.

2.2 Kamery powinny się wzajemnie widzieć, w celu maksymalnego ograniczenia możliwości uszkodzenia kamery lub zasłonięcia jednej z nich.

2.3 Osadzenie kamery w obudowie musi być tak zrealizowane, aby drgania nadwozia nie wpływały na jakość rejestrowanego obrazu oraz nie powodowały niezamierzonej zmiany pola obserwacji.

2.4 Kamera i rejestrator oraz sposób ich instalowania muszą spełniać wymagania obowiązujących przepisów i posiadać wszystkie wymagane certyfikaty, atesty, homologacje i świadectwa.

2.5 Zapis obrazu musi być kodowany i zabezpieczony w sposób umożliwiający traktowanie go jako dowód w postępowaniu dochodzeniowym i sądowym.

2.6 Rejestrator musi umożliwić jednoznaczne określenie pozycji pojazdu dla każdej zarejestrowanej klatki obrazu poprzez zapisywanie danych uzyskanych z modułu GPS wraz z datą i czasem z dokładnością do sekund. Dodatkowo zarejestrowana pozycja pojazdu powinna zostać odzwierciedlona na podglądzie mapy oraz automatycznie odświeżana do rzeczywistego położenia pojazdu w przypadku przeglądania obrazu.

2.7 Obraz ze wszystkich kamer musi być w sposób ciągły rejestrowany w postaci cyfrowej, a następnie przechowywany przez Wykonawcę minimum 14 dni za wyjątkiem obrazu z kamery o której mowa w punkcie 2.1.3 który powinien być przechowywany przez minimum 21 dni

2.8 System powinien umożliwić podłączenie do rejestratorów urządzeń przenośnych (laptopy, PDA, pendrive itp.) umożliwiających w autoryzowany sposób odtworzenie i przekopiowanie zapisu zarejestrowanego w pamięci sterownika systemu.

- 2.9 Wykonawca powinien udostępnić oprogramowanie wraz z licencją umożliwiające przeglądanie zgromadzonych nagrań.
- 2.10 Mikrofon powinien być zainstalowany w miejscu umożliwiającym rejestrację rozmów kierowcy autobusu z pasażerami.

3. Szczegółowe wymagania

3.1 Rejestrator:

- 3.1.1 rozdzielczość obrazu: CCIR/PAL co najmniej 704x576 pikseli
- 3.1.2 kompresja: H.264 lub MPEG4
- 3.1.3 prędkość rejestracji: co najmniej 10 klatek na sekundę dla każdego kanału (kamery)
- 3.1.4 sygnalizacja rejestracji: sygnalizacja LED poprawnej pracy, awarii dysku, zasłonięcia kamery, utraty sygnału z kamery,
- 3.1.5 możliwość rejestracji kanału audio z mikrofonu umieszczonego w kabinie kierowcy.

3.2 Kamera:

- 3.2.1 system TV: PAL, kolorowy z możliwością przejścia do trybu monochromatycznego przy słabym oświetleniu (kamera rejestrująca czoła pojazdu tylko kolorowa),
- 3.2.2.liczba pikseli: minimum 752 (h) x 582 (v),
- 3.2.3. rozdzielczość pozioma: minimum 540 TVL,
- 3.2.4 czułość: minimum 0,3 lx przy aperturze F/2,
- 3.2.5 obiektyw: zintegrowany zmiennogniskowy z przesłoną sterowaną napięciem DC, ogniskowa regulowana z minimalnym zakresem w przedziale 3-9,5 mm.
- 3.2.6 balans bieli: automatyczny (AWB) oraz manualny
regulacja kontrastu: włączenie opcji zwiększenia kontrastu w przypadku jego obniżenia,
- 3.2.7 kompensacja tylniego oświetlenia: regulowana ręcznie z polem wyboru obszaru,
- 3.2.8 regulacja czułości: automatyczna (AGC),
- 3.2.9 konstrukcja: wandaloodporna,
- 3.2.10 domyślna migawka: kamera zmniejsza prędkość migawki w przypadku spadku natężenia oświetlenia,

4. Oprogramowanie komputerowe w języku polskim lub plik uruchamiający posiadające następujące funkcje:

- 4.1 możliwość przekazania zarejestrowanego materiału dowodowego wraz z niezbędnym oprogramowaniem do przeglądania zapisu lub plikiem uruchamiającym odczyt (przekazywanie plików nie może być związane z ograniczeniami licencyjnymi),
- 4.2 możliwość przeglądania i wyszukiwania zarejestrowanych obrazów według różnych kryteriów (data godzina, brygada, nr boczny pojazdu),
- 4.3 przewijanie obrazu do tyłu i do przodu z różnymi prędkościami w tym w trybie poklatkowym,
- 4.4 możliwość powiększenia wybranego fragmentu obszaru zarejestrowanego obrazu,
- 4.5 zatrzymanie obrazu i jego wydruk oraz zapisanie w formie pliku w jednym ze standardowych formatów (np. jpeg, tiff, bmp),
- 4.6 możliwość oglądania obrazów z pojedynczej kamery jak i ze wszystkich kamer jednocześnie

5. Zapis obrazu i dźwięku powinien być przechowywany przez Wykonawcę i udostępniany uprawnionym organom z dowolnego przedziału czasowego obejmującego realizację przewozów z co najmniej z ostatnich 14 dni.
6. Zapis monitoringu, o którym mowa w ust. 2.1.3 z co najmniej z ostatnich 21 dni należy umieścić na wskazanym przez Zamawiającego miejscu poprzez łącze ftp lub w szczególnych przypadkach na dostarczonym przez niego nośniku elektronicznym. Jeśli na przekazywanym materiale wideo pojawią się dane podlegające ochronie danych osobowych, należy dostarczyć obraz w formie uniemożliwiającej identyfikację osoby poprzez zniekształcenie wizerunku osoby i jej głosu.
Zapis ten dotyczy sytuacji wyjaśniania przez Wykonawcę odjazdów niezarejestrowanych, przed czasem lub opóźnionych, o których mowa w **Załączniku nr 3.**
7. Zamawiający dopuszcza zastosowanie równoważnych urządzeń z zachowaniem tych samych lub lepszych standardów technicznych, technologicznych i jakościowych.
8. Na co najmniej 7 dni przed rozpoczęciem świadczenia usług Wykonawca na żądanie Zamawiającego powinien przedstawić do wglądu dostarczoną przez producenta lub sprzedawcę systemu specyfikację techniczną systemu potwierdzającą spełnianie opisanych wyżej minimalnych parametrów technicznych lub zastosowania rozwiązań równoważnych.

B) System zliczania pasażerów (nie dotyczy autobusów tymczasowych)- *kary*

1. Wszystkie autobusy podstawowe oraz autobusy dodatkowe i rezerwowe kursujące dłużej niż 3 dni powinny być wyposażone w urządzenia systemu zliczania pasażerów.
2. System zliczania pasażerów powinien:
 - 2.1 automatycznie zliczać pasażerów,
 - 2.2 działać w sposób nie wymagający wykonywania żadnych czynności przez kierowcę,
 - 2.3 działać z wykorzystaniem czujników,
 - 2.4 posiadać funkcjonalność umożliwiającą rozróżnienie pasażerów wchodzących i wychodzących
 - 2.5 rejestrować wszystkie wyjścia i wejścia pasażerów:
 - 2.5.1 przez każde drzwi pojazdu z wyłączeniem indywidualnego wejścia do kabiny przez kierowcę,
 - 2.5.2 w sposób ciągły,
 - 2.5.3 dla każdego przystanku zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy,
 - 2.5.4 przez cały okres pracy linii komunikacyjnej,
 - 2.5.5 poza wyznaczonymi przystankami na trasie (w przypadku, gdy takie zdarzenie wystąpi),
 - 2.5.6 podczas postoju pojazdu przy wyłączonym silniku (wyłączonym zapłonie),
 - 2.6 posiadać funkcjonalność zapisu przebiegu trasy autobusu z uwzględnieniem rozkładowej i rzeczywistej godziny odjazdu z przystanku.
 - 2.7 automatycznie wykrywać sytuację niezatrzymania pojazdu na przystanku stosując odpowiednie oznaczenie i rejestrując zerowe ilości pasażerów wsiadających i wysiadających.
 - 2.8 w przypadku linii posiadających tylko jedną pętlę postojową, gdzie zmiana kierunku jazdy następuje na przystanku, nie będącym pętlą postojową wyniki pomiaru potoków pasażerskich dla nowego kierunku powinny uwzględniać wartość napełnienia z kierunku poprzedniego; natomiast w przypadku zmiany kierunku na pętli postojowej wartość

- napełnienia na nowym kierunku nie może uwzględniać danych pomiarowych kierunku poprzedniego.
- 2.9 w przypadku, gdy przystanek końcowy kursu poprzedniego i przystanek początkowy kursu kolejnego są fizycznie tym samym przystankiem przy zmianie kursu system musi prawidłowo rozpoznać i przypisać pasażerów do kursu poprzedniego i kursu następnego.
 - 2.10 zapobiegać przenoszeniu błędów napełnienia z kursu poprzedniego na kurs kolejny.
3. Czujniki systemu powinny:
 - 3.1 umiejscowiony być przy wszystkich drzwiach pasażerskich,
 - 3.2 skalibrowane dla każdego drzwi indywidualnie,
 - 3.3 funkcjonujące prawidłowo bez wymogu dodatkowego oświetlenia oraz niezależnie od pory roku i pory dnia,
 - 3.4 prawidłowo interpretujące wejście lub wyjście z pojazdu w czasie przebywania pasażera w zasięgu pracy czujnika,
 - 3.5 funkcjonujące prawidłowo niezależnie od koloru ubrania liczonych osób,

Dopuszczalny błąd systemu liczony oddzielnie dla wyjść i wejść

$$\text{błąd} = \frac{\text{liczba zliczona} - \text{liczba prawidłowa}}{\text{liczba prawidłowa}} \times 100\% \leq 3 \%$$

gdzie liczba zliczona oznacza liczbę zliczoną przez system, liczba prawidłowa oznacza liczbę z manualnego zliczania pasażerów, a błąd jest liczony dla próby od 500 do 1000 osób które weszły i od 500 do 1000 osób, które wyszły przy wykorzystaniu wszystkich drzwi pojazdu.

4. Wymagania dotyczące oprogramowanie do analizy danych z urządzeń do automatycznego zliczania pasażerów.
 - 4.1 wykonawca powinien zapewnić zdalny dostęp do oprogramowania zainstalowanego na jego zasobach oraz udzielić licencji dla minimum 6 użytkowników na okres trwania umowy oraz do 12 miesięcy po jej zakończeniu.
 - 4.2 udostępnienie oprogramowanie powinno nastąpić nie później niż na 3 dni przed planowanym wprowadzeniem do ruchu pierwszego z autobusów podstawowych; w tym terminie należy dostarczyć licencje oraz instrukcje działania systemu i obsługi oprogramowania; na życzenie Zamawiającego w uzgodnionym terminie i formie Wykonawca zobowiązany będzie przeprowadzić szkolenie z obsługi programu.
 - 4.3 baza danych systemu powinna zawierać powiązanie liczby pasażerów wsiadających, wysiadających i napełnienia pojazdu z następującymi danymi:
 - 4.3.1 numer linii
 - 4.3.2 kierunek (początek i koniec trasy)
 - 4.3.3 numer zadania (brygady)
 - 4.3.4 numer boczny pojazdu
 - 4.3.5 typ pojazdu
 - 4.3.6 pojemność pojazdu
 - 4.3.7 typ dnia
 - 4.3.8 data
 - 4.3.9 czas rozkładowy
 - 4.3.10 czas rzeczywisty (przyjazdu, odjazdu z przystanku)
 - 4.3.11 systemowy numer kursu
 - 4.3.12 kolejny numer kursu,
 - 4.3.13 numer słupka przystankowego

- 4.3.14 nazwa przystanku
- 4.3.15 pozycja GPS przystanku

- 4.4 oprogramowanie powinno umożliwić określenie:
 - 4.4.1 liczby pasażerów wychodzących i wchodzących do autobusu na każdym przystanku w kursie (łącznie dla wszystkich drzwi), dla przystanków na których nie nastąpiło zatrzymanie pojazdu powinna pojawić się adnotacja w postaci znaku „-”
 - 4.4.2 bilansu zapelnienia pojazdu na każdym odcinku wybranego kursu (pomiędzy przystankami)
 - 4.4.3 bilansu całkowitego dla każdego kursu,
 - 4.4.4 bilansu całkowitego dla wszystkich pojazdów na danej linii w określonym przedziale czasowym (w raportach nie dopuszcza się ujemnych wartości wyjść, wejść i zapelnienia)
- 4.5 oprogramowanie powinno umożliwić tworzenie oraz eksport raportów w formie tabelarycznej (formaty plików co najmniej zgodne z *.pdf, *xls oraz *csv) w tym wizualizacje danych w formie wykresów z możliwością wskazania danych powiązanych z rozkładem jazdy dla dowolnie wybranych przez użytkownika:
 - 4.5.1 okresów obejmujących minimalnie do 30 kolejnych dni,
 - 4.5.2 typów dni,
 - 4.5.3 linii automatycznie filtrowanych ze względu na rozkład jazdy obowiązujący danego dnia,
 - 4.5.4 grup linii wynikających z wyboru z listy przez użytkownika dowolnej liczby linii,
 - 4.5.5 pojazdów,
 - 4.5.6 brygad,
 - 4.5.7 przystanków,
 - 4.5.8 odcinków trasy zdefiniowanych dwoma dowolnie wybranymi słupkami bądź przystankami (zespołami słupków).
- 4.6 oprogramowanie powinno umożliwić wygenerowanie raportu pozwalającego automatycznie określić poprawność działania systemu we wszystkich pojazdach, bazując na sumarycznych wejściach, wyjściach oraz napełnieniu przez cały dzień,
- 4.7 oprogramowanie powinno posiadać możliwość automatycznego korygowania niewielkich różnic między liczbą pasażerów wysiadających i wsiadających, wynikających z różnego poziomu dokładności pomiędzy liczeniem pasażerów wysiadających i wsiadających, celem wskazywania właściwych informacji o liczbie pasażerów znajdujących się w pojeździe
- 4.8 generowane raporty i wykresy powinny posiadać podstawowe dane je charakteryzujące tj. datę, godzinę, nr taborowy, nr brygady, nr linii, kierunek, nazwy słupków (przystanków), legendę objaśniającą zastosowane oznaczenia i skróty oraz tabelę zbiorczą podsumowującą prezentowane dane – projekt raportów i wykresów powinien zostać uzgodniony z Zamawiającym
- 4.9 dane pobierane z pojazdów do bazy danych powinny być aktualizowane nie później niż do końca trzeciego dnia roboczego następującego po dniu do którego się odnoszą.
- 4.10 oprogramowanie może funkcjonować w ramach jednego systemu w powiązaniu z systemem automatycznej kontroli punktualności o którym mowa w Załączniku nr 4

**ZASADY
PRZETWARZANIA DANYCH OSOBOWYCH**

§ 1. DEFINICJE

Dla potrzeb niniejszych Zasad, ustala się następujące znaczenie niżej wymienionych pojęć:

- 1) **Dane Osobowe** – dane w rozumieniu art. 4 pkt 1) RODO, tj. wszelkie informacje dotyczące zidentyfikowanej lub możliwej do zidentyfikowania osoby fizycznej;
- 2) **Przetwarzanie Danych Osobowych** – wszelkie operacje lub zestaw operacji wykonywanych na Danych Osobowych lub zestawach Danych Osobowych w sposób zautomatyzowany lub niezautomatyzowany, takie jak zbieranie, utrwalanie, organizowanie, porządkowanie, przechowywanie, adaptowanie lub modyfikowanie, pobieranie, przeglądanie, wykorzystywanie, ujawnianie poprzez przesłanie, rozpowszechnianie lub innego rodzaju udostępnianie, dopasowywanie lub łączenie, ograniczanie, usuwanie lub niszczenie w rozumieniu art. 4 pkt 2) RODO;
- 3) **Administrator** - Gmina Wrocław z siedzibą we Wrocławiu, pl. Nowy Targ 1-8 50-141 Wrocław, NIP 897-12-83-551;
- 4) **Przetwarzający** - wpisany do pod numerem KRS NIP:, wysokość kapitału zakładowego PLN;
- 5) **Zbiór Danych** - uporządkowany zestaw danych osobowych dostępnych według określonych kryteriów, niezależnie od tego, czy zestaw ten jest scentralizowany, zdecentralizowany czy rozproszony funkcjonalnie lub geograficznie;
- 6) **Zasady**-niniejsze zasady;
- 7) **Umowa**– umowa nr **WTR/P/ /201. z dnia 201 . r.;**
- 8) **RODO** - rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. U. UE. L. z 2016 r. Nr 119, str. 1);
- 9) **IOD** – inspektor ochrony danych osobowych.

§ 2. OŚWIADCZENIA STRON

Strony oświadczają, co następuje:

1. Strony oświadczają, że niniejsze Zasady określone zostały w celu wykonania obowiązków, o których mowa w art. 28 RODO w związku z zawarciem Umowy.
2. Administrator oświadcza, iż jest administratorem Danych Osobowych w rozumieniu art. 4 pkt 7) RODO, tj. podmiotem który samodzielnie lub wspólnie z innymi ustala cele i sposoby przetwarzania Danych Osobowych, zawartych z zbiorze danych "**Świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Wrocław na terenie Wrocławia i Gminy Miękinia**" dalej jako: „Zbiór Danych”.
3. Przetwarzający oświadcza, iż dysponuje środkami, doświadczeniem, wiedzą i wykwalifikowanym personelem, co umożliwia mu prawidłowe wykonanie niniejszego Umowy, w tym zapewnia wystarczające gwarancje wdrożenia odpowiednich środków technicznych i organizacyjnych, by przetwarzanie spełniało wymogi RODO.

4. Przetwarzający oświadcza, że jest podmiotem przetwarzającym w rozumieniu art. 4 pkt 8) RODO w ramach Umowy, co oznacza że będzie przetwarzał Dane Osobowe w imieniu Administratora.

§ 3. PRZEDMIOT I CZAS TRWANIA PRZETWARZANIA

1. Administrator powierza Przetwarzającemu do przetwarzania Dane Osobowe objęte Zbiorem Danych, a Przetwarzający zobowiązuje się do ich przetwarzania zgodnego z prawem i niniejszą Umową.
2. Niniejsze zasady przetwarzania danych osobowych mają zastosowanie w czasie obowiązywania Umowy oraz wykonania wszystkich wynikających z niej zobowiązań.

§ 4. CEL I PODSTAWOWE ZASADY PRZETWARZANIA

1. Przetwarzający może przetwarzać Dane Osobowe wyłącznie w zakresie i celu przewidzianym w Umowie.
2. Celem przetwarzania Danych Osobowych jest sprzedaż biletów komunikacji międzygminnej na **terenie Wrocławia i Gminy Miękinia** oraz prowadzenie ewidencji sprzedanych biletów, o których mowa w Umowie.
3. Zakres przetwarzanych przez Przetwarzającego Danych Osobowych na podstawie niniejszej Umowy obejmuje następujące rodzaje Danych Osobowych:
 - a) nazwiska i imiona;
 - b) wizerunek (zdjęcie);
 - c) numer karty;
 - d) rodzaj biletu;
 - e) numer ewidencyjny pasażera;
 - f) trasa (relacja);
 - g) nr linii;
 - h) nr kursu;
 - i) data ważności biletu;
 - j) data sprzedaży biletu;
 - k) NIP;
 - l) nazwa firmy;
 - m) REGON;
 - n) adres prowadzonej działalności gospodarczej.
4. Zakres przetwarzanych przez Przetwarzającego Danych Osobowych na podstawie niniejszej Umowy obejmuje następujące kategorie osób, których dane dotyczą: pasażerów komunikacji międzygminnej na terenie Wrocławia i Gminy Miękinia.
5. Przetwarzający zobowiązuje się do przetwarzania Danych Osobowych w sposób stały. Przetwarzający będzie w szczególności wykonywał następujące operacje dotyczące powierzonych Danych Osobowych¹ (do celów wskazanych w pkt 4.2. powyżej): zbieranie,

¹ **Operacje wykonywane na danych osobowych przez Przetwarzającego mogą obejmować:**

- zbieranie,
- utrwalanie,
- organizowanie,
- porządkowanie,
- przechowywanie,
- adaptowanie lub modyfikowanie, pobieranie,
- przeglądanie,
- wykorzystywanie,
- ujawnianie poprzez przesłanie,
- rozpowszechnianie lub innego rodzaju udostępnianie,
- dopasowywanie lub łączenie,
- ograniczanie,
- usuwanie lub niszczenie,
- inne: ...
-

utrwalanie, organizowanie, porządkowanie, przechowywaniem, ograniczanie, usuwanie lub niszczenie. Dane Osobowe będą przez Przetwarzającego przetwarzane w formie elektronicznej w systemach informatycznych oraz w formie papierowej.

6. Przetwarzający oświadcza, że w jego palcówce jest wyznaczona osoba pełniąca rolę Inspektora Danych Osobowych (IOD) w rozumieniu RODO, tj.
służbowy adres poczty elektronicznej, służbowy nr telefonu W przypadku zmiany IOD, Przetwarzający niezwłocznie zawiadomi o tym Administratora wskazując opisane powyżej dane pełniącego funkcję IOD.
7. Przy przetwarzaniu Danych Osobowych, Przetwarzający powinien przestrzegać zasad wskazanych w niniejszej Umowie oraz w RODO.
8. Strony zobowiązują się do ścisłej współpracy podczas realizacji Umowy, w zakresie dotyczącym przetwarzania danych osobowych, w szczególności dotyczy wzajemnego przekazywania informacji oraz dokonywania ustaleń w zakresie bezpieczeństwa danych osobowych przez osoby pełniące u Stron funkcję IOD.

§ 5. SZCZEGÓŁOWE ZASADY POWIERZENIA PRZETWARZANIA

1. Przed rozpoczęciem Przetwarzania danych osobowych Przetwarzający musi podjąć środki zabezpieczające Dane Osobowe, o których mowa w art. 32 RODO, a w szczególności:
 - a) uwzględniając stan wiedzy technicznej, koszt wdrażania oraz charakter, zakres, kontekst i cele przetwarzania oraz ryzyko naruszenia praw lub wolności osób fizycznych o różnym prawdopodobieństwie wystąpienia i wadze zagrożenia, zastosować środki techniczne i organizacyjne zapewniające bezpieczeństwo przetwarzanych Danych Osobowych, o których mowa w art. 32 RODO. Przetwarzający powinien odpowiednio udokumentować zastosowanie tych środków;
 - b) umożliwiać Administratorowi, na każde żądanie, dokonania przeglądu stosowanych środków technicznych i organizacyjnych i dokumentacji dotyczącej tych środków, aby przetwarzanie toczyło się zgodnie z prawem, a także uaktualniać te środki, o ile w opinii Administratora są one niewystarczające do tego, aby zapewnić zgodne z prawem przetwarzanie Danych Osobowych powierzonych Przetwarzającemu;
 - c) zapewnić by każda osoba fizyczna działająca z upoważnienia Przetwarzającego, która ma dostęp do Danych Osobowych, przetwarzała je wyłącznie na polecenie Administratora; niniejszym Administrator upoważnia Przetwarzającego do udzielenia ww. poleceń;
 - d) prowadzić ewidencję osób upoważnionych do Przetwarzania Danych Osobowych przetwarzanych w związku z wykonywaniem Umowy.
2. Przetwarzający zobowiązuje się do zachowania w tajemnicy Danych Osobowych oraz sposobów ich zabezpieczenia, w tym także po rozwiązaniu Umowy, oraz zobowiązuje się zapewnić, aby osoby mające dostęp do Przetwarzania Danych Osobowych zachowały je oraz sposoby ich zabezpieczeń w tajemnicy, w tym także po rozwiązaniu Umowy lub ustaniu zatrudnienia u Przetwarzającego. *W tym celu Przetwarzający dopuści do przetwarzania danych tylko osoby, które zostały upoważnione do przetwarzania danych powierzonych niniejszą umową oraz podpisały zobowiązanie do zachowania w tajemnicy Danych Osobowych oraz sposobów ich zabezpieczenia.*
3. Przetwarzający nie będzie kopiować, przekazywać, wykorzystywać, ujawniać, powielać Danych Osobowych uzyskanych od Administratora lub w jakikolwiek sposób ich rozpowszechniać, z wyjątkiem sytuacji, gdy wykorzystanie tych danych następuje w celu wykonania niniejszej Umowy.

§ 6. DALSZY OBOWIĄZKI PRZETWARZAJĄCEGO

1. Przetwarzający zobowiązuje się pomagać Administratorowi w wywiązywaniu się z obowiązków określonych w art. 32-36 RODO. W szczególności, Przetwarzający

zobowiązuje się przekazywać Administratorowi informacje oraz wykonywać jego polecenia dotyczące stosowanych środków zabezpieczania Danych Osobowych oraz przypadków naruszenia ochrony Danych Osobowych. Przetwarzający w szczególności ma obowiązek:

- a) *przekazania Administratorowi informacji dotyczących naruszenia ochrony danych osobowych w ciągu 24 godzin od wykrycia zdarzenia stanowiącego naruszenie ochrony danych osobowych;*
 - b) *przygotowania w ciągu 24 godzin od wykrycia zdarzenia stanowiącego naruszenie ochrony danych osobowych informacji wymaganych w zgłoszeniu naruszenia ochrony danych do organu nadzorczego, o których mowa w art. 33 ust. 3 RODO;*
 - c) *prowadzenia rejestru naruszeń ochrony danych, w którym dokumentowane są wszelkie naruszenia ochrony danych osobowych, w tym okoliczności naruszenia ochrony danych osobowych, jego skutki oraz podjęte działania zaradcze;*
 - d) *przeprowadzenia wstępnej analizy ryzyka naruszenia praw i wolności podmiotów danych i przekazania wyników tej analizy do Administratora w ciągu 36 godzin od wykrycia zdarzenia stanowiącego naruszenie ochrony danych osobowych;*
 - e) *podania wszystkich informacji niezbędnych do zawiadomienia osoby, której dane dotyczą, o których mowa w art. 34 ust. 3 RODO w ciągu 24 godzin od wykrycia zdarzenia stanowiącego naruszenie ochrony danych osobowych;*
 - f) *wyznaczenia osób odpowiedzialnych za podjęcie kroków w celu zaradzenia naruszeniu i podjęcia działań naprawczych w uzgodnieniu z Administratorem;*
 - g) *szacowania ryzyka naruszenia praw lub wolności podmiotów danych/ oceny analizy ryzyka przeprowadzonej przez Administratora;*
 - h) *dokonanie analizy, czy zachodzi obowiązek przeprowadzenia oceny skutków planowanych operacji przetwarzania dla ochrony danych osobowych,*
 - i) *udzielania Administratorowi informacji potrzebnych do przeprowadzenia sporządzenia oceny skutków planowanych operacji przetwarzania dla ochrony danych osobowych, o których mowa w art. 35 RODO;*
 - j) *udzielania Administratorowi informacji potrzebnych do konsultacji z organem nadzorczym w zakresie oceny skutków dla ochrony danych, o których mowa w art. 35 ust. 2 oraz art. 36 RODO;*
2. Przetwarzający zobowiązuje się pomagać Administratorowi, poprzez odpowiednie środki techniczne i organizacyjne, w wywiązywaniu się z obowiązku odpowiadania na żądania osób, których dane dotyczą, w zakresie wykonywania ich praw określonych w art. 15-22 RODO. W szczególności, Przetwarzający zobowiązuje się²:
- a) *w razie zgłoszenia przez osobę, której dane dotyczą żądania prawa dostępu, o którym mowa w art. 15 RODO, do przygotowania raportu dla Administratora umożliwiającego przedstawienie osobie, której dane dotyczą przez Administratora informacji, o których mowa w art. 15 ust. 1 RODO.*
 - b) *w razie zgłoszenia przez osobę, której dane dotyczą prawa do sprostowania danych, o którym mowa w art. 16 RODO, do odnotowania żądania osoby, której dane dotyczą poprzez nadpisanie danych osobowych tej osoby w systemach Przetwarzającego,*
 - c) *w razie zgłoszenia przez osobę, której dane dotyczą prawa do bycia zapomnianym, o którym mowa w art. 17 RODO, do usunięcia danych osobowych ze wszystkich systemów Przetwarzającego, w których mogą się znaleźć dane osobowe tej osoby, w szczególności z systemów źródłowych agregujących dane. Po upływie 90 dni od zgłoszenia żądania*

² Postanowienia te mają w szczególności zastosowanie do przetwarzających będących dostawcami systemów informatycznych.

Przetwarzający przeprowadza szczegółową analizę czy dane osoby, która zgłosiła żądanie zostały usunięte ze wszystkich systemów Przetwarzającego oraz przedstawia wyniki tej analizy Administratorowi w formie raportu,

- d) w razie zgłoszenia przez osobę, której dane dotyczą prawa do ograniczenia przetwarzania, o którym mowa w art. 18 RODO, do czasowego zablokowania możliwości edycji rekordów związanych z osobą, której dane dotyczą niezwłocznie, nie później niż w ciągu 24 godzin od przedstawienia takiego polecenia przez Administratora,*
- e) w razie zgłoszenia przez osobę, której dane dotyczą prawa do przenoszenia danych, o którym mowa w art. 20 RODO, do wyeksportowania do Administratora wszystkich danych osobowych dotyczących tej osoby przetwarzanych elektronicznie;*
- f) w razie zgłoszenia przez osobę, której dane dotyczą prawa do sprzeciwu, o którym mowa w art. 21 RODO, do przekazania informacji Administratorowi;*
- 3. W celu wywiązywania się z obowiązków, o których mowa w paragrafie poprzedzającym, Przetwarzający zobowiązuje się wprowadzić do swojego systemu informatycznego funkcjonalności umożliwiające co najmniej: sporządzenie kopii danych, usuwanie danych, sprostowanie danych, ograniczenie przetwarzania danych, sporządzenie pliku umożliwiającego przenoszalność danych, odnotowywanie zgłoszenia sprzeciw.*
- 4. Przetwarzający zobowiązuje się udostępnić Administratorowi wszelkie informacje niezbędne do wykazania spełnienia obowiązków przez Administratora oraz Przetwarzającego, o których mowa w art. 28 RODO.*
- 5. Przetwarzający zobowiązany jest do stosowania się do ewentualnych wskazówek lub zaleceń, wydanych przez organ nadzoru lub unijny organ doradczy zajmujący się ochroną danych osobowych, dotyczących przetwarzania danych osobowych, w szczególności w zakresie stosowania RODO.*
- 6. Przetwarzający zobowiązuje się do niezwłocznego poinformowania Administratora o jakimkolwiek postępowaniu, w szczególności administracyjnym lub sądowym, dotyczącym Przetwarzania Danych Osobowych przez Przetwarzającego, o jakiegokolwiek decyzji administracyjnej lub orzeczeniu dotyczącym Przetwarzania Danych Osobowych, skierowanej do Przetwarzającego, a także o wszelkich kontrolach i inspekcjach dotyczących Przetwarzania Danych Osobowych przez Przetwarzającego, w szczególności prowadzonych przez organ nadzorczy.*

§ 7. PODPOWIERZENIE PRZETWARZANIA³

- 1. Administrator wyraża zgodę na dalsze powierzenie (tzw. podpowierzenie) przetwarzania Danych Osobowych przez Przetwarzającego podwykonawcom.
- 2. Przed podpowierzeniem przetwarzania Danych Osobowych, Przetwarzający jest zobowiązany poinformować pisemnie lub emailowo Administratora o zamiarze podpowierzenia przetwarzania. Przetwarzający przekazuje Administratorowi informacje na temat podwykonawcy, któremu zamierza podpowierzyć przetwarzanie (firmę oraz dane kontaktowe podwykonawcy), a także informacje o charakterze i czasie trwania podpowierzenia, zakresie i celu przetwarzania danych przez podwykonawcę, rodzaju (kategoriach) Danych Osobowych i kategoriach osób, których dane miałyby być podpowierzone. Jeśli Administrator nie wyrazi sprzeciwu wobec zamiaru podpowierzenia przetwarzania wskazanemu podwykonawcy i we wskazanym zakresie w ciągu 7 dni od otrzymania wszystkich powyższych informacji, Przetwarzający może podpowierzyć przetwarzanie Danych Osobowych.
- 3. Podpowierzenie przetwarzania Danych Osobowych przez Przetwarzającego jest dopuszczalne tylko na podstawie umowy podpowierzenia, którą należy przekazać do administratora w terminie 7 dni przed terminem określonym w § 9 ust. 2 umowy przed uruchomieniem punktu sprzedaży o czym mowa w § 9 ust. 8 umowy. Na podstawie umowy

³ w przypadku braku konieczności dalszego powierzenia należy usunąć § 7

podpowierzenia podwykonawca zobowiąże się do spełniania tych samych obowiązków i wymogów w zakresie przetwarzania Danych Osobowych, które na mocy Umowy nałożone są na Przetwarzającego.

4. Administratorowi będą przysługiwały uprawnienia wynikające z umowy podpowierzenia bezpośrednio wobec podwykonawcy. Przetwarzający poinformuje Administratora o każdym przypadku rozwiązania umowy podpowierzenia nie później niż w terminie 3 dni od rozwiązania takiej umowy.
5. Przetwarzający zapewni, aby podwykonawcy, którym podpowierzono przetwarzanie danych stosowali co najmniej równorzędny poziom ochrony Danych Osobowych co Przetwarzający.
6. Jeżeli podwykonawcy, którym podpowierzono przetwarzanie Danych Osobowych nie wywiążą się ze spoczywających na nich obowiązkach ochrony danych, pełna odpowiedzialność wobec Administratora za wypełnienie obowiązków tych podwykonawców spoczywa na Przetwarzającym.
7. Przetwarzający zobowiązany jest prowadzić aktualną listę podwykonawców, którym podpowierzył przetwarzanie danych osobowych. Przetwarzający zobowiązany jest przekazać taką listę Administratorowi na każde jego żądanie.

§ 8. AUDYT PRZETWARZAJĄCEGO

1. Administrator jest uprawniony do weryfikacji przestrzegania zasad przetwarzania Danych Osobowych wynikających z RODO oraz niniejszej Umowy przez Przetwarzającego, poprzez prawo żądania udzielenia wszelkich informacji dotyczących powierzonych Danych Osobowych, w tym informacji o lokalizacji przetwarzania Danych Osobowych przez Przetwarzającego.
2. Administrator ma także prawo przeprowadzania audytów lub inspekcji Przetwarzającego w zakresie zgodności operacji przetwarzania z prawem i z Umową.⁴ Audyty lub inspekcje, o których mowa w zdaniu poprzedzającym, mogą być przeprowadzane przez audytorów zewnętrznych upoważnionych przez Administratora.
3. *Administrator ma obowiązek poinformowania Przetwarzającego o planowanym audycie na 7 dni przed rozpoczęciem audytu. Audyt nie może trwać dłużej niż miesiąc od jego rozpoczęcia.*
4. *Audyt przeprowadzany jest przez upoważnionego pracownika Administratora lub audytora zewnętrznego upoważnionego przez Administratora. Upoważniony pracownik Administratora lub audytor zewnętrzny ma prawo do:*
 - a) *wglądu do wszelkich dokumentów i wszelkich informacji mających bezpośredni związek z powierzeniem przetwarzania na podstawie niniejszej Umowy,*
 - b) *przeprowadzania oględzin urządzeń, nośników oraz systemów informatycznych lub teleinformatycznych służących do przetwarzania danych,*
 - c) *żądać złożenia pisemnych lub ustnych wyjaśnień przez Przetwarzającego oraz pracowników Przetwarzającego w zakresie niezbędnym do ustalenia stanu faktycznego.*
5. *Przetwarzający zapewnia Administratorowi oraz pracownikom upoważnionym do audytu przez Administratora lub audytorowi zewnętrznemu upoważnionemu do audytu przez Administratora warunki i środki niezbędne do sprawnego przeprowadzenia audytu, a w szczególności sporządza we własnym zakresie kopie lub wydruki dokumentów oraz informacji zgromadzonych na nośnikach, w urządzeniach lub w systemach służących do przetwarzania danych osobowych.*
6. *Po zakończeniu audytu pracownik upoważniony do audytu przez Administratora lub audytor zewnętrzny upoważniony do audytu przez Administratora przedstawia wynik audytu w formie protokołu.*
7. *Przetwarzający jest zobowiązany do zastosowania się do zaleceń Administratora dotyczących zasad przetwarzania powierzonych Danych Osobowych oraz dotyczących*

⁴ Sposób audytu będzie uwzględniać specyfikę powierzenia przetwarzania.

poprawy zabezpieczenia danych osobowych, sporządzonych w wyniku kontroli przeprowadzonych przez upoważnionych pracowników Administratora lub audytora zewnętrznego upoważnionego przez Administratora.

8. Przetwarzający zobowiązuje się niezwłocznie informować Administratora, jeżeli zdaniem Przetwarzającego wydane mu polecenie stanowi naruszenie RODO lub innych przepisów o ochronie danych.

§ 9. ODPOWIEDZIALNOŚĆ STRON

1. Przetwarzający odpowiada za szkody, jakie powstaną u Administratora lub osób trzecich w wyniku niezgodnego z niniejszymi Zasadami Przetwarzania przez Przetwarzającego Danych Osobowych.
2. W przypadku niewykonania lub nienależytego wykonania przez Przetwarzającego niniejszej Zasad, Przetwarzający zobowiązuje się do zapłaty odszkodowania na zasadach ogólnych.

§ 10. ZAKOŃCZENIE POWIERZENIA PRZETWARZANIA

1. Po zakończeniu świadczenia usług związanych z przetwarzaniem Przetwarzający zależnie od decyzji Administratora usuwa lub zwraca mu wszelkie dane osobowe oraz usuwa wszelkie ich istniejące kopie niezwłocznie, nie później niż w ciągu 4 miesięcy od zakończenia świadczenia usług, o których mowa w Umowie.
2. Przetwarzający informuje Administratora o usunięciu wszelkich istniejących kopii danych osobowych i umożliwia przeprowadzenie przez Administratora audytu zgodnie z par. 8 Zasad.
3. Przetwarzający potwierdzi usunięcie lub zwrot Danych Osobowych oraz ich kopii pisemnym protokołem podpisanym przez osobę uprawnioną do składania oświadczeń woli w imieniu Przetwarzającego.