

Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2014/2015

Spis treści

ROZDZIAŁ I. POSTANOWIENIA OGÓLNE.....	5
§ 1. Definicje i używane skróty	5
§ 2. Status PKM.....	6
§ 3. Relacje pomiędzy przewoźnikami a PKM.....	7
§ 4. Regulamin	7
ROZDZIAŁ II. UDOSTĘPNIANA INFRASTRUKTURA KOLEJOWA	8
§ 5. Infrastruktura kolejowa PKM.....	8
§ 6. Parametry techniczno-eksploatacyjne oraz techniczno-ruchowe Linii PKM	8
§ 7. Ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury kolejowej	8
ROZDZIAŁ 3. WARUNKI UZYSKANIA PRAWA DOSTĘPU DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ PKM	10
§ 8. Potwierdzenie prawa dostępu do infrastruktury kolejowej	10
§ 9. Instrukcje	10
§ 10. Wymagania dotyczące personelu	11
§ 11. Wymagania i warunki dotyczące taboru.....	11
§ 12. Wymagania dotyczące użytkowania sieci radiotelefonicznej.....	11
§ 13. Organizacja przejazdów pociągów.....	12
ROZDZIAŁ 4 USŁUGI ŚWIADCZONE PRZEZ PKM W RAMACH UDOSTĘPNIANIA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ.....	13
§ 14. Zakres świadczonych usług	13
§ 15. Usługi w ramach opłaty podstawowej.....	13
§ 16. Usługi dodatkowe i pomocnicze	14
ROZDZIAŁ 5 PRZYDZIELANIE TRAS POCIĄGÓW	14
§ 17. Tryb składania i rozpatrywanie wniosków do rocznego rozkładu jazdy pociągów	14
§ 18. Zmiany w rocznym rozkładzie jazdy pociągów	14
§ 19. Przydzielanie tras pociągów w ramach indywidualnego rozkładu jazdy pociągów.....	15
§ 20. Przydzielanie tras pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi.....	15
§ 21. Priorytety w przydzielaniu tras pociągów.....	16
§ 22. Koordynacja i rozwiązywanie kolizji tras pociągów	16
§ 23. Rezygnacja z przydzielonej trasy pociągu	17
ROZDZIAŁ 6 OPŁATY ZA UDOSTĘPNIANIE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ.....	17
§ 24. Sposób ustalania opłat.....	17
§ 25. <Uchylony>	18
§ 26. <Uchylony>	18

§ 27. Rozliczanie należności	18
§ 28. Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań	19
ROZDZIAŁ 7 POSTĘPOWANIE W TRAKCIE REALIZACJI UMOWY	19
§ 29. Obowiązki i uprawnienia stron	19
§ 30. Przygotowanie i zgłoszenie pociągu do jazdy	23
§ 31. Powiadomienia	24
§ 32. Postępowanie w razie zdarzeń na liniach PKM	24
§ 33. Zasady postępowania w przypadkach wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, sytuacji nadzwyczajnej i kryzysowej	25
§ 34. Komunikacja zastępcza	26

Spis załączników

Załącznik 1. Dane adresowe	27
Załącznik 2. Infrastruktura kolejowa PKM.....	28
Załącznik 3. Parametry techniczno - eksploatacyjne linii	30
Załącznik 3a. Wykaz peronów	31
Załącznik 4. Instrukcje i inne dokumenty	33
Załącznik 5. <Uchylony>	34
Załącznik 5a. <Uchylony>	34
Załącznik 6. <Uchylony>	34
Załącznik 7. <Uchylony>	34
Załącznik 8. <Uchylony>	34
Załącznik 9. <Uchylony>	34
Załącznik 10. Harmonogram planowanych zamknięć torowych	35

ROZDZIAŁ I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1. Definicje i używane skróty

1. W niniejszym Regulaminie zastosowano pojęcia związane z udostępnianiem linii kolejowej, które są zgodne z aktualnie obowiązującymi przepisami, w szczególności z ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r., poz. 1594 z późn. zm.).
2. Na potrzeby Regulaminu wprowadza się definicje następujących pojęć:
 - 1) **Instrukcje** – instrukcje i inne dokumenty PKM, o których mowa w Załączniku 4;
 - 2) **Kolizja pomiędzy złożonymi wnioskami** – sytuacja, w której co najmniej dwóch wnioskodawców złożyło wnioski o przydział tras pociągów na korzystanie z tego samego odcinka linii w tym samym czasie;
 - 3) **Koordynacja** – proces rozwiązywania przez PKM, w drodze konsultacji z wnioskodawcami, kolizji pomiędzy złożonymi wnioskami;
 - 4) **LCS PKM** – Lokalne Centrum Sterowania PKM;
 - 5) **Linie PKM** – Linia kolejowa nr 248 (od stacji Gdańsk Wrzeszcz do stacji Gdańsk Osowa) oraz linia kolejowa nr 253 (od stacji Gdańsk Rębiechowo do stacji Gdańsk Osowa R1), zarządzane przez PKM;
 - 6) **PKM** – Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.;
 - 7) **PLK** – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
 - 8) **Pracownicy przewoźnika** – pracownicy przewoźnika oraz inne osoby, którymi się on posługuje w celu wykonania Umowy;
 - 9) **Pracownicy PKM** – pracownicy PKM oraz inne osoby, którymi się ona posługuje w celu wykonania Umowy;
 - 10) **Przystanki na linii PKM** – przystanki osobowe znajdujące się na linii PKM;
 - 11) **Przystanki PKM** – przystanki osobowe zarządzane przez PKM, znajdujące się na liniach innych zarządców infrastruktury kolejowej;
 - 12) **Regulamin** – Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2014/2015;
 - 13) **Regulamin PLK** – Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2014/2015;
 - 14) **Rozkłady jazdy:**
 - a) **RRJ** – obowiązujący Roczny Rozkład Jazdy pociągów, opracowany na podstawie wniosków o przydział tras pociągów;
 - b) **IRJ** – Indywidualny Rozkład Jazdy pociągów, który nie jest ujęty w RRJ;

- c) **WRJ** – Wewnętrzny Rozkład Jazdy pociągów przeznaczony wyłącznie do użytku PKM oraz przewoźników;
 - d) **ZRJ** – Zastępczy Rozkład jazdy;
- 15) **Rozporządzenie** – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2014 r., poz. 788);
- 16) **Sytuacja kryzysowa** – sytuacja będąca następstwem nieprzewidzianego wydarzenia prowadzącego do zakłóceń w procesie eksploatacyjno- przewozowym realizowanym na sieci zarządzanej przez PKM i wymagająca rozpoczęcia działania kryzysowego PKM;
- 17) **Sytuacja nadzwyczajna** – sytuacja na linii PKM powstała w wyniku Zdarzenia nadzwyczajnego, którego następstwem są zakłócenia w eksploatacji linii PKM lub zagrożenia dla jej uczestników, powodująca, iż niemożliwe jest wykonanie Umowy w całości lub w części, a której żadna ze stron Umowy przy zachowaniu należytej staranności nie mogła przewidzieć lub jej zapobiec;
- 18) **TNWR** – Towary Niebezpieczne Wysokiego Ryzyka;
- 19) **Umowa** – pisemna umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej;
- 20) **Ustawa** – ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 1297 z późn. zm.);
- 21) **Zdarzenie** – poważny wypadek, wypadek lub incydent;
- 22) **Zdarzenie nadzwyczajne** – zdarzenie nagłe i niezależne od woli stron Umowy, będące w szczególności skutkiem:
- a) wprowadzenia na całym obszarze kraju lub jego części stanu nadzwyczajnego, stanu klęski żywiołowej, stanu wyjątkowego, stanu wojennego,
 - b) protestów społecznych, np. strajki, rozruchy czy zamieszki,
 - c) aktów terroru lub wystąpienia zagrożenia takimi aktami,
 - d) innych nieprzewidzianych wydarzeń, takich jak powódzie, pożary, huragany, osuwiska ziemi, długotrwałe opady atmosferyczne, awarie sieci energetycznych lub sieci łączności itp.

§ 2. Status PKM

1. PKM jest zarządcą Linii PKM.
2. PKM została zarejestrowana w Krajowym Rejestrze Sądowym postanowieniem Sądu Rejonowego Gdańsk - Północ w Gdańsku (VII Wydział Gospodarczy KRS) i została wpisana do Rejestru Przedsiębiorców KRS pod numerem 0000365210 w dniu 14 września 2010 r.
3. PKM działa w oparciu o statut oraz ustawy regulujące działalność spółek kapitałowych, w których udziały posiadają jednostki samorządu terytorialnego, a w szczególności:
 - 1) ustawy z dnia 15 września 2000 r. *Kodeks spółek handlowych* (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r., poz. 1030 z późn. zm.);
 - 2) ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (tekst jednolity Dz. U. z 2011 r., nr 45, poz. 236);

- 3) ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o *samorządzie województwa* (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 1392 z późn. zm.);
 - 4) Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 1297 z późn. zm.);
 - 5) przepisów prawa miejscowego regulujących gospodarowanie i zarządzanie zasobem Województwa Pomorskiego.
4. PKM posiada Świadectwo Bezpieczeństwa nr 137/ZI/15 wydane w dniu 7 sierpnia 2015 roku przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, które jest ważne do dnia 6 sierpnia 2020 roku. Świadectwo Bezpieczeństwa uprawnia PKM do zarządzania Infrastrukturą Kolejową.
 5. **Do momentu włączenia Linii PKM do reszty systemu kolei i uzyskaniu autoryzacji bezpieczeństwa w rozumieniu art. 18 ust. 1 pkt 1) Ustawy, Linie PKM są przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych i wojewódzkich przewozów pasażerskich w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., nr 5, poz. 13). W związku z powyższym zapisy Regulaminu odnoszące się do przewozów innych niż wskazane powyżej, zaczną obowiązywać z chwilą otrzymania przez PKM autoryzacji bezpieczeństwa.**

§ 3. Relacje pomiędzy przewoźnikami a PKM

1. Zasady współpracy PKM z przewoźnikami kolejowymi określają przepisy Ustawy, inne przepisy prawa powszechnie obowiązującego oraz niniejszy Regulamin.
2. Szczegółowe zasady korzystania z udostępnianej infrastruktury kolejowej oraz uprawnienia i obowiązki stron w tym zakresie regulują Umowy zawarte pomiędzy przewoźnikami a PKM.
3. Nadrzędną zasadą PKM w relacjach z przewoźnikami jest równoprawne traktowanie przewoźników na wszystkich etapach współpracy, tj.:
 - 1) przyznawania dostępu do infrastruktury kolejowej;
 - 2) opracowywania rozkładu jazdy pociągów;
 - 3) zawierania Umów;
 - 4) korzystania z infrastruktury kolejowej;
 - 5) rozliczania przejazdów, naliczania i pobierania opłat.
4. Powiadomienia w formie pisemnej przewoźnik kieruje na adresy wyszczególnione w Załączniku 1.

§ 4. Regulamin

1. Regulamin składa się z części opisowej oraz z załączników.
2. <Uchylony>
3. Regulamin, jego zmiany oraz ogłoszenie o jego konsultacji umieszczane są na stronie internetowej PKM pod adresem <http://bip.pkm-sa.pl/>.
4. Uwagi do treści Regulaminu i jego zmian przyjmowane są za pomocą poczty elektronicznej. Nie odniesienie się w wyznaczonym terminie do proponowanej zmiany Regulaminu, oznacza jego akceptację.

5. Korespondencję w sprawach Regulaminu należy kierować na adres e-mail:

regulamin@pkm-sa.pl

w temacie wiadomości wpisując „**regulamin dostępu 2014/2015**”.

6. <Uchylony>
7. Nie wniesienie przez przewoźników uwag do proponowanej treści Regulaminu lub jego zmian w wyznaczonym terminie jest traktowane, jako jego akceptacja.

ROZDZIAŁ II. UDOSTĘPNIANA INFRASTRUKTURA KOLEJOWA

§ 5. Infrastruktura kolejowa PKM

1. Przebieg Linii PKM, punkty styku z liniami innych zarządców, granice prowadzenia ruchu przez LCS PKM, punkty ekspedycyjne oraz pozostałą infrastrukturę określa Załącznik 2.
2. <Uchylony>

§ 6. Parametry techniczno-eksploatacyjne oraz techniczno-ruchowe Linii PKM

1. Linie PKM są liniami normalnotorowymi, niezelektryfikowanymi, w skład których wchodzi dwutorowa linia nr 248 oraz jednotorowa linia nr 253.
2. Podstawowe parametry techniczno - eksploatacyjne Linii PKM określone są w Załączniku 3.
3. Zmiany parametrów techniczno - eksploatacyjnych zawarte są w WRJ, Dodatek 2 „Wykaz ostrzeżeń stałych”.
4. Warunki techniczno - ruchowe Linii PKM zawarte są w WRJ, Dodatek 1 „Warunki techniczno - ruchowe”.
5. O zmianach dotyczących:
 - 1) parametrów technicznych i eksploatacyjnych Linii PKM, w tym o ograniczeniach związanych z robotami, wprowadzanych ograniczeniach prędkości i innych ograniczeniach eksploatacyjnych;
 - 2) specyficznego działania urządzeń sterowania ruchem kolejowym, łączności oraz urządzeń kontrolnych i diagnostycznych taboru, wynikających z nagłej potrzeby ich wprowadzenia,- PKM informuje prowadzącego pojazd kolejowy w sposób określony Instrukcjami.

§ 7. Ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury kolejowej

1. Ograniczenia eksploatacyjne mogą wynikać między innymi z:
 - 1) Planowanych zamknięć torowych wynikających z robót inwestycyjnych, modernizacyjnych, remontowych i bieżącego utrzymania;
 - 2) Nieplanowanych zamknięć torowych wynikających z uszkodzeń infrastruktury kolejowej;
 - 3) Czasowych ograniczeń w użytkowaniu fragmentów linii kolejowych;
 - 4) Uszkodzeń taboru;
 - 5) Wystąpienia Sytuacji nadzwyczajnych i kryzysowych;
 - 6) Zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu osób lub rzeczy;
 - 7) Potrzeb związanych z bezpieczeństwem i obronnością państwa.

2. Harmonogram planowanych zamknięć torowych stanowi Załącznik 10.
3. O nieplanowanych zamknięciach torowych PKM informuje niezwłocznie przewoźników oraz zarządców linii kolejowych połączonych z Liniami PKM.
4. Planowanie okresowe dotyczy terminów obowiązywania zmienionej organizacji ruchu. PLK na podstawie umowy zawartej z PKM, opracowuje ZRJ na odpowiednie okresy obowiązywania zmienionej organizacji ruchu, które przesyła drogą elektroniczną.
5. ZRJ przygotowuje się w oparciu o parametry pociągu opracowanego w ramach RRJ, przy czym zmiana godziny uruchomienia pociągu wynosi do +/- 60 min., a w przypadku braku możliwości spełnienia tego warunku, w pierwszym możliwym czasie wolnej zdolności przepustowej z zastrzeżeniem ust. 6.
6. W przypadku odwołania pociągu z RRJ spowodowanego zamknięciem torowym, PKM podczas opracowywania ZRJ dopuszcza możliwość nieodpłatnej zmiany parametrów innego pociągu kursującego w ramach zmienionej organizacji ruchu, w celu zapewnienia przewoźnikowi obsługi potoku pasażerów, polegającej na:
 - 1) Zmianie godziny uruchomienia pociągu do +/- 60 min., a w przypadku braku możliwości spełnienia tego warunku, w pierwszym możliwym czasie wolnej zdolności przepustowej;
 - 2) Zmianie rodzaju pociągu, długości, masy brutto pociągu;
 - 3) Zmianie miejsca i czasu postoju;
 - 4) Uruchomieniu dodatkowych pociągów niehandlowych lub pojazdów kolejowych, niezbędnych do zachowania prawidłowego obiegu składów pociągów;
 - 5) Rozszerzeniu terminu kursowania pociągu, gdy w przedziale +/- 120 minut kursował pociąg odwołany lub gdy interwał między najbliższymi pociągami uległ zbytniemu wydłużeniu.
7. PKM przed przystąpieniem do opracowania projektu ZRJ informuje przewoźników o rozpoczęciu prac nad zastępczą organizacją ruchu oraz o zamknięciach torowych, które będą w danym okresie uwzględnione w ZRJ.
8. W przypadku planowanej realizacji robót na Liniach PKM, powodującej zmiany rozkładu jazdy pociągów w pasażerskim ruchu krajowym lub międzynarodowym, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK najpóźniej na 60 dni kalendarzowych przed planowanym terminem zmiany organizacji ruchu, przekazuje do uzgodnienia drogą elektroniczną, odrębnie każdemu z zainteresowanych przewoźników, projekty ZRJ. Przewoźnik w okresie nie dłuższym niż 10 dni kalendarzowych opracowuje obiegi taboru, uzgadnia projekt ZRJ lub proponuje zmiany. Brak odpowiedzi ze strony przewoźnika jest jednoznaczny z akceptacją przesłanej propozycji i uzgodnieniem rozkładu jazdy pociągów. W przypadku konieczności wprowadzenia komunikacji zastępczej, PKM, po rozpoczęciu procesu opracowywania powiadamiania przewoźnika, a przewoźnik w terminie 10 dni od powiadomienia, podaje informacje o relacjach, czasach przejazdu i terminach kursowania środków transportu komunikacji zastępczej. PKM opracowuje plan zajętości krawędzi peronowych oraz wprowadza ewentualne korekty do projektów ZRJ, zgłoszone przez przewoźników w terminie 10 dni kalendarzowych od ich otrzymania i zarządza ZRJ.
9. W przypadku planowanej realizacji robót na Liniach PKM, powodującej zmiany rozkładu jazdy pociągów w ruchu towarowym, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK najpóźniej na 35 dni kalendarzowych przed terminem planowanego zamknięcia, przekazuje do uzgodnienia drogą elektroniczną, odrębnie każdemu z zainteresowanych przewoźników, projekty ZRJ.

Przewoźnik w okresie nie dłuższym niż 10 dni kalendarzowych uzgadnia projekt ZRJ lub proponuje zmiany. Brak odpowiedzi ze strony przewoźnika jest jednoznaczny z akceptacją przesłanej propozycji i uzgodnieniem rozkładu jazdy pociągów. PKM wprowadza ewentualne zmiany w ramach uzgadniania zmienionej organizacji ruchu do projektów ZRJ zgłoszone przez przewoźników towarowych w terminie 5 dni kalendarzowych od ich otrzymania i zarządza ZRJ.

ROZDZIAŁ 3. WARUNKI UZYSKANIA PRAWA DOSTĘPU DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ PKM

§ 8. *Potwierdzenie prawa dostępu do infrastruktury kolejowej*

1. Potwierdzanie posiadania przez przewoźnika prawa dostępu do infrastruktury kolejowej następuje na podstawie przedłożonych PKM następujących dokumentów:
 - 1) poświadczonej kopii ważnej licencji, o której mowa w rozdziale 8 Ustawy;
 - 2) poświadczonej kopii ważnego certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18b ust. 1 Ustawy;
 - 3) oświadczenia przewoźnika, że do realizacji przejazdów będzie wykorzystywał tabor spełniający warunki określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w *sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych* (Dz. U. z 2005 r., Nr 212, poz. 1771 z późn. zm.).
2. Przewoźnik będzie niezwłocznie informował PKM o cofnięciu lub zmianach licencji oraz certyfikatu bezpieczeństwa.
3. PKM w ciągu 5 dni od otrzymania dokumentów, o których mowa w ust. 1, informuje przewoźnika o stwierdzeniu, na podstawie doręczonych dokumentów, posiadania prawa dostępu do infrastruktury kolejowej.
4. Rozpatrywane będą jedynie wnioski o przydział tras pociągów, złożone przez przewoźników, których prawo dostępu do infrastruktury kolejowej zostało potwierdzone.
5. Wykorzystanie przydzielonych tras pociągów odbywa się na podstawie Umowy.

§ 9. *Instrukcje*

1. Przewoźnik oraz Pracownicy przewoźnika zobowiązani są do przestrzegania Instrukcji.
2. Instrukcje ogłaszane są na stronie internetowej PKM.
3. O zmianach Instrukcji, PKM powiadamia przewoźników pocztą elektroniczną bez zbędnej zwłoki, jednak nie później niż 15 dni przed wejściem zmian w życie.
4. W trakcie korzystania z infrastruktury kolejowej PKM, w pojeździe kolejowym powinny znajdować się:
 - 1) Rozkład jazdy pociągu;
 - 2) Wykaz Ostrzeżeń Stałych;
5. Zaleca się, aby w pojazdach kolejowych znajdowały się Instrukcje.

§ 10. Wymagania dotyczące personelu

1. Pracownicy przewoźnika, muszą spełniać warunki określone w Ustawie oraz właściwych aktach wykonawczych, wydanych na jej podstawie.
2. Na wniosek przewoźnika, PKM organizuje szkolenia w zakresie zagadnień zawartych w Instrukcjach, na podstawie odrębnej umowy.

§ 11. Wymagania i warunki dotyczące taboru

1. Pojazdy kolejowe przewoźników muszą spełniać warunki określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w *sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych* (Dz. U. z 2005 r., Nr 212, poz. 1771 z późn. zm.) oraz posiadać stosowne dokumenty zgodne z rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w *sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym* (Dz. U. z 2007 r., Nr 9, poz. 63).
2. Dopuszczalna nierównomierność nacisków wózków, osi i kół danej osi wagonu, musi się mieścić w granicach +/- 12%.
3. Zestawy kołowe taboru muszą zapewnić elektryczne zwieranie toków szynowych – rezystancja zestawu kołowego nie może być większa niż 50 mΩ.
4. Pojazdy kolejowe z napędem powinny mieć zamontowane sprawne czuwaki SHP. Zalecane jest stosowanie urządzenia pokładowego ETCS.
5. Korzystający z Linii PKM przewoźnicy osób zobowiązani są do zestawiania pociągów z taboru pasażerskiego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym.
6. Pociągi poruszające się po Liniach PKM powinny być wyposażone w sprawny hamulec zespolony. Przewoźnicy nie spełniający tego warunku mogą ubiegać się o przejazd linią na warunkach szczególnych, określonych indywidualnie przez dyspozyturę PKM.
7. Przewoźnik, chcący korzystać z peronów Linii PKM w sposób zgodny z zapisami TSI osób o ograniczonej mobilności poruszania się (Decyzja Komisji Europejskiej z dnia 21 grudnia 2007 r. nr 2008/164/WE, dalej TSI PRM) musi wyposażyć swój tabor w urządzenia wspomagające wsiadanie zgodnie z ww. Decyzją, odpowiednio dla danego typu taboru oraz własną obsługę tych urządzeń. PKM jako zarządca infrastruktury zapewnia dostępność i zgodność peronów z TSI PRM według standardu wysokości 760 mm.

§ 12. Wymagania dotyczące użytkowania sieci radiotelefonicznej

1. Wszystkie urządzenia radiotelefoniczne, aby pracować w radiotelefonicznej sieci pociągowej lub manewrowej, muszą spełniać następujące wymagania:
 - 1) legitymować się aktualnym dokumentem potwierdzającym spełnienie zasadniczych wymagań ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. *Prawo telekomunikacyjne* (tekst jednolity Dz. U. z 2014 r., poz. 243 z późn. zm.);
 - 2) legitymować się aktualnym pozwoleniem radiowym, o którym mowa w art. 143 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. *Prawo telekomunikacyjne* (tekst jednolity Dz. U. z 2014 r., poz. 243 z późn. zm.);

- 3) współpracować z urządzeniami stosowanymi w radiotelefonicznej sieci PKM standardu GSM-R;
- 4) nie powodować zakłóceń pracy radiotelefonicznej sieci eksploatowanej na Liniach PKM.
2. Pojazd kolejowy musi być wyposażony w odpowiednio skonfigurowany radiotelefon kabinowy GSM-R z opcją Rail Emergency Call (REC).
3. Przewoźnik, bez zgody PKM, nie może udostępniać użytkowanych przez Pracowników przewoźnika urządzeń radiotelefonicznych pracujących w sieci radiołączności PKM osobom trzecim i odpowiedzialny jest za ich sprawność oraz wykorzystywanie.
4. Przewoźnicy, którzy po raz pierwszy będą korzystać z linii kolejowej wyposażonej w łączność GSM-R, podlegają jednorazowemu szkoleniu w zakresie procedury sprawdzania prawidłowości działania radiotelefonu i funkcji REC.

§ 13. Organizacja przejazdów pociągów

1. Przejazdy pociągów na Liniach PKM odbywają się według opracowanego rozkładu jazdy pociągów.
2. W przypadku zaistnienia konieczności dostosowania organizacji przewozów do nowych warunków ujawnionych w czasie użytkowania linii, w szczególności z przyczyn techniczno-ruchowych lub potrzeby efektywnego wykorzystania linii, PKM powiadamia przewoźników o zmianach w rozkładzie jazdy.
3. Powiadomienia o zmianach dokonywane są podczas całego procesu składania wniosków, przygotowania rozkładu jazdy pociągów oraz podczas jego realizacji, tak, aby przewoźnik mógł dostosować organizację przewozów do niezbędnych zmian.
4. W przypadku odstępstw od rozkładu jazdy przy regulowaniu ruchu pociągów, w tym ich pierwszeństwa, obowiązują decyzje dyspozytury PKM. W uzgodnieniu z Przewoźnikiem dyspozytura PKM może wydać polecenie dodatkowego zatrzymania się pociągu na Przystanku/Przystankach na linii PKM.
5. PKM zapewnia realizację przejazdów pociągów przewoźnika z przesyłkami nadzwyczajnymi w miarę możliwości technicznych i eksploatacyjnych, z zastosowaniem zasad i warunków określonych w Rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 7 czerwca 2006 r. w *sprawie rodzaju i warunków przewozu rzeczy mogących powodować trudności transportowe przy przewozie kolejq* (Dz. U. z 2006 r., Nr 108, poz. 746).
6. Realizację przejazdów poprzedza planowanie dyspozytorskie uruchomienia pociągów, w którym przewoźnik zobowiązany jest do wprowadzania informacji za pomocą udostępnionej przewoźnikom aplikacji służącej do elektronicznego planowania. Planowanie dyspozytorskie pociągów nie obejmuje pociągów pasażerskich z podróżnymi, za wyjątkiem odwołania tych pociągów. Podczas planowania dyspozytorskiego, przewoźnik zobowiązany jest również wprowadzić dodatkowe informacje o planowanym włączeniu do składu pociągu wagonów z:
 - 1) TNWR, wprowadzając:
 - a) liczbę wagonów,
 - b) numer UN,
 - c) relację przesyłki z TNWR w pociągu,
 - 2) przesyłkami nadzwyczajnymi:

- a) rodzaj przesyłki np. przekroczona skrajnia ładunkowa, przekroczony nacisk osi,
- b) relacja przesyłki nadzwyczajnej,
- c) numer zgody: na przewóz przesyłki nadzwyczajnej będącej jednocześnie zarządzeniem przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres cztery) w komunikacji międzynarodowej lub krajowej bądź zarządzenia przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres cztery).

Ponadto, dla pociągów z TNWR i przesyłkami nadzwyczajnymi, przewoźnik dodatkowo zgłasza telefonicznie powyższe informacje do właściwej ekspozytury zarządzania ruchem kolejowym.

7. Przewoźnik zgłasza informacje, o których mowa w ust. 6 w godzinach:

- 1) 21⁰⁰ do 22⁰⁰ dnia poprzedniego, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w dniu następnym, w godzinach od 0⁰¹ do 6⁰⁰;
- 2) 3⁰⁰ do 4⁰⁰, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 6⁰¹ do 12⁰⁰;
- 3) 9⁰⁰ do 10⁰⁰, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 12⁰¹ do 18⁰⁰;
- 4) 15⁰⁰ do 16⁰⁰, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 18⁰¹ do 24⁰⁰.

W uzasadnionych przypadkach, PKM dopuszcza przekazanie dodatkowych informacji o włączeniu do składu pociągu wagonów z TNWR oraz przesyłkami nadzwyczajnymi poza procesem planowania dyspozytorskiego, jednak nie później niż na 60 minut przed odjazdem pociągu.

ROZDZIAŁ 4 USŁUGI ŚWIADCZONE PRZEZ PKM W RAMACH UDOSTĘPNIANIA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

§ 14. Zakres świadczonych usług

- 1. PKM zapewnia realizację przejazdów pociągów zgodnie z Instrukcjami, Regulaminem i Umową.
- 2. PKM świadczy usługi:
 - 1) w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, wymienione w § 15 ust. 1;
 - 2) w ramach dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, wymienione w § 15 ust. 2;
 - 3) dodatkowe i pomocnicze, wymienione w § 16;
 - 4) inne usługi nie objęte postanowieniami Regulaminu, realizowane i rozliczane według odrębnych umów i zleceń.

§ 15. Usługi w ramach opłaty podstawowej

- 1. Usługi świadczone w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej obejmują:
 - 1) rozpatrzenie wniosków przewoźników o przydzielenie tras pociągów, o których mowa w art. 30 ust. 1 Ustawy, opracowanie RRJ według wniosków złożonych przez przewoźnika i w uzgodnieniu z nim;
 - 2) prawo korzystania z infrastruktury kolejowej według przydzielonych tras pociągów;
 - 3) korzystanie z infrastruktury kolejowej w zakresie koniecznym dla realizacji przejazdu pociągu według przydzielonej trasy;
 - 4) sterowanie ruchem pociągów, w tym sygnalizację, kontrolę, odprawianie, a także wykorzystanie przez przewoźnika częstotliwości sieci radiołączności kolejowej oraz zapewnienie na żądanie przewoźnika informacji związanych z przejazdem pociągu,

wystąpienia zdarzeń oraz sytuacji powodujących zakłócenia na drodze przejazdu mających wpływ na przejazd pociągu przewoźnika, wydawanie za numerem dyspozycji „stój” przez PKM i innych zarządców.

2. Usługi świadczone w ramach dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów obejmują:
 - 1) dostęp i korzystanie z peronów PKM, informację o rozkładzie jazdy pociągów dla podróżnych na stronie internetowej PKM i na peronach oraz wygłaszanie komunikatów megafonowych;
 - 2) dostęp i korzystanie z torów postojowych.

§ 16. Usługi dodatkowe i pomocnicze

1. Usługi dodatkowe i pomocnicze obejmują:
 - 1) Udzielenie pomocy w prowadzeniu pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi, w tym:
 1. Opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną;
 2. Wykonanie czynności wynikających ze szczególnych warunków realizacji przejazdu;
 - 2) Przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu, w miarę wolnej zdolności przepustowej, na czas krótszy niż okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów;
 - 3) Dostarczenie uzupełniających informacji o przejeździe pociągu poza wchodzącymi w zakres minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 15 ust. 1 pkt 4).
 - 4) Inne usługi sprecyzowane w odrębnych umowach.

ROZDZIAŁ 5 PRZYDZIELANIE TRAS POCIĄGÓW

§ 17. Tryb składania i rozpatrywanie wniosków do rocznego rozkładu jazdy pociągów

1. Na podstawie umowy nr 60/012/001/00/21041078/15 z dnia 17 sierpnia 2015 r. o współdziałaniu zarządców w zakresie połączenia linii kolejowych, zawartej pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, a Pomorska Kolej Metropolitalna Spółka Akcyjna, w celu skorzystania z linii kolejowych zarządzanych przez PKM, wnioskodawca zwraca się do PLK z wnioskiem o przydzielenie trasy pociągu, **wg zasad określonych w § 16 Regulaminu PLK.**
2. Wniosek o przydzielenie trasy pociągu składany jest w formie elektronicznej za pomocą ISZTP – „Zamawiaj i Jedź” na stronie internetowej PLK (www.plksa.pl) lub za pomocą interfejsu zdefiniowanego przez PLK, według zasad podanych w § 16 ust. 7-9 Regulaminu PLK.
3. PLK przyjmuje wnioski przewoźników kolejowych o przydzielenie tras pociągów w rozkładzie jazdy pociągów 2014/2015 w terminach określonych w Regulaminie PLK.
4. PLK po opracowaniu tras pociągów, powiadamia przewoźników o przydzielonych trasach.
5. PLK przydziela trasy pociągów zgodnie z zapisami Regulaminu PLK, opracowanego w ramach rozkładu jazdy pociągów 2014/2015.

§ 18. Zmiany w rocznym rozkładzie jazdy pociągów

1. Na podstawie umowy nr 60/012/001/00/21041078/15 z dnia 17 sierpnia 2015 r. o współdziałaniu zarządców w zakresie połączenia linii kolejowych, zawartej pomiędzy PKP

Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, a Pomorska Kolej Metropolitalna Spółka Akcyjna, PLK przeprowadza aktualizację polegającą na wprowadzeniu zmian do RRJ, zgłoszonych przez przewoźników kolejowych na podstawie wniosku o przydzielenie tras pociągów, **wg zasad określonych w § 17 Regulaminu PLK** (z wyjątkiem rezygnacji z trasy pociągu, której można dokonać jedynie w trybie § 23).

2. Wnioski dotyczące zmian w rocznym rozkładzie jazdy pociągów należy składać za pomocą ISZTP – „Zamawiaj i Jedź” na stronie internetowej PLK (www.plksa.pl). Zasady wprowadzania wniosków są dostępne na stronie internetowej w aplikacji ISZTP w części „Pomoc do systemu”.
3. PLK wprowadza aktualizację RRJ w terminach określonych w Regulaminie PLK.
4. W przypadku zgłoszenia zmian w ramach aktualizacji RRJ, generujących zmiany rozkładu jazdy pociągów innych przewoźników, aktualizacja RRJ odbywa się po wyrażeniu zgody przez zainteresowanych przewoźników na wniosek przewoźnika zgłaszającego zmianę.
5. W ramach aktualizacji, w związku z powstaniem ograniczeń przepustowości wynikających z prowadzenia remontów i modernizacji linii kolejowych, po konsultacjach z przewoźnikiem, PLK może wycofać przydzielone trasy pociągów. W takim przypadku nie jest pobierana opłata rezerwacyjna.

§ 19. Przydzielanie tras pociągów w ramach indywidualnego rozkładu jazdy pociągów

1. Na podstawie umowy nr 60/012/001/00/21041078/15 z dnia 17 sierpnia 2015 r. o współdziałaniu zarządców w zakresie połączenia linii kolejowych, zawartej pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, a Pomorska Kolej Metropolitalna Spółka Akcyjna, PLK opracowuje trasy pociągów w ramach IRJ, **wg zasad określonych w § 18 Regulaminu PLK**.
2. Wniosek o przydzielenie trasy pociągu w ruchu krajowym w ramach IRJ należy składać za pomocą ISZTP – „Zamawiaj i Jedź” na stronie internetowej PLK (www.plk-sa.pl).
3. Wnioski o przydzielenie trasy pociągów w ramach IRJ należy składać w terminach określonych w Regulaminie PLK.

§ 20. Przydzielanie tras pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi

1. Przejazdy pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi realizowane są przez PKM w ramach RRJ, IRJ po uprzednim ustaleniu warunków przewozu przesyłki nadzwyczajnej.
2. Przewoźnik składa wniosek o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej do dyspozycji PKM dla przejazdów, które mają się odbyć wyłącznie na Liniach PKM lub liniach innych zarządców krajowych, co najmniej na 20 dni przed planowanym przejazdem lub terminem składania wniosków o przydzielenie trasy pociągu w ramach RRJ lub jego aktualizacji. Wymagań w zakresie dotrzymania terminu złożenia wniosku o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej nie stosuje się w przypadku, gdy przewóz przesyłki uzasadniony jest ważnymi względami obronności lub bezpieczeństwa państwa, a w szczególności w przypadku wprowadzenia stanu klęski żywiołowej, stanu wyjątkowego lub stanu wojennego.
3. Szczegółowe informacje dotyczące organizacji i postępowania przy przesyłkach nadzwyczajnych określa instrukcja PKM-11 „Instrukcja organizacji i postępowania przy przesyłkach nadzwyczajnych”.

4. PKM, w udzielonej zgodzie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej, określa warunki przewozu tej przesyłki po Liniach PKM zgodnie z Instrukcją, o której mowa w ust. 3.
5. PKM, za określenie warunków przewozu w udzielonej zgodzie, pobiera od przewoźnika opłatę dodatkową zgodnie z cennikiem, o którym mowa w § 24.
6. W przypadku, kiedy dla zrealizowania przewozu przesyłki nadzwyczajnej, PKM musi dokonać dodatkowych czynności wynikających z warunków przejazdu polegających na dostosowaniu swoich budowli, urządzeń, systemów do specjalnych warunków przejazdu, niezależnie od zwiększenia opłaty z tytułu przejazdu pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi, przewoźnik wnosi opłatę za usługi o charakterze dodatkowym wyznaczoną na podstawie indywidualnych kalkulacji.
7. Warunkiem przyjęcia wniosku o przydzielenie trasy pociągu z przesyłką nadzwyczajną jest wpisanie w polu „Ograniczenia” numeru otrzymanej zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej, o której mowa w ust. 4.
Dodatkowym warunkiem przyjęcia przez PLK wniosku jest umieszczenie na nim numeru telefonu kontaktowego Pracownika przewoźnika, numeru faksu oraz adresu poczty elektronicznej, na który należy przesłać opracowany rozkład jazdy pociągów.
Wnioski o przydzielenie trasy pociągu z przesyłką nadzwyczajną złożone po terminach wyznaczonych w § 16, § 17 i § 18 Regulaminu PLK nie będą rozpatrywane.
8. Opłata dodatkowa za opracowanie IRJ dla przejazdów pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi wyznaczana jest zgodnie z cennikiem, o którym mowa w § 24.
9. W przypadku, kiedy PKM poniesie dodatkowe koszty związane z przygotowaniem trasy dla przejazdu, o których mowa w ust. 6, przewoźnik ponosi te dodatkowe koszty również w przypadku, kiedy zrezygnował z tego przejazdu.

§ 21. Priorytety w przydzielaniu tras pociągów

Wnioski o przydzielenie tras pociągów rozpatruje się biorąc pod uwagę:

- 1) obowiązek uwzględnienia zasad określonych w art. 30 ust. 2 Ustawy;
- 2) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów zapewniających lepsze wykorzystanie zdolności przepustowej;
- 3) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których przewoźnik wskazał we wniosku, że mają kursować w ramach cyklicznego rozkładu jazdy;
- 4) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których przewidziano większą liczbę dni kursowania.

§ 22. Koordynacja i rozwiązywanie kolizji tras pociągów

1. Na podstawie umowy nr 60/012/001/00/21041078/15 z dnia 17 sierpnia 2015 r. o współdziałaniu zarządców w zakresie połączenia linii kolejowych, zawartej pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, a Pomorska Kolej Metropolitalna Spółka Akcyjna, w przypadku powstania kolizji pomiędzy złożonymi wnioskami różnych przewoźników, PLK przeprowadza proces Koordynacji z udziałem zainteresowanych przewoźników **wg zasad określonych w § 23 Regulaminu PLK.**

§ 23. Rezygnacja z przydzielonej trasy pociągu

1. Przewoźnik ma prawo do zrezygnowania z przydzielonej trasy pociągu.
Rezygnacja z przydzielonej trasy pociągu dokonywana jest przez Przewoźnika poprzez Internetowy System Zamawiania Trasy Pociągu (ISZTP), należący do PLK.
2. Za niewykorzystanie przez przewoźnika tras pociągów, PKM pobiera opłatę rezerwacyjną obliczoną wg zasad określonych w § 24 ust. 9.
3. Za termin złożenia rezygnacji uznaje się dzień, godzinę oraz minutę zarejestrowania prawidłowego wniosku w ISZTP.
4. Za prawidłowy uznaje się wniosek umożliwiający jednoznaczną identyfikację przydzielonej trasy pociągu. Podanie przez przewoźnika błędnych danych skutkuje nieprzyjęciem rezygnacji.
5. Przewoźnik otrzymuje potwierdzenie przyjęcia rezygnacji. Potwierdzenie generowane jest automatycznie z ISZTP i przesyłane pocztą elektroniczną na adres e-mail Przewoźnika.
6. Szczegółowe zasady rezygnacji z tras pociągów określa Umowa.

ROZDZIAŁ 6 OPŁATY ZA UDOSTĘPNIANIE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

§ 24. Sposób ustalania opłat

1. Opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalane są w oparciu o „Cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKM S.A.”.
2. Opłata za udostępnianie infrastruktury kolejowej obejmuje:
 - 1) opłatę podstawową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmującą usługi, o których mowa w § 15 ust. 1, pobieraną za przejazdy zrealizowane według przydzielonych tras pociągów;
 - 2) opłatę podstawową za usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w § 15 ust. 2, pobieraną za zrealizowane usługi;
 - 3) opłatę dodatkową za usługi dodatkowe i pomocnicze, o których mowa w § 16;
 - 4) opłatę rezerwacyjną, pobieraną za zamówioną i przydzieloną trasę pociągu, która nie została przez przewoźnika wykorzystana w całości lub części.
3. Podstawę do wyznaczenia opłaty podstawowej, o której mowa w ust. 2 pkt 1) stanowią stawki jednostkowe opłaty podstawowej zawarte w cenniku, o którym mowa w ust. 1 oraz przydzielona trasa pociągu.
Wartość składnika stanowiącego część stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w § 7 ust. 3 Rozporządzenia, związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, wynosi 0 zł dla wszystkich rodzajów przewozów.
4. Zasady kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na okres obowiązywania RRJ ustalane są na podstawie obowiązujących przepisów Ustawy i Rozporządzenia.
5. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej określono dla następujących parametrów:
 - 1) kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe;

- 2) całkowitej masy brutto pociągu, obejmującej masę lokomotyw czynnych i masę składu pociągu wg przydzielonej trasy pociągu.
6. Na linii PKM ustalono jedną kategorię linii kolejowej.
7. *<Uchylony>*
8. Opłata podstawowa, o której mowa w ust. 2 pkt 2) oraz opłata dodatkowa, o której mowa w ust. 2 pkt 3), ustalana jest według postanowień cennika, o którym mowa w ust. 1.
9. Opłata rezerwacyjna, o której mowa w ust. 2 pkt 4), wynosi zgodnie z postanowieniami § 7 ust. 20 Rozporządzenia:
 - 1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy albo jej złożenia w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu;
 - 2) 20% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 12 godzin i krótszym niż 36 godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu;
 - 3) 15% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 36 godzin i krótszym niż 72 godziny przed planowanym uruchomieniem pociągu;
 - 4) 10% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu;
 - 5) 1% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu do czasu najbliższej zmiany RRJ w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie dłuższym niż 30 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu, z wyłączeniem przejazdów na podstawie IRJ.Opłaty rezerwacyjnej nie pobiera się w przypadku niezrealizowania przejazdu z przyczyn leżących po stronie PKM lub w przypadku wystąpienia Sytuacji nadzwyczajnej.
10. Opłata rezerwacyjna pobierana jest również za przydzielone i niewykorzystane trasy pociągów z IRJ.
11. Do opłat, o których mowa w niniejszym paragrafie, doliczany jest podatek VAT.

§ 25. *<Uchylony>*

§ 26. *<Uchylony>*

§ 27. *Rozliczanie należności*

1. Opłaty podstawowe za usługi, o których mowa w § 15 ust. 1 oraz opłaty rezerwacyjne wnoszone są przez przewoźnika, według szczegółowych zasad zawartych w Umowie.
2. Opłaty za usługi, o których mowa w § 15 ust. 2 i w § 16, wnoszone są przez przewoźnika według szczegółowych zasad zawartych w umowach je obejmujących.
3. Rozliczanie należności dokonywane jest z zachowaniem 14-dniowego terminu płatności od daty otrzymania faktury.
4. Za opóźnienia w regulowaniu należności naliczane są odsetki określone w umowach.

§ 28. Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań

1. Niedotrzymanie zobowiązań wynikających z Umowy, skutkuje odpowiedzialnością za szkodę wyrządzoną tym drugiej stronie.
2. Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w ust. 1, nie dotyczy:
 - 1) kosztów rozliczeń wynikających z innych umów zawartych przez stronę, jeżeli umowy te były zawarte bez uprzedniego uzgodnienia z drugą stroną Umowy w zakresie dotyczącym wszelkich roszczeń (w tym także z tytułu ponoszonych przez stronę kar umownych i odszkodowań),
 - 2) utraconych korzyści,za wyjątkiem roszczeń wynikających z Umów z innymi przewoźnikami, jeżeli zostało to uregulowane w Umowie z danym przewoźnikiem.
3. Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w ust. 1, dotyczy w szczególności wypłacanych przez przewoźnika na podstawie prawa przewozowego, obowiązujących przepisów Unii Europejskiej, w szczególności Rozporządzenia (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 3 grudnia 2007 r.) i umów, odszkodowań za powstałe szkody w przesyłkach lub szkody i opóźnienia w przewozie powstałe z winy PKM.
4. Odpowiedzialność PKM z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z Umowy jest wyłączona w przypadku niedotrzymania przez przewoźnika parametrów przejazdu, będących elementem rozkładu jazdy pociągów.
5. Odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z Umowy jest wyłączona w przypadku wystąpienia Sytuacji nadzwyczajnych.
6. Jeżeli wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy szkody doznała osoba trzecia, strona która wyrównała osobie trzeciej doznaną szkodę, może dochodzić roszczenia zwrotnego w całości lub odpowiedniej części od drugiej strony.
7. W przypadku spowodowania przez przewoźnika zanieczyszczenia środowiska w stopniu przekraczającym standardy jakości środowiska określone prawnie, przewoźnik jest zobowiązany do pokrycia kosztów związanych z doprowadzeniem środowiska do wymaganych standardów.
8. PKM nie odpowiada za szkody poniesione przez przewoźnika spowodowane działaniem:
 - 1) osób trzecich, za których działania PKM nie ponosi odpowiedzialności;
 - 2) Zdarzenia nadzwyczajnego.

ROZDZIAŁ 7 POSTĘPOWANIE W TRAKCIE REALIZACJI UMOWY

§ 29. Obowiązki i uprawnienia stron

1. W ramach udostępniania infrastruktury kolejowej PKM:
 - 1) prowadzi przejazdy pociągów, zgodnie z uzgodnionym rozkładem jazdy przewoźnika, według zasad i warunków prowadzenia ruchu na liniach kolejowych określonych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2005 r., Nr 172, poz. 1444

- z późn. zm.) oraz w Instrukcjach, z zastosowaniem dodatkowych warunków zawartych w Umowie;
- 2) ponosi odpowiedzialność za stan i sprawność elementów drogi kolejowej udostępnianej w ramach Umowy;
 - 3) wykonuje wszystkie niezbędne do przejazdu czynności ruchowe na posterunkach technicznych PKM, bezpośrednio je organizuje i nadzoruje zgodnie z obowiązującymi przepisami i regulaminami technicznymi;
 - 4) wykonuje czynności związane z przewozem przesyłek nadzwyczajnych i TNWR zgodnie z Instrukcjami;
 - 5) umożliwia wstęp na obszar kolejowy PKM Pracownikom przewoźnika; warunkiem wstępu jest posiadanie przez Pracowników przewoźnika imiennych zezwoleń, wystawionych przez PKM wg poniższych zasad:
 - a) przewoźnik ubiegający się o otrzymanie imiennego zezwolenia składa wnioski do PKM na adres zgodny z Załącznikiem 1;
 - b) wnioski o wydanie zezwolenia zawierać muszą:
 - a. imię i nazwisko wraz z podaniem stanowiska służbowego osoby, dla której dokument ma być wydany;
 - b. określenie obszaru kolejowego, którego wniosek dotyczy;
 - c. wskazanie terminu, na jaki ma być wydane zezwolenie;
 - d. cel wydania;
 - e. oświadczenie przewoźnika, że osoba dla której ma być wydane zezwolenie, posiada odpowiednie przygotowanie do poruszania się po obszarze kolejowym;
 - c) za wydanie:
 - a. imiennego zezwolenia lub duplikatu PKM pobiera opłatę w wysokości 10 zł netto od każdego dokumentu;
 - b. przedłużenia zezwolenia, PKM pobiera opłatę w wysokości 5 zł netto od każdego dokumentu;
 - d) w przypadku ustania przyczyny uzasadniającej wydanie zezwolenia, przewoźnik zobowiązany jest do jego niezwłocznego zwrotu wystawcy;
 - 6) prowadzi dokumentację przejazdów pociągów przewoźnika;
 - 7) niezwłocznie powiadamia przewoźnika o zdarzeniach związanych bezpośrednio z jego pociągiem, pojazdem kolejowym lub Pracownikiem przewoźnika;
 - 8) niezwłocznie powiadamia przewoźnika o zaistnieniu sytuacji, które mogą spowodować zakłócenia w realizacji przejazdów, w tym w szczególności o:
 - a) doraźnych ograniczeniach ruchowych, mających wpływ na planowe dokonywanie przejazdów;
 - b) zaistnieniu zdarzeń, o wystąpieniu których PKM była uprzedzona lecz nie mogła im zapobiec – np. strajku, blokady przejazdu pociągu, demonstracji;
 - c) niedopuszczeniu do przejazdu lub zatrzymaniu przejazdu pojazdu kolejowego przewoźnika w wyniku niespełnienia przez ten pojazd kolejowy albo obsługujące go osoby wymagań określonych w przepisach;
 - 9) informuje przewoźnika o konieczności wprowadzenia ograniczeń ruchowych, nie przewidzianych w rozkładzie jazdy pociągów, w takim przypadku, PKM uzgadnia z przewoźnikiem zastępczy rozkład jazdy pociągów;

- 10) organizuje i przeprowadza na wniosek przewoźnika – w trybie i według zasad określonych w odrębnej umowie – niezbędne szkolenia i egzaminy Pracowników przewoźnika;
- 11) współdziela – według warunków określonych w odrębnych umowach z innymi zarządcami infrastruktury kolejowej – w zakresie przejazdów po liniach/częściach linii kolejowych przylegających do punktu styku;
- 12) powiadamia przewoźnika o zmianach Instrukcji, w trybie określonym w § 9;
- 13) powiadamia zainteresowanego przewoźnika o zasadach postępowania w czasie wystąpienia Sytuacji nadzwyczajnej lub kryzysowej na Liniach PKM;
- 14) PKM w okresie obowiązywania Umowy ma prawo:
 - a) dokonywania przez Pracowników PKM czynności sprawdzających, dotyczących pojazdów kolejowych oraz Pracowników przewoźnika, w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami ruchu, w szczególności w zakresie wyposażenia Pracowników i pojazdu kolejowego przewoźnika w:
 - a. prawo kierowania pojazdem kolejowym lub licencję i świadectwo maszynisty,
 - b. zezwolenie wydane dla pracownika w trybie pkt 5,
 - c. aktualny WRJ oraz Dodatek 2 do WRJ,
 - d. kartę próby hamulca i urządzeń pneumatycznych pociągu,
 - e. druki rozkazów pisemnych,
 - f. wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu,
 - g. sprawny radiotelefon,
 - h. przybory sygnałowe;
 - b) niedopuszczenia do przejazdu pojazdu kolejowego przewoźnika lub zatrzymania przejazdu pojazdu kolejowego w przypadku stwierdzenia niespełnienia, przez ten pojazd lub obsługującą go osobę, wymagań określonych w przepisach;
 - c) wstrzymania lub ograniczenia ruchu kolejowego oraz decydowania o zakresie modyfikacji procesu przewozowego w Sytuacji nadzwyczajnej lub kryzysowej, w tym w szczególności wynikających z potrzeb obronności i bezpieczeństwa państwa;
 - d) żądania wyznaczenia przez przewoźnika swoich przedstawicieli do składów zespołów zarządzania kryzysowego, powołanych i tworzonych w strukturach PKM w Sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych;
 - e) wstrzymania przejazdu przewidzianego w rozkładzie jazdy jeśli nie ma możliwości realizacji przejazdu pociągu przewoźnika inną drogą, bądź jeśli występuje Sytuacja nadzwyczajna lub kryzysowa. PKM zobowiązana jest niezwłocznie poinformować przewoźnika o wstrzymaniu przejazdu pociągu oraz jego przyczynie. W takich przypadkach oraz gdy wprowadzenie komunikacji zastępczej nastąpiło z przyczyn leżących po stronie PKM, nie jest pobierana opłata rezerwacyjna;
 - f) wydawania osobom kierującym pojazdami kolejowymi przewoźnika wiążących poleceń w zakresie bezpieczeństwa i prowadzenia ruchu na Liniach PKM. Do wydawania takich poleceń uprawnieni są Pracownicy PKM prowadzący ruch pociągów;
 - g) usunięcia na koszt i ryzyko przewoźnika pojazdów kolejowych, urządzeń i sprzętu przewoźnika z Linii PKM - w przypadku rozwiązania Umowy i nieusunięcia we własnym zakresie przez przewoźnika w terminie 15 dni od dnia rozwiązania tej Umowy;
 - h) dokonywania kontroli przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym PKM, w pociągach i pojazdach przewoźnika;

- i) żądania od przewoźnika wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji Umowy w przypadkach, kiedy zachodzi obawa jej naruszenia, bądź zagrożenia bezpieczeństwa osób i mienia.
2. W ramach korzystania z infrastruktury kolejowej, przewoźnik:
- 1) nie może odstępować innemu przewoźnikowi przydzielonych tras pociągów ani też zlecać wykonywania przejazdów w ramach tych tras;
 - 2) ponosi odpowiedzialność za stan pociągów i sprawność wykorzystywanych pojazdów kolejowych;
 - 3) przestrzega zasad i warunków prowadzenia ruchu na liniach kolejowych, określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2005 r., Nr 172, poz. 1444 z późn. zm.) oraz w Instrukcjach;
 - 4) ściśle współpracuje i przestrzega wszelkich decyzji i ustaleń dotyczących modyfikacji procesu przewozowego, podejmowanych przez PKM w Sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych;
 - 5) wyznacza na żądanie właściwego dla danego szczebla i obszaru działania kierownika jednostki organizacyjnej PKM, przedstawicieli do składu zespołów zarządzania kryzysowego, powoływanych i tworzonych w strukturach PKM.
 - 6) ma prawo żądania od PKM otrzymania dodatkowych wyjaśnień i uzasadnień dotyczących wprowadzenia zmian powstałych w wyniku zaistnienia sytuacji opisanych w ust. 1 pkt 14) ppkt b) i c);
 - 7) realizuje przejazdy pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi, zgodnie Instrukcjami;
 - 8) zapewnia wykonywanie przez Pracowników przewoźnika poleceń wydawanych przez uprawnionych Pracowników PKM w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i prowadzenia ruchu na liniach kolejowych oraz w Sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych;
 - 9) wyposaża Pracowników przewoźnika, uczestniczących w realizowanym procesie przewozowym we wszelkie niezbędne dokumenty i przybory określone w przepisach; Pracownicy przewoźnika zobowiązani są do posiadania tychże dokumentów i przyborów w czasie wykonywania czynności związanych z realizacją przejazdów;
 - 10) ponosi odpowiedzialność za zabezpieczenie pojazdów kolejowych podczas ich postoju;
 - 11) niezwłocznie powiadamia PKM o zdarzeniach, o których mowa w przepisie § 33 i na zasadach w przepisie tym określonych, związanych bezpośrednio z pojazdem kolejowym lub pracownikami, zaistniałych na obszarze kolejowym PKM;
 - 12) niezwłocznie powiadamia PKM o dostrzeżonych, wszelkich innych, niż wymienione w pkt 11, zdarzeniach oraz o innych sytuacjach występujących na obszarze kolejowym PKM, które tworzą lub mogą stworzyć jakiekolwiek zagrożenia dla bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia przejazdów pociągów, a także bezpieczeństwa ludzi i mienia;
 - 13) w przypadku rozwiązania Umowy usuwa, w terminie 15 dni, swoje pojazdy kolejowe, urządzenia i sprzęt z Linii PKM; w przypadku niewykonania tego zobowiązania, przewoźnik pokrywa koszty usunięcia tych pojazdów, urządzeń i sprzętu przez PKM;
 - 14) zgłasza dyżurnemu ruchu stacji początkowej lub stacji pośredniej gotowość do odjazdu pociągu, zgodnie z zasadami i trybem określonymi w przepisie § 30;
 - 15) <Uchylony>
 - 16) umożliwia przejazd dla celów służbowych:
 - a) umundurowanych pracowników ochrony i straży ochrony kolei;

- b) posiadaczom legitymacji służbowych PKM - najdalej do stacji stycznych sieci PLK.
- 17) przestrzega ustaleń zawartych w WRJ dotyczących dopuszczalnej masy brutto pociągu i pozostałych parametrów trasy pociągu zawartych w tym rozkładzie jazdy pociągu;
- 18) ogranicza możliwość występowania kradzieży i innych ingerencji w stan przesyłki i taboru;
- 19) zabezpiecza przed niekontrolowaną utratą ładunku, w szczególności poprzez wylwanie, uwalnianie, bądź emisję, jak też ponosi odpowiedzialność za szkody z tego wynikłe;
- 20) w przypadku spowodowania bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku lub szkody w środowisku, podejmuje działania zapobiegawcze i naprawcze, o których mowa w ustawie z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (tekst jednolity Dz. U. z 2014 r., poz. 1789) na własny koszt; jeżeli działania te dotyczą infrastruktury PKM, sporządza harmonogram i zakres działań w uzgodnieniu z PKM;
- 21) na żądanie PKM, przekazuje zgodnie z Regulaminem międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID) następujące informacje o:
 - a) zestawieniu pociągu, poprzez wskazanie numeru każdego wagonu i jego rodzaju, jeżeli rodzaj wagonu nie jest zawarty w numerze wagonu;
 - b) numerach UN przewożonych towarów niebezpiecznych w/lub na każdym wagonie lub o przewozie towarów niebezpiecznych zapakowanych w ilościach ograniczonych zgodnie z działem 3.4 RID, jeżeli przewożone są tylko takie towary i zgodnie z działem 3.4 RID wymagane jest oznakowanie wagonu lub kontenera wielkiego;
 - c) umiejscowieniu każdego wagonu w składzie pociągu (zestawienie składu pociągu);
- 22) ma prawo żądania od PKM wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji Umowy.

§ 30. Przygotowanie i zgłoszenie pociągu do jazdy

1. Przed wyprawieniem pociągu w drogę, pociąg należy przygotować do jazdy. Czynności przygotowania do jazdy pociągu należy wykonać na stacji początkowej oraz na stacjach pośrednich, na których się zmienia jego zestawienie.
2. Przygotowanie pociągu do jazdy należy do obowiązków przewoźnika kolejowego.
3. Zakres przygotowania pociągu do jazdy obejmuje:
 - 1) zestawienie składu wg rozkładu jazdy,
 - 2) wykonanie oględzin technicznych,
 - 3) wykonanie wymaganej próby hamulca,
 - 4) przepisowe osygnalizowanie pociągu,
 - 5) sprawdzenie, czy nie ma przeszkód pod kołami pociągu i czy jego hamulce ręczne oraz postojowe są odhamowane,
 - 6) inne czynności niezbędne do zachowania bezpieczeństwa i sprawności ruchu kolejowego.
4. Gotowość pociągu do odjazdu zgłasza maszynista lub inny uprawniony Pracownik przewoźnika dyżurnemu ruchu wyprawiającemu ten pociąg, według zasad określonych w regulaminie technicznym podając:
 - 1) numer pociągu,
 - 2) numer i serię pojazdu trakcyjnego,
 - 3) długość pociągu w metrach,
 - 4) masę ogólną pociągu,
 - 5) informacje o znajdowaniu się w składzie pociągu wagonów z towarem niebezpiecznym lub towarem niebezpiecznym wysokiego ryzyka (TNWR) podając ich liczbę i numery

identyfikacyjne przewożonego materiału lub przedmiotu lub też przyjętej do przewozu przesyłki nadzwyczajnej

- 6) godzinę zgłoszenia,
- 7) własne nazwisko.

Dyżurny ruchu rejestruje treść zgłoszenia w dzienniku telefonicznym oraz potwierdza zgłaszającemu przyjęcie gotowości pociągu odjazdu pociągu podając:

- 1) własne nazwisko,
- 2) godzinę przyjęcia zgłoszenia,
- 3) numer, pod którym zgłoszenie zostało zarejestrowane w dzienniku telefonicznym.

O wszelkich odchyleniach od parametrów określonych w rozkładzie jazdy pociągów uprawniony Pracownik przewoźnika (maszynista lub inny Pracownik wyznaczony regulaminem technicznym) powinien poinformować dyżurnego ruchu o rodzaju i przyczynie powstałych przeszkód do jazdy i określić przewidywane z tego tytułu opóźnienie pociągu. Przed odjazdem pociągu dyżurny ruchu powinien przekazać maszyniście pociągu niezbędne, bieżące informacje, polecenia i zezwolenia.

§ 31. Powiadomienia

1. Ustala się następujące zasady dokonywania powiadomień:
 - 1) w razie wystąpienia zdarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu, a także bezpieczeństwa ludzi i mienia, w tym o zdarzeniach, o których mowa w § 32, odpowiednio powiadamia się:
 - a) po stronie przewoźnika najbliższego dyżurnego ruchu LCS PKM,
 - b) po stronie PKM przedstawiciela Przewoźnika określonego w Umowie;
 - 2) w przypadkach zakłóceń w realizacji rozkładu jazdy pociągów, wymiana informacji zachodzi odpowiednio pomiędzy dyżurnym ruchu LCS PKM, a maszynistą pojazdu kolejowego.

§ 32. Postępowanie w razie zdarzeń na liniach PKM

1. W przypadku wystąpienia zdarzeń na Liniach PKM, uczestnicy procesu przejazdu są zobowiązani do postępowania zgodnego z Rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. z 2007 r, Nr 89, poz. 593) oraz z Instrukcjami.
2. Przewoźnik zobowiązany jest wskazać osoby, które z ramienia przewoźnika będą brały udział w pracach komisji kolejowej oraz sposób kontaktowania się z nimi i w terminie 30 dni przed rozpoczęciem obowiązywania RRJ wykaz tych osób przesłać do PKM na adres wskazany w Załączniku 1. Przewoźnik zobowiązany jest do bieżącego aktualizowania wykazu osób, o których mowa wyżej.
3. Każdy Pracownik przewoźnika, który zauważył, że może dojść lub doszło do zdarzenia, o którym mowa w ust.1, powinien:
 - 1) Użyć wszelkich i dostępnych środków, a by wyeliminować zagrożenia i zapobiec zwiększeniu jego zasięgu oraz ograniczyć skutki,
 - 2) Poinformować o tym Pracownika PKM.
4. Jeżeli w wyniku zdarzenia, o którym mowa w ust. 1, nastąpiła lub może nastąpić niebezpieczna dla środowiska emisja, zanieczyszczenie elementów infrastruktury lub istnieje ryzyko eksplozji,

pożaru lub inne niebezpieczeństwo dla funkcjonowania kolei, Pracownik przewoźnika zobowiązany jest niezwłocznie zawiadomić Pracownika najbliższego posterunku ruchu PKM, za pośrednictwem którego dokonywane są powiadomienia zgodnie z rozporządzeniem, o którym mowa w ust. 1 i wdrażane wszelkie możliwe środki eliminujące zagrożenia.

5. PKM i przewoźnik zobowiązani są wspólnie do:
 - 1) Niesienia pomocy poszkodowanym;
 - 2) Współdziałania w celu zminimalizowania negatywnych skutków zaistniałych zdarzeń, o których mowa w ust. 1;
 - 3) Współdziałania przy usuwaniu szkód i jak najszybszym przywracaniu ruchu kolejowego;
 - 4) Współdziałania przy ustalaniu przyczyn zdarzeń, o których mowa w ust. 1.
6. PKM, po zakończeniu postępowania w sprawie zdarzenia, o którym mowa w ust. 1, powodującego straty jednej ze stron Umowy, z własnej inicjatywy lub na wniosek zainteresowanej strony, powołuje zespół do ustalenia powstałych strat materialnych i odpowiedzialności za nie. W skład zespołu wchodzi przedstawiciele PKM oraz osoby wskazane przez Przewoźnika.
7. Ustalenia zespołu, o którym mowa w ust. 6, są wiążące dla wszystkich stron, chyba że nie doszło do uzgodnienia zakresu odpowiedzialności stron, wówczas spór rozstrzyga sąd powszechny właściwy dla siedziby PKM.
8. Płatności z tytułu zobowiązań powstałych w związku ze zdarzeniem regulowane są według zasad określonych w Umowie.
9. Dla przejazdów realizowanych przez PKM lub przewoźnika w celu usuwania skutków zdarzeń, nie opracowuje się rozkładu jazdy pociągów, a przejazdy odbywają się według postanowień Instrukcji.

§ 33. Zasady postępowania w przypadkach wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, sytuacji nadzwyczajnej i kryzysowej

1. Jeżeli wystąpią odstępstwa od rozkładu jazdy z winy stron Umowy (w tym przypadki, o których mowa w § 32 ust. 1), strony Umowy ponoszą wzajemnie odpowiedzialność w stosunku do siebie oraz innych użytkowników Linii PKM za wynikię utrudnienia w eksploatacji Linii PKM.
2. PKM powiadamia zainteresowanych przewoźników o wystąpieniu zakłóceń mających wpływ na ich działalność eksploatacyjną.
3. Organizując działania mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych PKM uwzględnia opinie zainteresowanych przewoźników.
4. Zgodnie z przepisami Ustawy, PKM jest zobowiązana do wstrzymania lub ograniczenia ruchu na całości lub części linii kolejowej w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy.
5. PKM ma prawo użycia taboru i Pracowników przewoźnika w celu usunięcia zakłóceń eksploatacyjnych, w szczególności w przypadku konieczności ściągnięcia uszkodzonego taboru.
6. Przewoźnik obowiązany jest do pokrycia kosztów usunięcia skutków zakłóceń eksploatacyjnych powstałych z przyczyn leżących po jego stronie.
7. Płatności z tytułu zobowiązań powstałych w związku z ust. 5 i 6 regulowane są według zasad określonych w Umowie.

8. PKM i przewoźnicy w ramach zarządzania kryzysowego, odpowiednio do zakresu działań ich dotyczących, ponoszą wszelkie koszty wynikające z realizacji przedsięwzięć zmierzających do utrzymania przejezdności lub zabezpieczenia technicznego linii.
9. W razie zagrożenia spowodowanego samowolnym przekroczeniem przez przewoźnika zgłoszonych parametrów pociągu, PKM ma prawo zatrzymać pociąg niezwłocznie, do czasu ustalenia bezpiecznego sposobu jego dalszej jazdy. Wszelkie wyniki z tego koszty ponosi przewoźnik.

§ 34. Komunikacja zastępcza

1. W przypadku wystąpienia ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, z przyczyn leżących po stronie PKM, przewoźnik może realizować przewozy osób z wykorzystaniem lądowych środków komunikacji zastępczej, dostosowanej do liczby podróżnych i wykorzystującej dostępne środki publicznego transportu zbiorowego. Wybór środków komunikacji zastępczej powinien być efektywny, tj. powinien zapewnić osiągnięcie najlepszego efektu przy możliwie najniższych kosztach.
2. Wprowadzenie komunikacji zastępczej przez przewoźnika odbywa się w uzgodnieniu z dyspozyturą PKM. Przewoźnik, przed wprowadzeniem komunikacji zastępczej, informuje PKM podając:
 - 1) termin i przedział czasowy wprowadzenia komunikacji zastępczej;
 - 2) powód planowanego wprowadzenia komunikacji zastępczej;
 - 3) wykaz pociągów, za które zostanie wprowadzona komunikacja zastępcza;
 - 4) relację trasy przejazdu komunikacji zastępczej;
 - 5) szacowaną liczbę osób do przewiezienia w miejsce relacji poszczególnych pociągów;
 - 6) nazwiska osób uzgadniających.Wyżej wymienione informacje powinny być również przekazane w formie pisemnej.
3. PKM obowiązana jest do pokrycia dodatkowych kosztów ponoszonych przez przewoźnika z tytułu prowadzenia komunikacji zastępczej, jeżeli jej prowadzenie wynika z przyczyn leżących po stronie PKM. Przez dodatkowe koszty, o których mowa powyżej, rozumie się różnicę pomiędzy kosztami, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu w sposób przewidziany Umową, a udokumentowanymi kosztami ponoszonymi przy realizacji komunikacji zastępczej, w pełnej ich wysokości.
4. Rozliczenia dodatkowych kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy.
5. Przewoźnik obowiązany jest do pokrycia kosztów wynikających z działań podjętych dla zapewnienia ciągłości i bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w celu wyeliminowania skutków zdarzeń spowodowanych przyczynami leżącymi po jego stronie.
6. PKM i przewoźnik w ramach zarządzania kryzysowego, odpowiednio do zakresu działań ich dotyczących, ponoszą wszelkie koszty wynikające z realizacji przedsięwzięć zmierzających do utrzymania przejezdności lub zabezpieczenia technicznego.

Załącznik 1. Dane adresowe

1. Adres:
 - 1) Pomorska Kolej Metropolitalna S.A., ul. Budowlanych 77, 80-298 Gdańsk;
 - 2) Telefon: +48 58 35 01 100;
 - 3) Faks: +48 58 35 01 101;
 - 4) Email: sekretariat@pkm-sa.pl
2. Dyspozytor PKM:
 - 1) Telefon: +48 58 35 01 176
 - 2) Email: dyspozytor@pkm-sa.pl
3. Dyżurny ruchu LCS PKM:
 - 1) Telefon: +48 58 35 01 175
 - 2) Email: dyzurny@pkm-sa.pl
4. Ustalanie rozkładów jazdy pociągów
 - 1) Telefon: +48 58 35 01 173
 - 2) Email: rj@pkm-sa.pl
5. Rozliczanie opłat za przydzielone trasy:
 - 1) Telefon: +48 58 35 01 136
 - 2) Email: rozliczenia@pkm-sa.pl
6. Ochrona:
 - 1) Telefon: +48 58 35 01 190
 - 2) Email: ochrona@pkm-sa.pl
7. Centrum Utrzymania i Diagnostyki:
 - 1) Telefon: +48 58 35 01 168
 - 2) Email: cuid@pkm-sa.pl

Załącznik 2. Infrastruktura kolejowa PKM

1. Ruch kolejowy na linii PKM pomiędzy stacją Gdańsk Osowa „Os” (PLK) a stacją Gdańsk Wrzeszcz „Wr” (PLK) jest prowadzony z LCS PKM, położonego w km 11,885 linii nr 248, na zasadach zdalnego prowadzenia ruchu kolejowego, zgodnie z Instrukcjami.
2. Granice prowadzenia ruchu przez LCS PKM:
 - 1) od strony LCS Gdańsk – semafony wjazdowe stacji Gdańsk Wrzeszcz – O i P (km 2,514 linii 248); w kierunku przeciwnym ruch jest sterowany przez LCS PKM od semaforów A i B (km 5,397) posterunku odgałęźnego Brętowo;
 - 2) od strony stacji Gdańsk Osowa - semafony wjazdowe stacji Gdańsk Osowa - B (km 1,207 linii 253), E i F (km 17,837 linii 248) oraz wjazdowe U, W (km 16,533 linii 248) i Z (km 0,200 linii 253) stacji Gdańsk Rębiechowo.
 - 3) W przypadkujazd do i z bocznicy „Petrołot” granicę stanowią tablica informacyjna z następującą treścią: „Początek bocznicy Portu Lotniczego Gdańsk. Maksymalna prędkość 5 km/h” w km 13,173 linii 248 (wg km toru dojazdowego do bocznicy 0,268) (dalsza jazda na sygnały manewrowe upoważnionych pracowników drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego) a w kierunku przeciwnym semafor M w km 12,992 linii 248 (wg km toru dojazdowego do bocznicy 0,087).
3. Przebieg linii PKM:
 - 1) Początek znajduje się na stacji Gdańsk Wrzeszcz (PLK) w km 0,000 i łączy się z linią nr 202 w km 4,180; Tor szlakowy PKM nr 1 jest przedłużeniem toru stacyjnego nr 15 (granica zarządów w km 1,204) a tor szlakowy PKM nr 2 rozpoczyna się od początku rozjazdu nr 33 (granica zarządów w km 1,429) jego przedłużeniem jest tor stacyjny nr 16;
 - 2) Koniec znajduje się na stacji Gdańsk Osowa (PLK) w:
 - km 18,247 toru nr 1, dochodzi do linii nr 201 (tor stacyjny nr 1) w km 186,530,
 - km 18,050 toru nr 2, dochodzi do linii nr 201 (tor stacyjny nr 2) w km 186,332,
 - km 1,421 (linii 253), dochodzi do linii nr 201 w km 184,519.
4. Granicą prowadzenia ruchu, w tym przy użyciu Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (dalej ERTMS, dla poziomu 2-go tzw. granica Radio Block Center – RBC) pomiędzy LCS Gdańsk Główny (PKP PLK SA) a LCS PKM są:
 - 1) w kierunku stacji Gdańsk Osowa: semafony wyjazdowe X i Y (km 2,398 linii 248)
 - 2) w kierunku stacji Gdańsk Wrzeszcz: semafony wjazdowe O i P (km 2,514 linii 248).Zarządzana infrastruktura kończy się włączeniem do stacji PKP PLK Gdańsk Osowa (km 188,529 linii nr 201).

Tor szlakowy PKM nr 1 włącza się w tor stacyjny nr 1 (granica zarządów w km 18,182), a tor szlakowy PKM nr 2 włącza się w tor stacyjny nr 2 (granica zarządów w km 17,985).

W kierunku stacji Żukowo Wschodnie z linii 248 PKM odgałęzia się od km 16,284 linia 253 stykająca z linią nr 201 w km 1,356 (km 184,584 linii nr 201).

Granicą prowadzenia ruchu pomiędzy stacją Gdańsk Osowa „Os” (PKP PLK SA) a LCS PKM (w tym dla sterowania ERTMS - granicą RBC) są:

 - 1) w kierunku Gdańska Osowej: semafony wjazdowe stacji Gdańsk Osowa: B (km 1,207 linii 253), E i F (km 17,837 linii 248)

2) w kierunku Gdańska Wrzeszcza: semafor wjazdowy U i W (km 16,533 linii 248) i Z (km 0,200 linii 253) stacji postojowej Gdańsk Rębiechowo.

Ponadto w kierunku stacji Żukowo Wschodnie (km 178,824 linii nr 201) z linii nr 248 PKM odgałęzia się od km 16,284 linia nr 253 styczna z linią nr 201 w km 1+356.

3) W przypadku jazdy do i z bocznic „Petrołot” granicę ERTMS stanowią tablica informacyjna z następującą treścią: „Początek bocznic Portu Lotniczego Gdańsk. Maksymalna prędkość 5 km/h” w km 13,173 linii 248 (wg km toru dojazdowego do bocznic 0,268), a w kierunku przeciwnym semafor M w km 12,992 linii 248 (wg km toru dojazdowego do bocznic 0,087).

5. Na linii znajdują się na następujące zdalnie sterowane posterunki ruchu:

L.P.	POSTERUNEK RUCHU	KILOMETR			SKRÓT
		początek	oś	koniec	
1.	Posterunek odgałęźny Brętowo	5,397	5,547	6,247	Bt
2.	Posterunek odgałęźny Kiełpinek	9,084	9,212	9,744	Kk
3.	Posterunek bocznicowy Gdańsk Firoga	12,678	12,801	13,424	Fg
4.	Stacja Gdańsk Rębiechowo	14,966	15,255	16,533	Rb

6. Na linii PKM znajdują się następujące punkty ekspedycyjne:

L.P.	WYSZCZEGÓLNIENIE	OZNACZENIE PUNKTU	PERON	KILOMETR (KM)		
				PERON 1		
				początek	oś	koniec
1.	Gdańsk Strzyża	PO	Peron 1	2,113	2,193	2,273
			Peron 2	2,113	2,193	2,273
2.	Gdańsk Niedźwiednik	PO	Peron 1	3,755	3,830	3,906
			Peron2	3,755	3,830	3,906
3.	Gdańsk Brętowo	PO	Peron 1	5,196	5,282	5,368
			Peron2	5,196	5,282	5,368
4.	Gdańsk Jasień	PO	Peron 1	7,299	7,374	7,460
			Peron2	7,299	7,374	7,460
5.	Gdańsk Kiełpinek	PO	Peron1	8,786	8,861	8,937
			Peron 2	8,786	8,861	8,937
6.	Gdańsk Matarnia	PO	Peron 1	11,589	11,666	11,739
			Peron 2	11,589	11,666	11,739
7.	Gdańsk Port Lotniczy	PO	Peron 1	14,497	14,572	14,647
			Peron2	14,497	14,572	14,647
8.	Gdańsk Rębiechowo	PO	Peron 1	15,907	15,988	16,058
			Peron2	15,907	15,988	16,057

Załącznik 3. Parametry techniczno - eksploatacyjne linii

1. Maksymalna prędkość:
 - 1) 120 km/h dla pociągów pasażerskich;
 - 2) 80km/h dla pociągów towarowych.
2. Na linii PKM występują następujące ograniczenia prędkości:

Dla toru nr 1	Dla toru nr 2	Ograniczenia prędkości
km 1+204 – km 2+710	km 1+429 – km 2+713	V= 80km/h (dla pociągów towarowych V=70km/h)
km 2+710 – km 13+119 oraz km 14+499 – 18+182	km 2+713 – km 13+127 oraz km 14+494 – km 17+985	V=120km/h (dla pociągów towarowych 80km/h)
km 13+119 – km 14+242	km 13+127 – km 14+248	V= 100km/h (dla pociągów towarowych V=80km/h)
km 14+242 – km 14+499	km 14+248 – km 14+14+494	V=90km/h (dla pociągów towarowych V=80km/h)
Linia 253 w kier. stacji Żukow Wschodnie		V=100km/h na całej długości, (dla pociągów towarowych V=80km/h)
Tor dojazdowy do bocznic Petrolot		V=0km/h (dla pociągów towarowych V=30km/h)

3. Maksymalny dopuszczalny nacisk osi:
 - 1) dla wagonów: 120km/h – 190 kN;
 - 2) dla lokomotyw: 120km/h – 205 kN.
4. Dopuszczalna długość pociągów:
 - 1) standardowych pociągów pasażerskich – do 150 m;
 - 2) towarowych – do 300 m;
 - 3) obsługujących bocznicę Petrolot – do 199 m.

Kursowanie dłuższych pociągów po linii PKM dopuszcza się wg. zasad indywidualnie określonych przez Dyspozyturę PKM
5. Długość drogi hamowania:
 - na linii nr 248 wynosi 1000 m;
 - na linii nr 253 wynosi 700 m.
6. Typ łączności pociągowej: radiołączność GSM-R wg standardu opisanego w TSI. Pociągi kursujące po linii PKM powinny korzystać wyłącznie z systemu GSM-R.
7. <uchylono>
8. Skrajnia budowli GA.

Uwaga: znaczącym dla eksploatacji parametrem linii są jej pochylenia podłużne. Do km 12,607 linia pokonuje w sposób ciągły różnicę terenu 122 m, a pochylenia miarodajne osiągają wartość do 18,6 promila. Przystanki osobowe położone są również na torach o pochyleniu podłużnym do wartości do 10 promili.

Załącznik 3a. Wykaz peronów

Nazwa obiektu	Km pocz.	Km końca	Kod rodz.	Dł. Użytkowa peronu		Wysokość peronu (m)	Nr peronu, Nr toru				nawierzchnia	Rodz. utwardzenia	dojścia	architektura	udogodnienia	informacja	sektory
				Przy lewej str.	Przy prawej str.		peron	I. krawędzi	Tor przy lewej str.	Tor przy prawej str.							
Gdańsk Strzyża	2,113	2,273	p1kw	161	-	0,76	1	1	1	-	U	P	S1	W Z Ł	D I	M E	-
	2,113	2,273	p1kw	-	158	0,76	2	1	-	2	U	P	S1	W Z Ł	D I	M E	-
Gdańsk Niedźwiednik	3,755	3,906	p1kw	151	-	0,76	1	1	1	-	U	P	S1	W Z Ł	D I	M E	-
	3,755	3,906	p1kw	-	150	0,76	2	1	-	2	U	P	S1	W Z Ł	D I	M E	-
Gdańsk Brętowo	5,196	5,368	p1kw	169	-	0,76	1	1	1	-	U	P	S1	W Z Ł	D I	M E	-
	5,196	5,368	p1kw	-	170	0,76	2	1	-	2	U	P	S1	W Z Ł	D I	M E	-
Gdańsk Jasień	7,299	7,460	p1kw	161	-	0,76	1	1	1	-	U	P	S1	W Z Ł	D I	M E	-
	7,299	7,460	p1kw	-	161	0,76	2	1	-	2	U	P	S1	W Z Ł	D I	M E	-
Gdańsk Kiełpinek	8,786	8,937	p1kw	150	-	0,76	1	1	1	-	U	P	X K1	W Z Ł	D I	M E	-
	8,786	8,937	p1kw	-	150	0,76	2	1	-	2	U	P	X K1	W Z Ł	D I	M E	-
Gdańsk Matarnia	11,589	11,739	p1kw	150	-	0,76	1	1	1	-	U	P	S2	W Z Ł	D I	M E	-
	11,589	11,739	p1kw	-	150	0,76	2	1	-	2	U	P	S2	W Z Ł	D I	M E	-

Gdańsk Port Lotniczy	14,497	14,647	p1kw	151	-	0,76	1	1	1	-	U	P	K1 S2	W Z ł	D P I	M E	-
	14,497	14,647	p1kw	-	151	0,76	2	1	-	2	U	P	K1 S2	W Z ł	D P I	M E	-
Gdańsk Rębiechowo	15,907	16,058	p1kw	151	-	0,76	1	1	1	-	U	P	K1 X	W Z ł	D I	M E	-
	15,907	16,057	p1kw	-	150	0,76	2	1	-	2	U	P	K1 X	W Z ł	D I	M E	-

Legenda:

Kod rodz. – rodzaj peronu:

p1kw – peron jednokrawędziowy wysoki.

Nawierzchnia – rodzaj nawierzchni występującej na peronie:

U – utwardzona.

Rodzaj utwardzenia – zastosowany rodzaj utwardzenia nawierzchni peronu:

P – płyta betonowa, chodnikowa.

Dojścia – rodzaj i liczba dojsć do peronu, cyfry przy oznaczeniu poszczególnych dojsć określają liczbę dojsć danego rodzaju:

K – kładka dla pieszych nad linią kolejową,

S – dojście schodami,

X – dojście z ulicy, inne.

Sektory – wyznaczone na peronie i oznakowane oddzielne strefy:

- -nie występuje.

Architektura – znajdujące się na peronie obiekty architektury peronowej służące pasażerom:

W – wiata – konstrukcja dachowa ze ścianami,

Z – zadaszenie – konstrukcja dachowa bez ścian,

ł – ławka, siedzisko.

Udogodnienia – udogodnienia dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się:

D – dźwig osobowy, winda,

P – pochylnia,

I – oznaczenia dotykowe i wizualne występujące na nawierzchni peronowej.

Informacje – system informowania podróżnych zainstalowany na peronie:

M – urządzenia nagłaśniające,

E – wyświetlacze elektroniczne.

Załącznik 4. Instrukcje i inne dokumenty

L.p.	Numer dokumentu	Nazwa dokumentu
1.	PKM - 01	Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów
2.	PKM - 02	Instrukcja pracy manewrowej
3.	PKM - 03	Instrukcja o sygnalizacji kolejowej
4.	PKM - 04	Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności
5.	PKM - 10	Instrukcja organizacji i postępowania przy przewozie towarów niebezpiecznych
6.	PKM - 11	Instrukcja organizacji i postępowania przy przesyłkach nadzwyczajnych
7.	PKM - 13	Instrukcja postępowania w sprawach zdarzeń kolejowych
8.		Regulamin techniczny odcinka zdalnego sterowania ruchem
9.		Regulamin techniczny obsługi bocznic

Załącznik 5. <Uchylony>

Załącznik 5a. <Uchylony>

Załącznik 6. <Uchylony>

Załącznik 7. <Uchylony>

Załącznik 8. <Uchylony>

Załącznik 9. <Uchylony>

Załącznik 10. Harmonogram planowanych zamknięć torowych

PKM w rozkładzie jazdy 2014/2015 nie planuje zamknięć torowych.