Załącznik nr 8 do SWZ

**OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA**

1. Przedmiotem zamówienia jest świadczenie usług publicznych w publicznym transporcie zbiorowym w kolejowych przewozach pasażerskich na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego przez wyłonionego/nych Operatorów w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 14 grudnia 2030 r.
2. Wykonywanie publicznego transportu zbiorowego w pasażerskich przewozach kolejowych będzie odbywało się na następujących odcinkach linii kolejowych i liniach komunikacyjnych:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Pakiet A | | |
| nr linii kolejowej | nazwa linii kolejowej | Odcinek |
| 18 | Kutno – Piła Główna | od Kutna  do Bydgoszczy |
| 131 | Chorzów Batory – Tczew | od Bydgoszczy do Inowrocławia |
| 353 | Poznań Wschód – Skandawa | od Gniezna do Jabłonowa Pomorskiego |
| 208 | Działdowo – Chojnice | od Brodnicy do Jabłonowa Pomorskiego  (wyłącznie w przypadku elektryfikacji linii po 2025 r.) |
| Linie komunikacyjne | Kutno – Włocławek – Toruń – Bydgoszcz  Bydgoszcz – Inowrocław  Gniezno – Inowrocław – Toruń  Bydgoszcz - Toruń - Jabłonowo Pomorskie ( - Brodnica po 2025 po elektryfikacji l.k. 208) | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Pakiet B1 | | |
| nr linii kolejowej | nazwa linii kolejowej | Odcinek |
| 18 | Kutno – Piła Główna | od Torunia do Wyrzyska-Osieka) |
| 131 | Chorzów Batory – Tczew | od Bydgoszczy do Smętowa |
| 353 | Poznań Wschód – Skandawa | od Torunia do Jabłonowa Pomorskiego |
| Linie komunikacyjne | Bydgoszcz – Wyrzysk-Osiek  Bydgoszcz – Toruń  Toruń – Jabłonowo Pomorskie  Bydgoszcz – Smętowo | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Pakiet B2 | | |
| nr linii kolejowej | nazwa linii kolejowej | Odcinek |
| 18 | Kutno – Piła Główna | od Bydgoszczy do granicy województwa Wyrzyska-Osieka |
| 131 | Chorzów Batory – Tczew | od Bydgoszczy do Inowrocławia |
| 353 | Poznań Wschód – Skandawa | od Gniezna do Torunia |
| Linie komunikacyjne | Piła – Bydgoszcz  Inowrocław - Bydgoszcz  Toruń - Inowrocław – Gniezno | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Pakiet C | | |
| nr linii kolejowej | nazwa linii kolejowej | Odcinek |
| 131 | Chorzów Batory – Tczew | od Bydgoszczy do Maksymilianowa |
| 201 | Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port | od Bydgoszczy do Wierzchucina |
| 208 | Działdowo – Chojnice | od Wierzchucina do Chojnic |
| Linia komunikacyjna | Bydgoszcz – Tuchola – Chojnice | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Pakiet D | | |
| nr linii kolejowej | nazwa linii kolejowej | Odcinek |
| 131 | Chorzów Batory – Tczew | od Bydgoszczy do Laskowic |
| 208 | Działdowo – Chojnice | od Grudziądza do Laskowic |
| 215 | Laskowice Pomorskie – Bąk | od Laskowic Pomorskich do Czerska |
| Linie komunikacyjne | Bydgoszcz – Laskowice – Grudziądz  Laskowice – Czersk | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Pakiet E | | |
| nr linii kolejowej | nazwa linii kolejowej | Odcinek |
| 207 | Toruń Wschodni – Malbork | od Torunia do Chełmży |
| 208 | Działdowo – Chojnice | od Brodnicy do Grudziądza |
| 209 | Kowalewo Pom. – Bydgoszcz Wsch. | od Chełmży do Bydgoszczy |
| 353 | Poznań Wschód – Skandawa | od Torunia do Jabłonowa Pomorskiego |
| Linie komunikacyjne | Toruń – Jabłonowo Pomorskie – Brodnica  Brodnica – Grudziądz  Bydgoszcz – Chełmża – Toruń | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Pakiet F | | |
| nr linii kolejowej | nazwa linii kolejowej | Odcinek |
| 207 | Toruń Wschodni – Malbork | od Torunia do Grudziądza |
| 353 | Poznań Wschód – Skandawa | od Torunia Głównego  do Torunia Wschodniego |
| Linia komunikacyjna | Toruń – Grudziądz | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Pakiet G | | |
| nr linii kolejowej | nazwa linii kolejowej | Odcinek |
| 27 | Nasielsk – Toruń Wschodni | od Sierpca do Torunia |
| 353 | Poznań Wschód – Skandawa | od Torunia Głównego  do Torunia Wschodniego |
| Linia komunikacyjna | Toruń – Sierpc | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Pakiet H | | |
| nr linii kolejowej | nazwa linii kolejowej | Odcinek |
| 201 | Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port | Wierzchucina do Lipowej |
| 743 | Lipowa Tucholska – Szlachta | od Lipowej do Szlachty |
| Linia komunikacyjna | Wierzchucin – Szlachta | |

1. Świadczenie usługi kolejowych przewozów pasażerskich w ramach wskazanych powyżej pakietów obejmuje następujące okresy obowiązywania rozkładów jazdy:
2. 11 grudnia 2022 r. – 09 grudnia 2023 r.
3. 10 grudnia 2023 r. – 14 grudnia 2024 r.
4. 15 grudnia 2024 r. – 13 grudnia 2025 r.
5. 14 grudnia 2025 r. – 12 grudnia 2026 r.
6. 13 grudnia 2026 r. – 11 grudnia 2027 r.
7. 12 grudnia 2027 r. – 09 grudnia 2028 r.
8. 10 grudnia 2028 r. – 08 grudnia 2029 r.
9. 09 grudnia 2029 r. – 14 grudnia 2030 r.

W przypadku zmian przepisów prawa w sprawie zmiany terminów obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, podane okresy ulegną zmianie.

1. Zamawiający dopuszcza składanie ofert częściowych na następujące zadania:
2. Zadanie I na które składa się Pakiet A;
3. Zadanie II, na które składa się: Pakiet B1 i Pakiet B2;
4. Zadanie III, na które składa się: Pakiet C, Pakiet D i Pakiet H;
5. Zadanie IV, na które składa się: Pakiet E, Pakiet F i Pakiet G.
6. Minimalna wielkość pracy eksploatacyjnej wykonanej w ramach roku kalendarzowego będzie nie mniejsza niż:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **Pakiet A** | **Pakiet B1** | **Pakiet B2** | **Pakiet C** | **Pakiet D** | **Pakiet E** | **Pakiet F** | **Pakiet G** | **Pakiet H** |
| 2022 | 91 957,600 | 26 975,720 | 31 880,760 | 32 123,280 | 26 352,820 | 20 803,240 | 29 296,800 | 14 723,280 | 2 967,840 |
| 2023 | 1 678 226,200 | 492 306,890 | 540 756,990 | 586 249,860 | 480 938,965 | 379 659,130 | 534 666,600 | 268 699,860 | 54 163,080 |
| 2024 | 1 678 226,200 | 492 306,890 | 540 756,990 | 586 249,860 | 480 938,965 | 379 659,130 | 534 666,600 | 268 699,860 | 54 163,080 |
| 2025 | 1 678 226,200 | 492 306,890 | 540 756,990 | 586 249,860 | 480 938,965 | 379 659,130 | 534 666,600 | 268 699,860 | 54 163,080 |
| 2026 | 1 678 226,200 | 492 306,890 | 540 756,990 | 586 249,860 | 480 938,965 | 379 659,130 | 534 666,600 | 268 699,860 | 54 163,080 |
| 2027 | 1 678 226,200 | 492 306,890 | 540 756,990 | 586 249,860 | 480 938,965 | 379 659,130 | 534 666,600 | 268 699,860 | 54 163,080 |
| 2028 | 1 678 226,200 | 492 306,890 | 540 756,990 | 586 249,860 | 480 938,965 | 379 659,130 | 534 666,600 | 268 699,860 | 54 163,080 |
| 2029 | 1 678 226,200 | 492 306,890 | 540 756,990 | 586 249,860 | 480 938,965 | 379 659,130 | 534 666,600 | 268 699,860 | 54 163,080 |
| 2030 | 1 595 464,360 | 468 028,742 | 514 089,522 | 557 338,908 | 457 221,427 | 360 936,214 | 508 299,480 | 255 448,908 | 51 492,024 |

1. Podstawą opracowania rozkładów jazdy pociągów będzie zestawienie potrzeb przewozowych ustalone na dany rok obowiązywania rozkładu jazdy pociągów. Jednakże Wykonawca będzie zobowiązany na żądanie Zamawiającego do wykonania przewozów pasażerskich w wymiarze   
   nie mniejszym niż wskazany przez minimalną średnią liczbę pociągów w dobie:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| PAKIET A | | |
| Odcinek | Minimalna średnia liczba pociągów w dobie \*) | Maksymalna średnia liczba pociągów w dobie \*) |
| Toruń Główny – Jabłonowo Pomorskie | 9 | 14 |
| Toruń Główny – Włocławek | 24 | 26 |
| Włocławek – Kaliska | 10 | 11 |
| Kaliska – Kutno | 8 | 9 |
| Bydgoszcz Główna – Toruń Główny | 26 | 29 |
| Toruń Główny – Inowrocław | 14 | 18 |
| Bydgoszcz Główna – Inowrocław | 0 | 2 |
| Inowrocław – Gniezno | 7 | 9 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| PAKIET B1 | | |
| Odcinek | Minimalna średnia liczba pociągów w dobie \*) | Maksymalna średnia liczba pociągów w dobie \*) |
| Toruń Główny – Bydgoszcz Główna | 0 | 3 |
| Bydgoszcz Główna – Nakło nad Notecią | 7 | 8 |
| Nakło nad Notecią – Wyrzysk-Osiek | 7 | 8 |
| Bydgoszcz Główna – Smętowo | 12 | 14 |
| Toruń Główny – Jabłonowo Pomorskie | 0 | 3 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| PAKIET B2 | | |
| Odcinek | Minimalna średnia liczba pociągów w dobie \*) | Maksymalna średnia liczba pociągów w dobie \*) |
| Bydgoszcz Główna – Nakło nad Notecią | 7 | 8 |
| Nakło nad Notecią – Wyrzysk-Osiek | 7 | 8 |
| Bydgoszcz Główna – Inowrocław | 16 | 20 |
| Gniezno – Mogilno | 8 | 10 |
| Mogilno – Inowrocław | 8 | 10 |
| Inowrocław – Toruń | 0 | 4 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| PAKIET C | | |
| Odcinek | Minimalna średnia liczba pociągów w dobie \*) | Maksymalna średnia liczba pociągów w dobie \*) |
| Bydgoszcz Główna – Wierzchucin – Tuchola | 20 | 24 |
| Tuchola – Chojnice | 11 | 13 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| PAKIET D | | |
| Odcinek | Minimalna średnia liczba pociągów w dobie \*) | Maksymalna średnia liczba pociągów w dobie \*) |
| Bydgoszcz Główna – Laskowice Pomorskie | 10 | 12 |
| Laskowice Pomorskie – Grudziądz | 19 | 21 |
| Laskowice Pomorskie – Czersk | 7 | 9 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| PAKIET E | | |
| Odcinek | Minimalna średnia liczba pociągów w dobie \*) | Maksymalna średnia liczba pociągów w dobie \*) |
| Toruń Główny – Jabłonowo Pomorskie | 0 | 2 |
| Brodnica – Jabłonowo Pomorskie | 12 | 14 |
| Jabłonowo Pomorskie – Grudziądz | 12 | 14 |
| Toruń Główny – Chełmża | 2 | 4 |
| Chełmża – Unisław – Bydgoszcz | 9 | 11 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| PAKIET F | | |
| Odcinek | Minimalna średnia liczba pociągów w dobie \*) | Maksymalna średnia liczba pociągów w dobie \*) |
| Toruń Główny – Grudziądz | 24 | 28 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| PAKIET G | | |
| Odcinek | Minimalna średnia liczba pociągów w dobie \*) | Maksymalna średnia liczba pociągów w dobie \*) |
| Sierpc – Toruń Główny | 9 | 11 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| PAKIET H | | |
| Odcinek | Minimalna średnia liczba pociągów w dobie \*) | Maksymalna średnia liczba pociągów w dobie \*) |
| Wierzchucin – Szlachta | 6 | 8 |

\*) dotyczy łącznej liczby pociągów kursujących w obu kierunkach

Średnia liczba pociągów w dobie, wskazana w tabelach liczona jest dla rozkładów jazdy pociągów,   
o których mowa w ust. 3.

1. Dopuszcza się konstruowanie w rozkładzie jazdy pociągów dowolnych relacji pociągów, przy czym dofinansowaniu podlegają jedynie odcinki wskazane w niniejszym OPZ.
2. Zamawiający przekaże do wykorzystania w ramach świadczenia przewozów: 13 autobusów szynowych typu SA-106, 5 wagonów doczepnych typu SA-123, 4 elektryczne zespoły trakcyjne typu ED72 oraz 6 elektrycznych zespołów trakcyjnych typu EN76 stanowiących własność Województwa Kujawsko-Pomorskiego. W przypadku zniszczenia i kasacji któregokolwiek z ww. pojazdów z przyczyn losowych nie przewiduje się uzupełnienia ilostanu ww. taboru. Pojazdy przyporządkowane są do poszczególnych pakietów zgodnie z poniższą tabelą:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Pakiet A** | **Pakiet B1** | **Pakiet B2** | **Pakiet C** | **Pakiet D** | **Pakiet E** | **Pakiet F** | **Pakiet G** | **Pakiet H** |
| Tabor | EN76-053 | ED72-001 | ED72-007 | SA106-017 | SA106-002\*) | SA106-004 \*) | SA106-019 | - | - |
|  | EN76-052 | ED72-003 | ED72-020 | SA106-005\*) | SA106-016 | SA106-010 | SA106-013 |  |  |
|  | EN76-051 |  |  | SA106-012 | SA106-014 | SA106-006\*) | SA106-001\*) |  |  |
|  | EN76-050 |  |  | SA123-001 | SA106-018 |  | SA123-003 |  |  |
|  | EN76-049 |  |  | SA123-002 |  |  | SA123-004 |  |  |
|  | EN76-048 |  |  | SA123-005 |  |  |  |  |  |

\*) na dzień rozpoczęcia realizacji Przewozów, pojazdy wyłączone z ruchu – oczekują na przegląd czwartego poziomu utrzymania; Wykonawca winien uwzględnić koszt ww. przeglądów w cenie ofertowej

Ponadto, do realizacji przewozów w ramach Zadania I Zamawiający, w terminie do 31 grudnia 2023 r., przekaże Wykonawcy 5 czteroczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych   
o prędkości eksploatacyjnej 160 km/h, co najmniej 150 miejscach siedzących oraz spełniających wymagania wskazane w ust. 12, 13, 14, 15. Pojazdy objęte będą 5 letnią asystą techniczną rozpoczynającą się w dniu przekazania ich Wykonawcy do eksploatacji. Asysta techniczna obejmuje wykonanie przeglądów poziomu utrzymania od pierwszego do czwartego.

1. Forma przekazania taboru oraz wysokość amortyzacji zawiera załącznik nr 2 do niniejszego OPZ.
2. Do obsługi połączeń Wykonawca zobowiązany jest wykorzystywać wyłącznie elektryczne   
   lub spalinowe zespoły trakcyjne, autobusy szynowe oraz wagony doczepne do autobusów szynowych, wyszczególnione w załączniku nr 4A i 4B do umowy przewozowej. W szczególnie uzasadnionych przypadkach dopuszcza się możliwość stosowania innego typu taboru wyłącznie   
   po uzyskaniu zgody Zamawiającego.
3. Tabor, o którym mowa w punkcie 8 i 19 winien być przeznaczony wyłącznie do wykonywania połączeń objętych umową w całym okresie jej trwania.
4. Wiek każdego pojazdu Wykonawcy, którym wykonywane będą przewozy w ramach niniejszego zamówienia, liczony od daty produkcji lub wykonania ostatniego najwyższego przeglądu poziomu utrzymania przewidzianego Dokumentacją Systemu Utrzymania, nie może przekraczać 20 lat   
   w każdym Okresie Rozliczeniowym.
5. Tabor, którym będą wykonywane przewozy w ramach niniejszego zamówienia winien być wyposażony w urządzenia schładzające lub klimatyzację, z zastrzeżeniem ust. 17.
6. Wykonawca umożliwia przewiezienie w każdym z uruchamianych przez siebie pociągów min. 4 rowerów.
7. W każdym uruchamianym przez Operatora pociągu winna znajdować się przynajmniej jedna toaleta dostosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej mobilności.
8. Wymagania wskazane w ust. 12, 13, 14 i 15 nie dotyczą taboru wprowadzonego do realizacji przewozów na krótki, określony okres czasu, po uzyskaniu zgody Zamawiającego.
9. Pojazdy niespełniające wymagań, o których mowa w ust. 13, 14 i 15 winny zostać dostosowane   
   w ciągu 30 miesięcy od dnia rozpoczęcia realizacji usługi przewozowej.
10. Koszty przeglądów poziomu utrzymania wynikających z dokumentacji techniczno–ruchowej,   
    nie objętych gwarancją, rękojmią i asystą techniczną producenta przedmiotu udostępnienia,   
    na warunkach określonych w niniejszej umowie ponosi Operator.
11. Zamawiający planuje pozyskanie nowego taboru wraz z zapewnioną, przez producenta, 5-letnią asystą techniczną kończącą się przeglądem czwartego poziomu utrzymania. Powyższe nie jest zobowiązaniem Zamawiającego i nie stanowi podstawy ewentualnych roszczeń.
12. Zamawiający zastrzega sobie prawo do przekazania dodatkowego taboru Wykonawcy, który jest zobowiązany do jego przyjęcia (dotyczy wszystkich pakietów). Ilość i rodzaj taboru, zostaną uzgodnione z Wykonawcą w drodze porozumienia które regulować będzie w szczególności ilość   
    i parametry techniczne taboru jaki ma zostać przekazany oraz planowany termin i sposób jego przekazania Operatorowi, który nie może odmówić przyjęcia taboru objętego porozumieniem. Zamawiający poinformuje Wykonawcę o ilości i rodzaju taboru, o którym mowa w niniejszym ustępie co najmniej pół roku przed planowanym jego przekazaniem. W takim przypadku stawka rekompensaty na pociągokilometr zostaje od nowego Okresu Rozliczeniowego pomniejszona   
    o zadeklarowaną przez Wykonawcę stawkę kosztu przeglądów poziomu utrzymania 4 i 5 taboru Wykonawcy pomnożoną przez liczbę pojazdów przekazanych przez Zamawiającego.
13. Zamawiający, w ramach postępowania o dostawę taboru, zapewni przeszkolenie obsługi   
    i autoryzację taboru, o którym mowa w ust. 20.
14. Tabor Zamawiającego jest przypisany enumeratywnie do poszczególnych pakietów w momencie prowadzenia postępowania przetargowego, jego rozstrzygnięcia oraz przekazania taboru Wykonawcy. Zamawiający dopuszcza możliwość dokonywania przez Wykonawcę przesunięć pojazdów pomiędzy pakietami w celu realizacji przewozów w ramach danego Zadania.
15. Wykonawca ubezpieczy przedmiot udostępnienia od wszelkich ryzyk, w zakresie ubezpieczenia casco taboru kolejowego obejmującego szkody na ubezpieczonym pojeździe wynikające   
    z wypadku, pożaru, wyładowań atmosferycznych, burzy, gradobicia, powodzi, wykolejenia, błędów obsługi, oraz uszkodzeń wewnętrznych na skutek awarii maszynowych – strat spowodowanych nagłymi i przypadkowymi uszkodzeniami silnika, uszkodzeń wynikających ze zwarć, wad konstrukcyjnych, błędów materiałowych, konstrukcyjnych i wykonawczych, poluzowanych części, niedostatecznego smarowania itp.
16. Zamawiający rekompensuje podstawowy koszt dostępu do infrastruktury w kwocie netto,   
    bez podatku VAT, związany wyłącznie z wykonywaniem przewozów pociągami objętymi umowami zawartymi na podstawie niniejszego postępowania – koszt dodatkowy – infrastruktura. Rekompensata obejmuje opłatę za realizację przejazdów w ramach rozkładu jazdy pociągów. Nie uwzględnia się: opłat za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej wynikające z potrzeb technologicznych Wykonawcy, obejmujące np. dostęp i korzystanie z torów postojowych oraz punktów utrzymania pojazdów kolejowych, dostęp i korzystanie z urządzeń do formowania składów pociągów, dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo, kosztów rezygnacji z tras itp., które powinny zostać wliczone w cenę ofertową.
17. Zamawiający rekompensuje koszt tzw. opłaty dworcowej (w kwocie netto, bez podatku VAT), związany wyłącznie z wykonywaniem przewozów pociągami objętymi umowami zawartymi   
    na podstawie niniejszego postępowania.
18. Koszty wskazane w ust. 23 i 24 rozliczane są na podstawie dokumentów księgowych przedłożonych przez operatora.
19. Wykonawca jest zobowiązany do zachowania wskaźnika punktualności dla odjazdów i przyjazdów pociągów w wysokości nie mniejszej niż 95%. Wskaźnik punktualności opisano we wzorze umowy w § 4 ust. 1 pkt 8, stanowiącym załącznik do niniejszego OPZ.
20. Wykonawca jest zobowiązany do stosowania Taryfy województwa opracowanej zgodnie   
    z postanowieniami załącznika nr 6 do wzoru umowy dla wszystkich pociągów objętych umowami zawartymi z Województwem Kujawsko-Pomorskim. Ceny podane w załączniku nr 6 do wzoru umowy są cenami brutto (zawierają podatek VAT). Taryfa nie ma charakteru ulgi komercyjnej i zniżki taryfowej. W związku z powyższym mają zastosowanie, zgodnie z obowiązującym prawem, ulgi przewozowe w środkach publicznego transportu zbiorowego.
21. Nie wyklucza się możliwości równoczesnego stosowania, przez Wykonawcę, Taryfy województwa   
    i własnych cenników biletów (taryf przewozowych), zniżek i ulg handlowych.
22. Zamawiający przewiduje zmianę Taryfy, o której mowa w ust. 28 nie częściej niż raz w roku. Taryfa zostanie przekazana Wykonawcy do wprowadzenia w systemie sprzedaży w terminie do 3 miesięcy przed dniem jej obowiązywania. Zmiana taryfy następuje z pierwszym dniem każdego kolejnego Okresu Rozliczeniowego, licząc od drugiego Okresu rozliczeniowego.
23. Taryfę województwa stosuje się do Przewozów wykonywanych w ramach umów, które zostaną zawarte na podstawie niniejszego postępowania. Taryfę województwa stosuje się na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, a w wypadku, gdy trasa objętego Rekompensatą pociągu wykracza poza granicę województwa, Taryfa województwa obowiązuje do następujących stacji: Kutno, Sierpc, Jabłonowo Pomorskie, Smętowo, Czersk, Chojnice, Wyrzysk-Osiek, Gniezno. Operator zobowiązuje się wystawiać bilety i honorować bilety wystawione przez innych przewoźników kolejowych na przejazdy opisane w niniejszym ustępie.
24. Wykonawca, w związku ze świadczonymi na podstawie Umowy Przewozami, świadczy działalność w zakresie sprzedaży biletów. Wykonawca zorganizuje sprzedaż biletów na wykonywane przez siebie przewozy, za pośrednictwem różnorodnych kanałów sprzedaży, w szczególności:
25. kasy biletowe lub automaty biletowe;
26. sprzedaż w pociągach;
27. sprzedaż internetowa.

Jeśli to konieczne, w celu realizacji powyższego Wykonawca zawiera umowy z odpowiednimi podmiotami.

1. Co najmniej stacjonarne kanały sprzedaży danego operatora powinny umożliwiać zakup biletów na podróż pociągami z przesiadką lub inną podróż w ramach połączeń obsługiwanych przez Wykonawcę oraz innych Wykonawców realizujących przewozy na podstawie umów o świadczenie usług publicznych w publicznym transporcie zbiorowym w kolejowych przewozach pasażerskich zawartych z Województwem Kujawsko-Pomorskim
2. Operator zobowiązany jest zapewnić sprzedaż biletów w stacjonarnym punkcie sprzedaży   
   na dworcu w przypadku stacji węzłowej co najmniej czterokierunkowej, z której uruchamia   
   co najmniej 10 par połączeń, znajdującej się w miejscowości na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego o liczbie mieszkańców przekraczającej 15 000 osób. Pod pojęciem stacjonarny punkt sprzedaży rozumie się: kasę biletową. W wyjątkowych sytuacjach, w przypadku braku możliwości prowadzenia kasy biletowej w obiekcie dworcowym dopuszcza się sprzedaż ajencyjną w punkcie innym niż typowa kasa biletowa (np. kiosk, sklep), jednakże w obrębie stacji węzłowej.
3. Zamawiający wymaga, aby w okresie realizacji przedmiotu niniejszej umowy osoby, które będą świadczyły pracę u Wykonawcy lub Podwykonawcy w sposób określony w art. 22 § 1 ustawy   
   z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy, zwane dalej „Pracownikiem” lub „Pracownikami”, zatrudnione były w okresie wykonywania przez nie czynności na podstawie umowy o pracę. Wymaganie powyższe dotyczy pracowników bezpośrednio wykonujących czynności związane   
   z prowadzeniem ruchu pociągów – maszynistów, kierowników pociągu, konduktorów, związanych ze stałą realizacją rozkładu jazdy.
4. Zamawiający zastrzega sobie prawo do wprowadzenia własnego systemu sprzedaży biletów, przy czym przychody wygenerowane w tym systemie w związku z realizacją przewozów w tym dodatnie wpływy finansowe wygenerowane na sieci obsługiwanej w ramach realizacji przewozów w ramach niniejszego zamówienia, w dalszym ciągu będą stanowiły przychód Operatora.
5. Wielkość pracy eksploatacyjnej może zostać zwiększona do wartości wskazanych w poniższej tabeli:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **Pakiet A** | **Pakiet B1** | **Pakiet B2** | **Pakiet C** | **Pakiet D** | **Pakiet E** | **Pakiet F** | **Pakiet G** | **Pakiet H** |
| 2022 | 113 556,000 | 37 897,100 | 36 890,800 | 38 447,840 | 31 511,100 | 27 762,880 | 34 179,600 | 17 995,120 | 3 957,120 |
| 2023 | 2 072 397,000 | 691 622,075 | 714 323,980 | 701 673,080 | 575 077,575 | 506 672,560 | 623 777,700 | 328 410,940 | 72 217,440 |
| 2024 | 2 072 397,000 | 691 622,075 | 714 323,980 | 701 673,080 | 575 077,575 | 506 672,560 | 623 777,700 | 328 410,940 | 72 217,440 |
| 2025 | 2 072 397,000 | 691 622,075 | 714 323,980 | 701 673,080 | 575 077,575 | 506 672,560 | 623 777,700 | 328 410,940 | 72 217,440 |
| 2026 | 2 072 397,000 | 691 622,075 | 714 323,980 | 701 673,080 | 575 077,575 | 506 672,560 | 623 777,700 | 328 410,940 | 72 217,440 |
| 2027 | 2 072 397,000 | 691 622,075 | 714 323,980 | 701 673,080 | 575 077,575 | 506 672,560 | 623 777,700 | 328 410,940 | 72 217,440 |
| 2028 | 2 072 397,000 | 691 622,075 | 714 323,980 | 701 673,080 | 575 077,575 | 506 672,560 | 623 777,700 | 328 410,940 | 72 217,440 |
| 2029 | 2 072 397,000 | 691 622,075 | 714 323,980 | 701 673,080 | 575 077,575 | 506 672,560 | 623 777,700 | 328 410,940 | 72 217,440 |
| 2030 | 1 970 196,600 | 657 514,685 | 679 097,044 | 667 070,024 | 546 717,585 | 481 685,968 | 593 016,060 | 312 215,332 | 68 656,032 |

1. Nie wyklucza się zwiększenia wielkości pracy eksploatacyjnej ponad limit wskazany w ust. 37,   
   przy czym Wykonawca może odmówić realizacji usługi w wymiarze przekraczającym maksymalną wielkość pracy eksploatacyjnej na warunkach wynikających z niniejszego postępowania.
2. Ustala się wysokość przychodu gwarantowanego na poziomie:
3. Zadanie I na które składa się Pakiet A – 9 zł/km;
4. Zadanie II, na które składa się: Pakiet B1 i Pakiet B2 – 9 zł/km
5. Zadanie III, na które składa się: Pakiet C, Pakiet D i Pakiet H – 5 zł/km;
6. Zadanie IV, na które składa się: Pakiet E, Pakiet F i Pakiet G – 4 zł/km.
7. Wykonawca powinien wkalkulować w cenę ofertową wszystkie jej składniki   
   tj. wszystkie elementy przedmiotowego zamówienia przedstawione w niniejszej SWZ oraz   
   ewentualne ryzyko wynikające z okoliczności, których nie można było przewidzieć w chwili zawierania umowy z uwzględnieniem maksymalnego wymiaru pracy eksploatacyjnej. Cena ofertowa jest ceną brutto.
8. Zgodnie z formularzem ofertowym stawka kosztów na pociągokilometr będąca jednym   
   z elementów oferty winna zawierać wyodrębnioną stawkę rozsądnego zysku, wyliczoną   
   na zasadach określonych w załączniku nr 11 do umowy, i stawkę kosztu przeglądów poziomu utrzymania 4 i 5 taboru Wykonawcy na 1 pojazd w przeliczeniu na pociągokilometr, ww. pozycje nie podlegają ocenie. W przypadku Zadania I oferta winna dodatkowo zawierać wyodrębnioną stawkę kosztu taboru na pociągokilometr, o którą będzie pomniejszana ogólna stawka   
   za pociągokilometr w przypadku spełnienia przesłanki, o której mowa w ust. 8 dotyczącej 5 czteroczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych.