

**ZARZĄDZENIE NR DN/30/2022**  
**Prezesa Zarządu PMT Linie Kolejowe Spółka z o.o.**  
**z dnia 21 grudnia 2022 r.**

**w sprawie:** Regulaminu dostępu i korzystania z obiektów infrastruktury usługowej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych.

Na podstawie art. 36f ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2021.1984 z późn. zm.) zarządza się, co następuje:

§ 1.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonowania obiektu infrastruktury usługowej zlokalizowanego w stacji Pawłowice Małe Fabryczna pod nawą „Terminal Przeładunku Kruszyw METRACO oraz Tory Postojowe”, Zarządca Infrastruktury Kolejowej PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. wprowadza do stosowania „Regulamin dostępu i korzystania z obiektów infrastruktury usługowej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych” w brzmieniu zawartym w załączniku do Zarządzenia.

§ 2.

1. Wykonywanie Regulaminu dostępu i korzystania z obiektów infrastruktury usługowej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych powierza się kierownikom komórek organizacyjnych Spółki.
2. Monitorowanie zgodności Regulaminu dostępu i korzystania z obiektów infrastruktury usługowej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych z przepisami ustawy o transporcie kolejowym oraz przepisami wykonawczymi do tej ustawy powierza się Kierownikowi Działu Ruchu (ER).

§ 3.

Nadzór nad realizacją niniejszego Regulaminu sprawuje Dyrektor ds. Eksploatacyjnych.

§ 4.

1. Traci moc Regulamin dostępu i korzystania z obiektów infrastruktury usługowej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych wprowadzony Zarządzeniem Prezesa Zarządu Nr DN/39/2020 z dnia 18 grudnia 2020 r.
2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2023 r. i podlega ogłoszeniu na stronie internetowej Spółki [www.pmtlk.pl](http://www.pmtlk.pl) .

**Prezes Zarządu**

**Zenon Drużyński**

**Załącznik:**

Regulamin dostępu i korzystania z obiektów infrastruktury usługowej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych.

**Otrzymują:**

DE, DB, DF, DT, DK, DO,ER.



## SPIS TREŚCI

<b>I.</b>	<b>POSTANOWIENIA OGÓLNE</b>	<b>3</b>
1.	Podstawa prawna opracowania	3
2.	Lokalizacja obiektów	3
3.	Skróty używane w Regulaminie	3
4.	Definicje	3
5.	Operator infrastruktury usługowej - PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.	5
6.	Regulamin obiektu, udostępnianie regulaminu, aktualizacja i zgłaszanie uwag.	5
<b>II.</b>	<b>Infrastruktura kolejowa OIU</b>	<b>6</b>
1.	Tory	6
2.	Wykaz pochyłeń podłużnych torów	6
3.	Dane techniczne torów	6
4.	Rodzaje i typy rozjazdów, wykolejnic, położenie zasadnicze, sposób przestawiania	7
5.	Przejazdy kolejowo-drogowe	7
6.	Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	7
7.	Bramy kolejowe	8
8.	Skrajnie budowli oraz skrajniki	8
9.	Sygnaly, wskaźniki i tablice	8
10.	Zmiany parametrów i ograniczenia techniczno-eksploatacyjne obiektu	9
<b>III.</b>	<b>Warunki prowadzenia pracy manewrowej na OIU</b>	<b>10</b>
1.	Podział obiektu na rejony manewrowe	10
2.	Maksymalne prędkości jazd manewrowych po torach obiektu	10
3.	Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej	10
<b>IV.</b>	<b>Ogólne warunki korzystania z obiektu</b>	<b>12</b>
1.	Funkcje podstawowe w zakresie podejmowania decyzji związanych z udostępnianiem obiektu	12
2.	Przepisy, instrukcje, regulaminy i dokumenty uprawniające do uzyskania dostępu do infrastruktury i wykonywania przewozów	12
3.	Zasady akceptacji personelu	12
4.	Szkolenie pracowników	12
5.	Zasady akceptacji pojazdów kolejowych	13
6.	Wymagania w zakresie ochrony środowiska	13
7.	Organizacja przejazdu	13
<b>V.</b>	<b>Organizacja obsługi torów TZKM i torów postojowych OIU</b>	<b>14</b>
1.	Podstawianie wagonów na tory OIU	14
2.	Postępowanie przy stwierdzeniu uszkodzeń lub innych nieprawidłowości	14
<b>VI.</b>	<b>Zakres świadczonych usług i przydzielanie przepustowości przewoźnikom kolejowym</b>	<b>16</b>
1.	Zakres świadczonych usług	16
2.	Przydzielanie zdolności przepustowej OIU	16
3.	Priorytety przy przydzielaniu zdolności przepustowej	16
4.	Rezygnacja z przydzielonego dostępu, postępowanie w sytuacjach konfliktowych	17
<b>VII.</b>	<b>Zasady ustalania opłat za korzystanie z obiektu, metodyka wyznaczania stawek jednostkowych, rozliczanie należności</b>	<b>18</b>
1.	Metodyka wyznaczania opłat za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej	18
2.	Stosowane opłaty	18
3.	Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań	18
<b>VIII.</b>	<b>Realizacja umowy wykorzystania zdolności przepustowej OIU</b>	<b>20</b>
1.	Realizacja przejazdów	20
2.	Uprawnienia i obowiązki stron	20
3.	Zezwolenia dla pracowników Przewoźnika	22
4.	Wzajemne powiadamianie stron	22

5. Postępowanie w przypadku powstania zdarzenia na obszarze kolejowym	23
6. Postępowanie w przypadku wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych i ograniczeń w udostępnianiu infrastruktury kolejowej PMTLK, stycznej z infrastrukturą OIU	24
7. Przewóz materiałów sypkich	25

#### **Załączniki**

1. Wzór Wniosku o udostępnianie obiektu infrastruktury usługowej	26
2. Wykaz przepisów wewnętrznych	27
3. Cennik zawierający stawki jednostkowe opłat za dostęp przez przewoźników kolejowych do obiektów infrastruktury usługowej PMT LK	28
4. Wykaz kontaktów pracowników związanych z udostępnianiem OIU	29
Wykaz zmian i uzupełnień	30
Schemat infrastruktury kolejowej OIU	

## I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

### 1. Podstawa prawna opracowania

Ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003r. (Dz.U. 2021.1984 z późn. zm.), zwana dalej Ustawą,

### 2. Lokalizacja obiektów

Obiekty infrastruktury usługowej: **Terminal Przeladunku Kruszyw Metraco** oraz **Tory Postojowe**, zlokalizowane są w stacji Pawłowice Małe Fabryczna, odgałęziają się rozjazdem nr 201 (początek rozjazdu) w km 0,949,92 linii kolejowej nr 972 Pawłowice Małe – Pawłowice Małe Fabryczny do punktów przeladunkowych i torów postojowych. Stacją obsługującą obiekt jest stacja Pawłowice Małe Fabryczny.

### 3. Skróty używane w Regulaminie

- 1) **Regulaminem obiektu** - Regulamin dostępu i korzystania z obiektów infrastruktury usługowej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych,
- 2) **OIU** – obiekt infrastruktury usługowej,
- 3) **PMT LK** – PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.
- 4) **TPKM** – Terminal Przeladunku Kruszyw Metraco,
- 5) **Umowa** – Umowa na korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej,
- 6) **PKP PLK** – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

### 4. Definicje

**Autoryzacja bezpieczeństwa** – dokument potwierdzający ustanowienie przez zarządcę infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej.

**Bocznicą kolejową** – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i łączenia pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej.

**Certyfikat bezpieczeństwa** – dokument potwierdzający posiadanie przez przewoźnika kolejowego zaakceptowanego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań bezpieczeństwa.

**Droga kolejowa** – tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2–12 załącznika nr 1 do Ustawy, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot;

**Infrastruktura kolejowa** – elementy określone w załączniku nr 1 do Ustawy;

**Linia kolejowa** – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów.

**Obiekt infrastruktury usługowej** – obiekt budowlany wraz z gruntem, na którym jest usytuowany, oraz instalacjami i urządzeniami, przeznaczony w całości lub w części do świadczenia jednej lub większej liczby usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do Ustawy.

**Obszar kolejowy** – powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy.

**Operator obiektu infrastruktury usługowej** – podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu obiektem infrastruktury usługowej lub świadczeniu na rzecz przewoźników kolejowych co najmniej jednej z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do Ustawy.

**Pociąg** – pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu.

**Pojazd kolejowy** - pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu.

**Pracownicy Przewoźnika** - pracownicy Przewoźnika realizujący przedmiot Umowy,

**Pracownicy Zarządcy Infrastruktury Kolejowej** - pracownicy Zarządcy Infrastruktury Kolejowej oraz inne osoby realizujące przedmiot Umowy.

**Przerwa eksploatacyjna** - ustalone przez zarządcę czasowe ograniczenie udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym, wynikające z procesu technologicznego.

**Przewoźnik kolejowy** - przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej.

**Punkt styku** - miejsce połączenia linii kolejowej PMT LK z siecią innego zarządcy infrastruktury, a także miejsce połączenia z przyległą do infrastruktury kolejowej PMT LK bocznica kolejową użytkownika lub obiektem infrastruktury usługowej.

**Regulamin** - opracowanie określające zasady i warunki korzystania z infrastruktury kolejowej PMT LK oraz opisujące prawa i obowiązki licencjonowanego Przewoźnika, który korzysta lub ma zamiar korzystać z udostępnionej przez Zarządcę infrastruktury.

**Rozkład jazdy pociągów** - plan, według którego mają się odbywać przejazdy pociągów na danej sieci kolejowej lub jej części w czasie, w którym on obowiązuje.

**Sieć kolejowa** - układ połączonych ze sobą dróg kolejowych zarządzany przez zarządcę infrastruktury.

**Składnik interoperacyjności** - podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub zespoły, które są włączone lub które mają być włączone do podsystemu, od którego pośrednio lub bezpośrednio zależy interoperacyjność kolei; składnikiem interoperacyjności jest również oprogramowanie.

**Stacja kolejowa** - układ torowy, połączony rozjazdami, wraz z urządzeniami sterowania ruchem i łączności, obejmujący co najmniej tor główny zasadniczy i tor główny dodatkowy, umożliwiający rozpoczynanie i kończenie jazdy pociągów, ich krzyżowanie i wyprzedzanie, a także zmianę składu lub kierunku jazdy.

**Świadectwo bezpieczeństwa** - dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych, wydawany podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa.

**Świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego** - dokument potwierdzający, że pojazd kolejowy jest sprawny technicznie.

**Terminal towarowy (kolejowy)** - obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych obejmujący drogę kolejową, wyposażony w urządzenia ładunkowe, umożliwiający załadunek lub rozładunek wagonów lub integrację różnych rodzajów transportu w zakresie przewozu towarów.

**Towar niebezpieczny** - materiał lub przedmiot, który zgodnie z ADR, RID lub ADN nie jest dopuszczony, odpowiednio, do przewozu drogowego, przewozu koleją lub przewozu żegluga śródlądową albo jest dopuszczony do takiego przewozu na warunkach określonych w tych przepisach.

**Typ budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego** - budowlę przeznaczoną do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych.

**Typ pojazdów kolejowych** - pojazd kolejowy o określonych powtarzalnych rozwiązaniach konstrukcyjnych.

**Typ urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego** - urządzenie lub system przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych.

**Udostępnianie obiektu infrastruktury usługowej** - udostępnianie licencjonowanym przewoźnikom kolejowym, na ich wniosek, obiektu infrastruktury usługowej w celu realizacji przewozu towarów składami manewrowymi i umożliwienie skorzystania z punktów ładunkowych obiektu.

**Umowa** - Umowy o korzystanie z obiektu infrastruktury usługowej.

**Użytkownik bocznic kolejowej** - zarządca infrastruktury, który nie zarządza inną drogą kolejową niż bocznica kolejowa.

**Zapewnienie dostępu do obiektu infrastruktury usługowej** – stan gotowości infrastruktury kolejowej obiektu, jaki zapewnia operator obiektu, umożliwiając skorzystania przez wszystkich uprawnionych przewoźników kolejowych, na ich wniosek, z infrastruktury kolejowej.

**Zarządca infrastruktury** – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową albo, w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora; zadania zarządcy infrastruktury mogą wykonywać różne podmioty.

**Zdarzenie** – poważny wypadek, wypadek lub incydent na liniach kolejowych, w rozumieniu przepisów Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016r., poz. 369).

**Zdolność przepustowa** – możliwość eksploatacyjno-ruchowa drogi kolejowej do wykonania na niej przejazdów pociągów albo manewrów w określonym czasie.

**Zysk operatora obiektu infrastruktury usługowej** – oznacza stopę zwrotu z kapitału własnego nie większą niż 10% ustaloną przez operatora, która uwzględnia ryzyko, w tym związane z przychodami – lub brak takiego ryzyka – ponoszone przez operatora obiektu infrastruktury usługowej i uwzględnia średnią stopę dla danego sektora w ostatnich latach (rozsądny zysk).

## **5. Operator infrastruktury usługowej - PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.**

- 1) PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. (PMT LK) powstała 8 sierpnia 2008r. Kapitał zakładowy spółki wynosi 17 245 000,00 zł i jest pokryty w 100% udziałami KGHM S.A. Postanowieniem Sądu Rejonowego we Wrocławiu (IX Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego) została zarejestrowana i wpisana do Rejestru Przedsiębiorców pod nr KRS 0000313995
- 2) PMT LK w ramach działalności gospodarczej, zdefiniowanej w art. 2 Ustawy z dnia 2 lipca 2004r. o swobodzie działalności gospodarczej (tekst jednolity Dz.U. z 2016r., poz. 780) wykonuje zadania zarządcy infrastruktury kolejowej na posiadanej i dzierżawionej infrastrukturze kolejowej w oparciu o przepisy Ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (Dz.U. z 2022.1467) oraz inne obowiązujące regulacje.
- 3) PMT LK posiada autoryzację bezpieczeństwa nr PL 2120210004 wydaną przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dnia 23 lipca 2021 roku.
- 4) PMT LK wykonuje zadania zarządcy obiektu infrastruktury usługowej określone w Rozdziale 6a Ustawy.

## **6. Regulamin obiektu, udostępnianie regulaminu, aktualizacja i zgłaszanie uwag**

Regulamin obiektu został opracowany w oparciu o postanowienia art. 6 Ustawy. Załączniki do Regulaminu stanowią jego integralną część. Dostępny jest na stronie internetowej [www.pmtlk.pl](http://www.pmtlk.pl)

Uwagi i zastrzeżenia można zgłaszać do PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o., Owczary 79d, 59- 300 Lubin, tel. 76-8471930, mail: [biuro@pmtlk.pl](mailto:biuro@pmtlk.pl)

Na w/w stronie internetowej podawane są informacje o dokonanych zmianach i aktualizacjach Regulaminu.

## II. Infrastruktura kolejowa OIU

Infrastruktura kolejowa OIU odgałęzia się w km 0.949,92 od linii kolejowej nr 972. Pawłowice Małe – Pawłowice Małe Fabryczny w stacji Pawłowice Małe Fabryczny. Początek OIU stanowi początek rozjazdu nr 201.

Wykaz i przeznaczenie infrastruktury kolejowej na terenie OIU.

### 1. Tory

Lp.	Nr toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość ogólna			Długość użyteczna			Uwagi
			od	do	[m]	od	do	[m]	
1	201	Postojowy	S 201	S 205	806,93	U 203	U 205	560	
2	202	Postojowy	S 203	S 206	702,70	U 203	U 206	615	
3	202a	Wyciągowy	S 206	KO	259,40	S 206	Z 1	246	
4	203	Ładunkowy	S 202	S 206	727,57	S 204	U 205	549	
5	203a	Odstawczy	S 204	KO	334,68	Wk203	Z 1	274	

Łączna długość ogólna torów wynosi 2831,28m

Łączna długość użyteczna torów wynosi 2244m

Maksymalna pojemność torów wynosi – 2244m

Normalna pojemność wynosi –  $2244 \times 0,6 = 1346\text{m}$

### 2. Wykaz pochyłeń podłużnych torów

Numer toru	Pochylenie podłużne	Promień pochylenia	Na długości (metrów)	Uwagi
201	spadek	2,61	148	
	spadek	0,50	157	
	poziom	0,00	120	
	spadek	4,33	271	
	spadek	0,50	111	
202	spadek	0,50	147	
	poziom	0,00	123	
	spadek	4,33	271	
	spadek	0,50	162	
202a	spadek	0,50	na całej długości	
203	spadek	2,61	117	
	poziom	0,00	120	
	spadek	4,33	271	
	spadek	0,50	220	
203a	wzniesienie	0,50	na całej długości	

### 3. Dane techniczne torów

Tory na terenie OIU zbudowane są:

- z szyn typu S-49,
- rozjazdów o skosie 1:9, R=190,
- podkładów drewnianych i żelbetowych,
- podsypki tłuczniowej i szlaki wielkopięcowej,
- minimalny promień łuków torów R=180
- dopuszczalny nacisk osi na tor 196 kN



#### 4. Rodzaje i typy rozjazdów, wykolejnic, położenie zasadnicze, sposób przestawiania

Numer rozjazdu / wykolejnicy	Rodzaj	Położenie zasadnicze	Sposób przest. e- elektr. r- ręczne	Wypos. w latarnię: tak-nie	Oświetło na tak-nie	Gdzie powinien znajdować się klucz:	Zwrotnica posiada ogrzewanie elektr. tak-nie
201	RzP	na tor 162	e	nie	nie	-	tak
202	RzP	na tor 201	r	nie	nie	-	nie
203	RzL	na tor 201	r	nie	nie	-	nie
204	RzP	na tor 203a	r	nie	nie	-	nie
205	RzP	na tor 203	r	nie	nie	-	nie
206	RzL	na tor 203	r	nie	nie	-	nie
Wk201	-	nałożona	r	tak	nie	„PF”	nie

Badania techniczne oraz oględziny rozjazdów dokonywane są w oparciu o postanowienia Instrukcji diagnostyki i utrzymania infrastruktury kolejowej Ld-1 obowiązującej w PMTLK, przez wyznaczonych diagnostów oraz wyznaczonych pracowników: toromistrzów, mistrzów, obchodowych i automatyków. Wyniki badań i oględzin odnotowuje się w Dziennikach oględzin rozjazdów skrzyżowań torów w jednym poziomie, przechowywanych u dyżurnego ruchu posterunku „PF”. Czyszczenie, konserwacja i utrzymanie rozjazdów oraz wykolejnic, jak również usuwanie usterek należy do pracowników PMT LK.

#### 5. Przejazdy kolejowo – drogowe

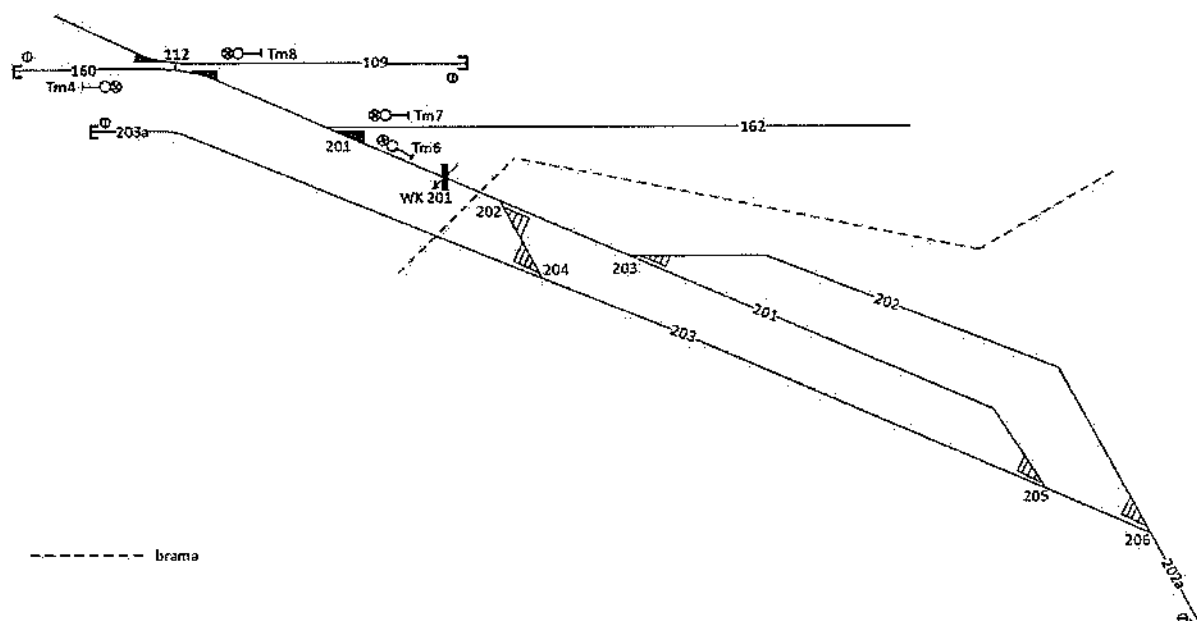
Lp.	Przejazd znajduje się		Przejazd strzeżony	Do kogo należy zabezpieczenie przejazdu w czasie jazdy manewrowej	Do kogo należy utrzymanie przejazdu	Kategoria
	w torze nr	km				
1	202a	0.164	nie	Przejazd zabezpieczony znakiem B20 „STOP” i Krzyżem św. Andrzeja	PMT LK	Skrzyżowanie z drogą wewnętrzną HM Legnica

#### 6. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

- Odgałęzienie OIU zabezpieczone jest zcentralizowaną zwrotnicą nr 201 uzależnioną z tarczą manewrową Tm1 raz wykolejnicą nr Wk201.
- Klucz od zamka wykolejnicy nr Wk201 znajduje się w szafce kluczowej na nastawni „PF” stacji Pawłowice Małe Fabr.
- Zwrotnica nr 201 przekładana jest przez dyżurnego ruchu, pozostałe zwrotnice oraz wykolejnica nastawiane są ręcznie. Obsługę zwrotnic i wykolejnic dokonują drużyny manewrowe przewoźników obsługujących tory OIU.
- Schemat zależności kluczowych przedstawiono w schemacie na stronie 8.
- usuwanie uszkodzeń zamknięć nastawczych rozjazdów i uszkodzeń wykolejnic należy do obowiązków PMT LK.

## Schemat urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

### Obiekt Infrastruktury Usługowej TZKM.



## 7. Bramy kolejowe

Nr bramy	Znajduje się przy torze nr:	Km toru	Stan zasadniczy	Obsługuje	osygnalizowanie
1.	201	0,110	zamknięta	Pracownik ochrony HML Tel. 76 7472313	Tarcza zatrzymania D1 „Stój”
	203a	0,065			
2	202	0,265	otwarta	Pracownik METRACO Tel. 76 7249560	Tarcza zatrzymania D1 „Stój”
	201	0,410			
	203	0,298			

## 8. Skrajnie budowli oraz skrajniki

Tory OIU posiadają skrajnię budowli PN-69/K-02057.

W celu zachowania przepisowej skrajni zabrania się składowania jakichkolwiek przedmiotów, materiałów, itp. w odległości mniejszej niż 2 m od zewnętrznej krawędzi skrajnej szyny. OIU nie posiada skrajników.

Na obszarze OIU nie ma budowli i urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.

## 9. Sygnały, wskaźniki i tablice

- Na terenie OIU sygnały świetlne na wjazd do stacji Pawłowice Małe Fabryczna podawane są przez dyżurnego ruchu „PF” na tarczy manewrowej Tm6 ustawionej z prawej strony toru 201.
- Na zwrotnicach i wykolejnicach, znajdują się wskaźniki zwrotnicowe i wykolejnicowe.
- Na bramach kolejowych znajdują się tarcze zatrzymania D-1 „Stój”.

- d) Pozostałe obiekty i urządzenia znajdujące się na terenie bocznicy, takie jak kozły oporowe, przejazdy kolejowe itp., oznaczone są zgodnie postanowieniami instrukcji sygnalizacji.
- e) Z prawej strony toru 203 ustawione są tablice informacyjne „Początek frontu ładunkowego”, „Koniec frontu ładunkowego”

#### **10. Zmiany parametrów i ograniczenia techniczno-eksploatacyjne infrastruktury obiektu**

- a) W przypadkach wprowadzenia ostrzeżeń doraźnych, uprawnieni pracownicy przewoźnika obsługującego obiekt zawiadamiani są na bieżąco przez dyżurnego ruchu „PF” podczas obsługi OIU, na podstawie adnotacji w dzienniku kontroli rozjazdów dokonanej przez uprawnionego pracownika utrzymania.
- b) Dyżurny ruchu informuje prowadzącego pojazd kolejowy, w sposób określony przepisami o zmianach wynikających z nagłej potrzeby wprowadzenia ograniczeń eksploatacyjnych dotyczących parametrów technicznych i eksploatacyjnych obiektu, na których odbywa się przejazd (ograniczenia związane z robotami, ograniczeniach prędkości i innych), a także o ograniczeniach dotyczących wadliwego działania urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności.
- c) W procesie udostępniania obiektów mogą wystąpić następujące ograniczenia eksploatacyjne:
  - planowane zamknięcia torowe wynikające z potrzeby wykonania prac inwestycyjnych, modernizacyjnych, remontowych i bieżącego utrzymania,
  - nieplanowych zamknięcia torowe wynikające z uszkodzeń infrastruktury kolejowej,
  - ograniczenie ruchowe mające charakter nagły, wpływające na planową realizację przewozów, powstałe w wyniku wystąpienia uszkodzeń infrastruktury kolejowej i taboru, wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych, w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa przewozu rzeczy i wystąpienia zdarzeń losowych jak: strajk, demonstracja, gwałtowna zmiana warunków atmosferycznych,
  - niedopuszczenie do przejazdu lub zatrzymanie pojazdu kolejowego przewoźnika spowodowane niespełnieniem przez ten pojazd lub obsługujące go osoby wymagań określonych w Regulaminie.
- d) O powstałych ograniczeniach eksploatacyjnych PMT LK powiadamia niezwłocznie Przewoźnika.
- e) O planowanych robotach, wymagających zamknięć torowych, Przewoźnicy korzystający z obiektu powiadamiani są w terminie nie krótszym niż 14 dni.

### **III. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na OIU**

#### **1. Podział obiektu na rejony manewrowe**

- 1) Obiekt Infrastruktury Kolejowej stanowi jeden rejon manewrowy, wjazd i wyjazd na teren OIU obsługiwany przez dyżurnego ruchu posterunku „PF”.
- 2) Rejon manewrowy OIU obejmuje tory: 201, 202, 202a, 203, 203a.
- 3) Granica OIU przebiega od rozjazdu 201 i zakończeniem toru nr 202a.

#### **2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych po torach obiektu**

- 1) Manewry na OIU należy wykonywać z prędkością gwarantującą zachowanie bezpieczeństwa ludzi, taboru oraz ładunku. Prędkość jazd manewrowych należy zawsze dostosowywać do panujących warunków na bocznicach, a w szczególności do widoczności, warunków atmosferycznych oraz do pory dnia i roku.
- 2) Prędkość jazd manewrowych nie może przekraczać 15 km/h za wyjątkiem następujących przypadków:
  - 10 km/h podczas wykonywania manewrów z wagonami załadowanymi towarami niebezpiecznymi, za wyjątkiem wagonów oznaczonych nalepkami Nr 8, 15 wg. RID, dla których obowiązują mniejsze prędkości, z przekroczoną skrajnią ładunkową, wyjątkowo ciężkimi o masie 60 ton w jednej sztuce, po uprzednim powiadomieniu maszynisty.
  - 5 km/h podczas podstawiania i zabierania wagonów na i z punktów ładunkowych,
  - 5 km/h podczas wykonywania manewrów w warunkach złej widoczności i złych warunkach atmosferycznych (silna mgła, silna ulewa, zamieć, zawieja śnieżna itp.)
  - 5 km/h, przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód, poprzedzanych przez pracownika, kiedy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie,
  - 3 km/h przy dojeżdżaniu do wagonów oraz podczas jazdy przez miejsca o ograniczonej widoczności,

#### **3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej**

- 1) Manewrami są wszelkie ruchy pojazdów kolejowych na terenie OIU. Pracę manewrową wykonuje drużyna manewrowa lokomotywą przewoźnika korzystającego z obiektu. Manewry wykonywane są sposobem przestawczym, rozrządzenie wagonów za pomocą odrzucania jest zabronione. Z uwagi na charakter manewrów wykonywanych z reguły na torach zajętych, pracę manewrową należy prowadzić z należytą ostrożnością, a prędkość tak regulować by w sytuacji zauważenia przeszkody można było tabor niezwłocznie zatrzymać.
- 2) Podczas manewrów na torach obiektu lokomotywa nie może znajdować się pomiędzy wagonami.
- 3) Sprzęganie i rozprzęganie wagonów, zabezpieczanie przed zbiegnięciem oraz uchylenie zabezpieczenia należy do obowiązków przewoźnika obsługującego obiekt.
- 4) Drużyna manewrowa powinna być wyposażona w przybory sygnałowe oraz radiotelefon przenośny o częstotliwości umożliwiającej łączność z maszynistą lokomotywy i dyżurnym ruchu „PF”. Drużyna manewrowa powinna posiadać przy sobie stosowne upoważnienia do wykonywania czynności.
- 5) Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzenia hamulców lub włączenia hamulców zespolonych:

Na pochyleniu	Bez obsługiwanych hamulców wagonowych	Przy większych grupach skład manewrowy powinien być obsługiwany:  1 hamulec wagonowy ręczny lub 2 zespolone na każde rozpoczęte
do 1‰	20 wag.	20 wag.
od 1‰ do 2,5‰	15 wag.	15 wag.
od 2,5‰ do 5‰	12 wag.	12 wag.

- 6) Przetaczanie wagonów przy użyciu siły ludzkiej lub ciągników drogowych należy wykonywać z zastosowaniem zasad zawartych w Instrukcji wykonywania pracy manewrowej obowiązującej na terenie obiektu.
- 7) Układanie dróg przebiegów i przekładanie zwrotnic przystosowanych do elektrycznego nastawiania należy do obowiązków dyżurnego ruchu „PF”. Wszystkie zwrotnice nie przystosowane do elektrycznego nastawiania przekładane są ręcznie przez drużynę manewrową przewoźnika. Podczas ręcznego przekładania zwrotnic lub wykolejnic obsługujący je pracownik winien być zwrócony przodem do toru, a po przełożeniu i upewnieniu się, że urządzenie zostało przestawione prawidłowo odsunąć się poza skrajnię taboru i dać sygnał do jazdy. Niedozwolone jest nastawianie zwrotnic czy wykolejnic przed nadjeżdżającym taborem. Jeżeli w drodze przebiegu znajduje się więcej niż jedną zwrotnicą, układanie drogi przebiegu należy rozpocząć od zwrotnicy najdalej położonej od czoła składu manewrowego. Pracownik obsługujący zwrotnice i wykolejnice jest odpowiedzialny za ich prawidłowe nastawianie.
- 8) Zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem oraz uchylenie zabezpieczenia na torach OIU należy do obowiązków przewoźnika poprzez sprzęgnięcie wagonów, pierwszy i ostatni wagon zabezpiecza płożą hamulcową oraz zakręca hamulec ręczny. Kierownik manewrów przewoźnika powiadamia przez radiotelefon dyżurnego ruchu „PF” o fakcie i sposobie zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem oraz uchylenie zabezpieczenia. Dyżurny ruchu odpisuje w Dzienniku telefonicznym zgłoszenie zabezpieczenia (lub uchylenie) i nazwisko zgłaszającego. Lokomotywa przewoźnika powinna być wyposażona w niezbędną ilość płoż hamulcowych do zabezpieczenia pojazdów kolejowych odstawianych na postój lub załadunek kruszyw.

## **IV. Ogólne warunki korzystania z obiektu**

### **1. Funkcje podstawowe w zakresie podejmowania decyzji związanych z udostępnianiem obiektów**

- 1) PMTLK nie świadczy usług transportowych i gwarantuje równy i niedyskryminacyjny dostęp do obiektów wszystkim uprawnionym przewoźnikom. Decyzje o przydzielaniu zdolności przepustowej obiektu podejmuje suwerennie, niezależnie w wymiarze prawnym i organizacyjnym oraz, w ramach swoich funkcji podstawowych, wyznacza i pobiera opłaty za korzystanie z obiektów.
- 2) PMT LK w obiektach zapewnia warunki niezbędne do zaistnienia rywalizacji na rynku przewozów kolejowych, pozwalające na swobodne podejmowanie decyzji przez uprawnionych przewoźników kolejowych.
- 3) Warunkiem uzyskania dostępu do obiektu jest przedłożenie, przez podmiot ubiegający się, aktualnej licencji na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy, określonej art. 43 ust. 2 Ustawy oraz legitymowanie się ważnym certyfikatem bezpieczeństwa wydanym przez Prezesa UTK, zgodnie z art. 17e ust.1-3 Ustawy oraz oświadczenie, że dysponuje taborom spełniającym warunki określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005r, w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2016r., poz.226).
- 4) W każdym przypadku utraty ważności lub zmiany dokumentów uprawniających do korzystania z infrastruktury kolejowej, Przewoźnik zobowiązany jest do przedstawienia aktualnych dokumentów.

### **2. Przepisy, instrukcje, regulaminy i dokumenty uprawniające do uzyskania dostępu do infrastruktury i wykonywania przewozów**

- 1) Wykaz przepisów wewnętrznych obowiązujących pracowników Przewoźnika wykonujących czynności związane bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, dotyczących zasad i warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego znajduje się w Załączniku nr 2 do Regulaminu.
- 2) Wykaz przepisów wewnętrznych obowiązujących pracowników utrzymania, określających zasady i wymagania dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej znajduje się w Załączniku nr 2 do Regulaminu.
- 3) Pracownicy Przewoźnika obsługujący OIU powinni być zapoznani z postanowieniami Regulaminu Technicznego Stacji Pawłowice Małe Fabryczny. Wyciąg z regulaminu zamieszczony jest na stronie internetowej [www.pmtlk.pl](http://www.pmtlk.pl)

### **3. Zasady akceptacji personelu**

Pracownicy Przewoźnika wykonujący czynności bezpośrednio związane z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz prowadzący pojazdy kolejowe spełniać muszą wszystkie warunki określone w *Ustawie* (art.22b ust.1 i w art.22d) oraz właściwych aktach wykonawczych wydanych na podstawie Ustawy, w tym maszyniści odnośnie czasu pracy i odpoczynku.

### **4. Szkolenie pracowników**

- 1) Szkolenia pracowników przewoźnika, o których mowa w § 11 w zakresie tematyki dotyczącej: techniki ruchu kolejowego i znajomości wyciągu z Regulaminu technicznych stacji, prowadzą właściwi pracownicy PMT LK.
- 2) Szczegółowy zakres tematyki, o której mowa w ust. 1, tj.: terminy, liczbę godzin oraz odpłatność za ich przeprowadzenie, określa odrębna umowa z przewoźnikiem.
- 3) Szkolenie zakończone jest wydaniem zaświadczenia o jego dokonaniu.

- 4) Szkolenie powinno się zakończyć przed przejazdem pierwszego pociągu przewoźnika i przed udostępnieniem obiektów infrastruktury usługowej.

## **5. Zasady akceptacji pojazdów kolejowych**

- 1) Pojazdy kolejowe powinny spełniać wszystkie warunki techniczne eksploatacji określone w przepisach wydanych na podstawie Art. 20 Ustawy. W szczególności w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2016r., poz.226) Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. 2020.1923) i Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz. U. 2005 r., nr 37, poz. 330, z późn. zm.).
- 2) Pojazdy kolejowe przewoźników muszą być oznakowane zgodnie z wymogami Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U2019.918).
- 3) Przewoźnicy zobowiązani są do wyposażenia pojazdu posiadającego sprzęg inny jak śrubowy, w urządzenia umożliwiające sprzęganie go ze sprzęgiem śrubowym, w celu przestawienia zdefektowanego pojazdu.
- 4) Elementy jezdne pojazdów kolejowych winny zapewniać możliwość współpracy z urządzeniami niezajętości torów i rozjazdów stosowanymi na stacji Pawłowice Małe Fabryczny.
- 5) Pojazdy kolejowe oraz pracownicy przewoźnika muszą być wyposażeni w czynne i sprawne urządzenia radiotelefoniczne umożliwiające łączność z dyżurnym ruchu posterunku „PF”.
- 6) Wszystkie pojazdy trakcyjne z przeznaczeniem eksploatacyjnym do pracy pociągowej muszą być wyposażone w urządzenia systemu „Radio-Stop”.
- 7) Urządzenia radiotelefoniczne winny spełniać wymagania Ustawy z dnia 16 lipca 2004r. Prawo telekomunikacyjne (Dz.U. 2022.1648) oraz przepisami wydanymi na podstawie Art. 20 Ustawy.

## **6. Wymagania w zakresie ochrony środowiska**

Przewoźnik korzystający z obiektu nie może na obszarze kolejowym OIU emitować substancji niebezpiecznych do wód, gruntu lub powietrza, które mogą powodować przekroczenie obowiązujących norm – Art. 174 ust. 1 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz.U. 2022.2556).

## **7. Organizacja przejazdu**

Poprzez zawarcie Umowy o korzystanie z obiektu infrastruktury usługowej (dalej Umowy) Przewoźnik nabywa prawo do korzystania z infrastruktury kolejowej, na której zorganizowany jest obiekt infrastruktury usługowej oraz zobowiązuje się do stosowania zasad organizacji ruchu kolejowego przyjętych w Regulaminie.



## **V. Organizacja obsługi torów TZKM i torów postojowych na terenie OIU**

### **1. Podstawianie wagonów na tory OIU**

- 1) Przed podstawieniem wagonów na tory OIU uprawniony pracownik przewoźnika sporządza Wykaz zdawczy pojazdów kolejowych (wg wzoru obowiązującego u przewoźnika), które mają być podstawione na teren Obiektu. Wykaz sporządza w trzech egzemplarzach w przypadku podstawiania wagonów na TZKM lub w dwóch egzemplarzach podczas podstawiania pojazdów kolejowych na tory postojowe.
- 2) Dyżurny ruchu po otrzymaniu w/w wykazu uzgadnia z uprawnionym pracownikiem METRACO czas i ilość podstawienia wagonów zgodnie z wcześniej zaakceptowanym Wnioskiem o udostępnienie OIU. Jeżeli Wniosek dotyczył wyłącznie torów postojowych, dyżurny ruchu nie uzgadnia podstawienia pojazdów kolejowych z przedstawicielem METRACO.
- 3) Dyżurny ruchu powiadamia przedstawiciela przewoźnika o ustaleniach z METRACO oraz czasie i ilości podstawienia wagonów. Następnie uzgadnia z kierownikiem manewrów przewoźnika sposób wykonania pracy manewrowej i przekazuje za pokwitowaniem klucz od wykolejnicy nr 201.
- 4) Przed wydaniem zezwolenia na wjazd (wyjazd) na tory Obiektu, dyżurny ruchu żąda od pracownika ochrony HM Legnica otwarcia bramy kolejowej na teren OIU.
- 5) Wagony przeznaczone pod załadunek kruszyw na TZKM, przedstawiciel przewoźnika przekazuje uprawnionemu pracownikowi terminala, który kwituje odbiór wagonów na wykazie zdawczym. Podczas przekazania wagonów należy sprawdzić przydatność wagonów do załadunku, czy jest sprawny technicznie, czy drzwi, klapy lub burty wagonu są zamknięte i prawidłowo zabezpieczone. Za stan techniczny wagonów podstawianych pod załadunek odpowiada przewoźnik. Wszystkie stwierdzone usterki lub braki w wagonach należy odpisać w Wykazie zdawczym.
- 6) Po załadunku wagonów przedstawiciel METRACO sporządza w trzech egzemplarzach Wykaz zdawczy, powiadamia telefonicznie dyżurnego ruchu „PF” oraz przewoźnika o gotowości wagonów do zabrania.
- 7) Zdawanie przesyłek nadawanych przez METRACO do przewozu przez przewoźników, dokonuje uprawniony przedstawiciel TZKM bezpośrednio przedstawicielowi przewoźnika według następującej procedury:
  - przedstawiciel przewoźnika dokonuje przyjęcia przesyłki pod względem technicznym i handlowym na terminalu ładunkowym i przyjmuje od przedstawiciela TZKM dokumentację na nadawaną przesyłkę oraz dwa egzemplarze wykazów zdawczych,
  - następnie uzgadnia z dyżurnym ruchu przestawienie wagonów na tory stacyjne i przekazuje jeden egzemplarz Wykazu zdawczego.
- 8) Pojazdów kolejowych odstawianych na tory postojowe, które nie są przeznaczone do załadunku kruszyw na TZKM, przewoźnik nie przekazuje przedstawicielowi METRACO.
- 9) PMT LK nie ponosi odpowiedzialności za bezpieczeństwo pojazdów kolejowych odstawianych przez przewoźnika na tory terminala ładunkowego lub tory postojowe na terenie OIU.

### **2. Postępowanie po stwierdzeniu uszkodzeń lub innych nieprawidłowości**

- 1) Pojazdów kolejowych, w których stwierdzono uszkodzenia mogące spowodować wykolejenie lub uszkodzenie infrastruktury, wagonów załadowanych w taki sposób, że w czasie jazdy może nastąpić wysypanie się ładunku lub jego wyciek, wagonów z niewłaściwie umocowanym ładunkiem, który w czasie jazdy może ulec przesunięciu lub spadnięciu, nie wolno podstawiać (zabierać) na tory OIU. Wagony z wymienionymi nieprawidłowościami będą mogły być przyjęte do przewozu po wcześniejszym wydaniu pozytywnej opinii przez rewidenta taboru przewoźnika.
- 2) W przypadku stwierdzenia częściowego braku lub uszkodzenia przesyłki, niewłaściwie załadowanego lub uszkodzenia wagonu podczas przekazywania



wagonów na terminalu załadunku kruszyw, tok postępowania ustala przewoźnik z uprawnionym przedstawicielem METRACO.

- 3) Za stan techniczny i bezpieczeństwo pojazdów kolejowych odstawianych na tory postojowe obiektu odpowiedzialny jest przewoźnik.



## **VI. Zakres świadczonych usług i przydzielanie zdolności przepustowej przewoźnikom kolejowym**

### **1. Zakres świadczonych usług**

- 1) PMT LK zapewnia Przewoźnikom kolejowym przejazd składów manewrowych ze stacji Pawłowice Małe Fabr. do OIU na zasadach określonych w Umowie, przy zachowaniu zasad i warunków prowadzenia ruchu kolejowego określonych w przepisach wydanych na podstawie Art.17 ust. 7 Ustawy i przepisach wewnętrznych wymienionych w Załączniku nr 2.
- 2) Usługi, które są świadczone na rzecz przewoźników w trakcie realizacji przejazdu w ramach udostępnienia obiektu infrastruktury usługowej:
  - obsługa wniosku o udostępnienie obiektu infrastruktury usługowej,
  - umożliwienie korzystania z infrastruktury kolejowej w ramach przydzielonej zdolności przepustowej,
  - umożliwienie dostępu do punktów przeładunkowych TPKM,
  - sterowanie ruchem kolejowym i informowanie o ruchu składów manewrowych,
  - udostępnienie informacji wymaganej do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa.

### **2. Przydzielanie zdolności przepustowej OIU**

- 1) Obiekty infrastruktury usługowej udostępniane są na Wniosek o udostępnienie obiektów infrastruktury usługowej składany przez Przewoźnika, wg wzoru stanowiący Załącznik nr 1. Wnioski rozpatrywane są w terminie 7 dni od dnia otrzymania wniosku przez PMT LK.
- 2) Do wniosku składanego po raz pierwszy Przewoźnik dołącza:
  - poświadczone kopie ważnej licencji i ważnego certyfikatu bezpieczeństwa,
  - oświadczenie, że prowadzenie pociągów będzie powierzone maszynistom posiadającym uprawnienia określone w przepisach wydanych na podstawie art.22b Ustawy,
  - oświadczenie, że dysponuje taborem spełniającym warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 20 Ustawy,
  - oświadczenie, że realizując Umowę będzie stosować postanowienia Regulaminu oraz obowiązujących przepisów wewnętrznych w zakresie dotyczącym Umowy,
  - informację o zamierzeniach w zakresie wielkości i rodzaju pracy eksploatacyjnej wykonywanych na OIU.
- 3) O przydzielonym dostępie do obiektu PMT LK zawiadamia wnioskującego przewoźnika adnotacją zamieszczoną we wniosku.
- 4) Jeżeli wniosek dotyczy dostępu do Terminala Załadunku Kruszyw Metraco, najpierw powinien zostać potwierdzony przez uprawnionego pracownika Metraco. Lista kontaktów zawarta jest w Załączniku nr 4.

### **3. Priorytety przy przydzielaniu zdolności przepustowej**

- 1) PMT LK udostępnia infrastrukturę kolejową obiektu kierując się zasadą równoprawnego traktowania wszystkich przewoźników, uwzględniając:
  - postanowienia Ustawy,
  - termin złożenia Wniosku – wnioski złożone w terminie rozpatruje się przed wnioskami złożonymi po terminie,
  - optymalne wykorzystanie zdolności przepustowej oraz parametrów techniczno-eksploatacyjnych obiektu.
- 2) Dostęp do TZKM może być dokonany „ad hoc”, przy uwzględnieniu aktualnej zdolności przepustowej obiektu i możliwości załadunku kruszyw przez Metraco. Przewozy te nie mogą spowodować zakłóceń w realizacji przyznanej już zdolności przepustowej obiektu.

#### **4. Rezygnacja z przydzielonego dostępu, postępowanie w sytuacjach konfliktowych**

- 1) Przewoźnikowi przysługuje prawo do rezygnacji z przydzielonej zdolności przepustowej obiektu. Rezygnacja wymaga formy pisemnej. W przypadku złożenia rezygnacji w terminie krótszym niż 48 godzin przed planowanym przydziałem, przewoźnik zostanie obciążony kosztami rezerwacyjnymi zgodnie z cennikiem zawartym w Załączniku nr 3.
- 2) W przypadku powstania kolizji w ruchu składów manewrowych w procesie przydzielania zdolności przepustowej OIU, PMT LK powiadamia o zaistniałej sytuacji przewoźników wraz z propozycjami ich rozwiązania. W przypadku braku możliwości rozwiązania konfliktu, PMT LK przeprowadza konsultacje z udziałem zainteresowanych przewoźników, zapewniając optymalną realizację zgłoszonych potrzeb. Rozwiązanie konfliktu wykluczających się jazd musi być zakończone w terminie 7 dni od daty powiadomienia zainteresowanych przewoźników.
- 3) W przypadku ujawnienia przepełnienia obiektu lub przewidywania wystąpienia braku zdolności przepustowej obiektu PMT LK dokonuje analizy zdolności przepustowej obiektu i podejmuje działania poprawiające jego parametry techniczne, zapewniając realizację przewozów wszystkim przewoźnikom. Ze względu na usytuowanie obiektu, PMT LK nie ma możliwości wyznaczania jazd objazdowych.
- 4) W procesie alokacji zdolności przepustowej obiektu w warunkach jej ograniczeń, PMT LK udostępnia obiekt w pierwszej kolejności przewoźnikom mogącym zabezpieczyć potrzeby transportowe METRACO.



## **VII. Zasady ustalania opłat za korzystanie z obiektu, metodyka wyznaczania stawek jednostkowych, rozliczenie należności**

### **1. Metodyka wyznaczania opłat za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej**

Zgodnie z rekomendacją zawartą w art.31 ust.7 Dyrektywy „Opłata nakładana za dostęp do torów w ramach obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2. oraz świadczenie usług w tych obiektach nie może przekraczać kosztów ich świadczenia powiększonych o rozsądny zysk”

PMT LK do wyznaczenia opłat za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej przyjął uzasadnione koszty utrzymania i diagnostyki infrastruktury, prowadzenia ruchu, amortyzacji, dzierżawy i opłat oraz koszty ogólnego zarządu. Rachunek kosztów może uwzględniać „rozsądny zysk”, zdefiniowany w art. 3 pkt (7) jako „stopę zwrotu z własnego kapitału, która uwzględnia ryzyko, w tym związane z przychodami – lub brak takiego ryzyka – ponoszone przez operatora obiektu infrastruktury usługowej i uwzględnia średnią stopę dla danego sektora w ostatnich latach”.

Opłata podstawowa za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej jest obliczana jako iloczyn wykonanej pracy eksploatacyjnej tj. ilości podstawionych pojazdów kolejowych w obiekcie, czasu korzystania z obiektu i stawki jednostkowej właściwej dla obiektu.

### **2. Stosowane opłaty**

- 1) Opłata za korzystanie z obiektu, wg stawek ogłoszonych w cenniku stanowiącym Załącznik nr 3 obejmuje:
  - a) opłatę za korzystanie z obiektu Terminal Załadunku Kruszyw Metraco,
  - b) opłatę za korzystanie z obiektu Tory Postojowe,
  - c) opłatę za rezygnację przez Przewoźnika z przydzielonej zdolności przepustowej z winy Przewoźnika w czasie krótszym niż 48 godzin przed terminem przydzielonego dostępu.
- 2) Opłatę za usługę dodatkową udostępnienia wyciągów z regulaminów i innych dokumentów, wg stawek jednostkowych ogłoszonych w cenniku, stanowiącym Załącznik nr 3.
- 3) Opłat nie nalicza się za przejazdy technologiczne związane z utrzymaniem i naprawą infrastruktury kolejowej.
- 4) Do opłat, o których mowa w niniejszym paragrafie, naliczany jest na podstawie odrębnych przepisów należny podatek VAT od towarów i usług.
- 5) Opłaty za usługi korzystania z OIU wnoszone są przez Przewoźnika według szczegółowych zasad określonych w Umowie.

### **3. Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań**

- 1) Niedotrzymanie zobowiązań wynikających z Umowy powoduje odpowiedzialność z tytułu szkody wyrządzonej drugiej stronie.
- 2) Odpowiedzialność za szkodę nie dotyczy:  
kosztów ponoszonych w wyniku rozliczeń zawartych przez stronę innych umów (w tym w szczególności z tytułu ponoszonych przez stronę kar umownych i odszkodowań), jeżeli umowy te były zawarte bez uzgodnienia z drugą stroną umowy,  
utraczonych korzyści.
- 3) Odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania zobowiązań, wynikających z Umowy, jest wyłączona w przypadku roszczeń dotyczących parametrów przejazdu niebędących elementem niniejszej regulaminu oraz skutków sytuacji nadzwyczajnych.
- 4) Odpowiedzialność PMT LK z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z Umowy jest wyłączona w przypadku niedotrzymania przez Przewoźnika parametrów przejazdu, będących elementem regulaminu.

- 5) Odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania 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 doznana 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.



## **VIII. Realizacja umowy wykorzystania zdolności przepustowej OIU**

### **1. Realizacja przejazdów**

- 1) Ruch składów manewrowych po infrastrukturze OIU odbywa się w oparciu o plan obsługi przydzielony na Wniosku o udostępnienie obiektu infrastruktury usługowej oraz zasady ruchu kolejowego ujęte w Regulaminie.
- 2) Regulamin Udostępniania Obiektów Przewoźnik może pobrać ze strony [www.pmtlk.pl](http://www.pmtlk.pl) lub złożyć zamówienie do PMT LK na odpłatne przekazanie regulaminu.
- 3) Przewoźnik zobowiązany jest przekazać dyżurnemu ruchu stacji Pawłowice Małe Fabryczny dokumentację, z której wynika ilość podstawionych lub zabranych wagonów z obiektu.
- 4) Dokumentacja podstawionych i zabranych wagonów będzie materiałem, w oparciu o który PMT LK dokonuje ustalania opłaty za dostęp do obiektu.

### **2. Uprawnienia i obowiązki stron**

#### 1) W ramach Umowy PMTLK:

- a) udostępnia obiekt przestrzegając zasad i warunków prowadzenia ruchu określonych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. 2015.360 ze zm.),
- b) ponosi odpowiedzialność prawną i finansową za stan i sprawność elementów drogi kolejowej udostępnionej w ramach Umowy,
- c) wykonuje wszystkie niezbędne czynności ruchowe na posterunkach technicznych bezpośrednio je organizuje i nadzoruje zgodnie z obowiązującymi przepisami i regulaminami,
- d) zaspokaja dodatkowe i doraźne potrzeby przewozowe Przewoźnika nieujęte w planie obsługi OIU, z uwzględnieniem aktualnych możliwości eksploatacyjnych,
- e) niezwłocznie powiadamia Przewoźnika o poważnych wypadkach, wypadkach lub incydentach na infrastrukturze kolejowej, związanych bezpośrednio z jego pojazdem kolejowym lub pracownikiem,
- f) niezwłocznie powiadamia Przewoźnika o zaistnieniu sytuacji, które mogą spowodować zakłócenia w realizacji przejazdów, w tym w szczególności o:
  - doraźnych ograniczeniach ruchowych w obiekcie,
  - zaistnieniu zdarzeń, o wystąpieniu których Operator był uprzedzony, lecz nie mógł im zapobiec np.: strajk, blokada przejazdu, demonstracja,
  - niedopuszczeniu do przejazdu lub zatrzymaniu przejazdu pojazdu kolejowego Przewoźnika w wyniku niespełnienia przez ten pojazd kolejowy albo obsługującej go osoby, wymagań określonych Regulaminie,
- g) informuje Przewoźnika o konieczności wprowadzenia długotrwałych ograniczeń ruchowych, w tym w szczególności wynikających z nagłej potrzeby wykonania robót w obiekcie przez Operatora lub na jego zlecenie.
- h) współdziała, na warunkach określonych w odrębnych umowach z innymi zarządcami infrastruktury kolejowej, w zakresie przejazdów po infrastrukturze kolejowej przylegających do punktu styku,
- i) powiadamia Przewoźnika o zmianach regulaminów lub instrukcji obowiązujących na terenie OIU stanowiących podstawę dla wykonywania Umowy, w terminie nie późniejszym niż 14 dni przed wejściem zmian w życie,
- j) wydaje odpłatnie wyciągi z Regulaminu dostępu i korzystania z OIU i Regulaminu technicznego stacji obsługującej obiekt

#### 2) PMT LK ma prawo:

- a) żądania od Przewoźnika bezpiecznego i zgodnego z przepisami prowadzenia ruchu kolejowego,

- b) niedopuszczenia do przejazdu pojazdu kolejowego Przewoźnika lub zatrzymania przejazdu takiego pojazdu w przypadku stwierdzenia, że pojazd ten, albo obsługujące go osoby, nie spełniają wymagań określonych w Regulaminie,
  - c) odwołania przejazdu przewidzianego w planie obsługi, jeśli nie ma możliwości realizacji przejazdu składu manewrowego Przewoźnika, bądź jeśli występuje sytuacja nadzwyczajna. W takim przypadku Operator zobowiązany jest niezwłocznie poinformować Przewoźnika o odwołaniu przejazdu oraz jego przyczynie,
  - d) wydawania osobom kierującym pojazdami kolejowymi Przewoźnika wiążących poleceń w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa prowadzenia ruchu w obiekcie Operatora. Do wydawania takich poleceń uprawnieni są dyżurni ruchu posterunku „PF”,
  - e) usunięcia na koszt i ryzyko Przewoźnika – w przypadku rozwiązania Umowy i nieusunięcia we własnym zakresie przez Przewoźnika w terminie 15 dni od dnia rozwiązania Umowy – pojazdów kolejowych, urządzeń i sprzętu Przewoźnika z obiektu Operatora,
  - f) wykonania prac manewrowych, polegających na przestawieniu wagonów Przewoźnika na inny tor, w celu umożliwienia podstawienia lub zabrania wagonów przez innego przewoźnika, na koszt Przewoźnika będącego dysponentem wagonów,
  - g) dokonywania kontroli przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym, w składach manewrowych i innych pojazdach kolejowych Przewoźnika,
  - h) żądania od Przewoźnika wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji Umowy, w przypadkach kiedy zachodzi obawa naruszenia zapisów Umowy lub zagrożenia bezpieczeństwa osób lub mienia,
  - i) wprowadzenia ograniczeń w dostępie do obiektu spowodowanych przerwą eksploatacyjną wynikającą z procesu technologicznego pracy TZKM.
- 3) W ramach umowy Przewoźnik:
- a) nie może odstępować innemu przewoźnikowi przydzielonej przepustowości obiektu, ani też zlecać innemu przewoźnikowi realizację przewozów w obiekcie,
  - b) ponosi odpowiedzialność prawną i finansową za stan składów manewrowych i sprawność techniczną wykorzystywanych pojazdów kolejowych,
  - c) przestrzega zasad i warunków prowadzenia ruchu kolejowego, określonych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. z 2015r., poz. 360 ze zm.) oraz przepisach wewnętrznych Operatora opisanych w Regulaminie,
  - d) przestrzega przepisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 kwietnia 2021. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych oraz w pomieszczeniach przeznaczonych do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego na dworcach kolejowych Dz.U.2021.723.
  - e) obowiązany jest do zabezpieczania przed zbiegnięciem: wagonów, składów manewrowych i innych pojazdów kolejowych odstawianych na postój na zasadach opisanych w Regulaminie,
  - f) zapewnia wykonywanie przez pracowników Przewoźnika poleceń wydawanych przez uprawnionych pracowników Operatora w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i prowadzenia ruchu w obiekcie,
  - g) wyposaża pracowników Przewoźnika, uczestniczących w realizowanym procesie przewozowym we wszelkie niezbędne dokumenty i przybory,
  - h) współpracuje i przestrzega wszelkich decyzji i ustaleń dotyczących modyfikacji procesu przewozowego, podejmowanych przez PMT LK w sytuacjach nadzwyczajnych lub/i kryzysowych,

- i) pracownicy Przewoźnika zobowiązani są do posiadania niezbędnych dokumentów i przyborów w czasie wykonywania czynności związanych z realizacją przejazdów pociągów,
- j) niezwłocznie powiadamia Operatora o zdarzeniach kolejowych związanych bezpośrednio z jego pojazdem kolejowym zaistniałym w obiekcie,
- k) niezwłocznie powiadamia Operatora o dostrzeżonych wszelkich innych, niż wymienione w lit. „j” zdarzeniach kolejowych oraz innych wydarzeniach występujących w obiekcie, które tworzą lub mogą stworzyć jakiegokolwiek zagrożenie dla bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu kolejowego, a także bezpieczeństwa ludzi i mienia,
- l) niezwłocznie powiadamia Operatora o zdarzeniach, które mogą spowodować zakłócenia w realizacji przejazdów,
- m) na żądanie Operatora dokumentuje kwalifikacje i uprawnienia pracowników Przewoźnika oraz przedstawia dokumentację, potwierdzającą sprawność techniczną pojazdów kolejowych używanych do przewozu,
- n) w przypadku rozwiązania Umowy usuwa w terminie do 15 dni pojazdy kolejowe, urządzenia i sprzęt z obiektu. W przypadku niewykonania tego zobowiązania Przewoźnik pokrywa koszty usunięcia tych pojazdów, urządzeń i sprzętu przez Operatora,
- o) zgłasza gotowość do odjazdu składu manewrowego (pojazdu kolejowego) dyżurnemu ruchu stacji obsługującej bocznice, na której dokonywane są czynności takie, jak: włączenia wagonu lub grup wagonów, zmiana lokomotywy, oględziny techniczne itp.,
- p) przestrzega ustaleń zawartych w regulaminie pracy boczniczy dotyczących dopuszczanej masy brutto składu manewrowego i pozostałych parametrów obsługi obiektu,
- q) zapewnia i ponosi odpowiedzialność za skuteczne zabezpieczenie przyjętych do przewozu przesyłek, w szczególności uniemożliwiający przesunięcie, emisję ładunku poprzez np. pylenie, wywiewanie, usypywanie, wylewanie itp.

4) Przewoźnik w okresie wykonywania Umowy ma prawo:

- a) zrezygnowania z zamówionego (objętego umową) przejazdu składu manewrowego bez konsekwencji finansowych, jeżeli wystąpiła sytuacja nadzwyczajna, o której PMT LK została niezwłocznie powiadomiona i wyraziła na to zgodę,
- b) otrzymania wyjaśnień i uzasadnień dotyczących uruchomienia opłat przez Operatora z tytułu odszkodowania lub rozliczenia należności za niedotrzymanie zobowiązań w wyniku zaistnienia sytuacji opisanych w Rozdziale VII pkt. 3 Regulaminu,
- c) żądania od Operatora wyjaśnień, dotyczących sposobu realizacji Umowy w przypadkach, kiedy zachodzi obawa naruszenia zapisów Umowy lub zagrożenie bezpieczeństwa osób, mienia lub środowiska.

### **3. Zezwolenia dla pracowników Przewoźnika**

- 1) Pracownicy Przewoźnika w czasie wykonywania pracy związanej z realizacją Umowy winni posiadać imienne upoważnienia, stosowne do wykonywanych czynności.
- 2) Z uwagi na położenie stacji Pawłowice Małe Fabr. oraz OIU na terenie zamkniętym Huty Miedzi Legnica, pracownikom Przewoźnika nie wolno, bez posiadania odpowiednich przepustek wydanych przez HML, wychodzić poza obręb terenu kolejowego stacji lub OIU.

### **4. Wzajemne powiadamianie stron**

- 1) Ustala się następujące zasady dokonywania powiadomień:



- a) w przypadku zdarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego w tym również o zdarzeniach kolejowych powiadamia się ze strony PMT LK dyżurnego ruchu posterunku „PF”, tel. 76 747 20 35 lub 665 992 545, mail: [nastawniapf@pmtlk.pl](mailto:nastawniapf@pmtlk.pl)
  - b) ze strony Przewoźnika – osoby wymienione w Umowie,
  - c) ze strony Metraco - Kierownik ds. Produkcji Zakład Produkcji Kruszyw Legnica, tel. 76-7249560 lub 887 893 261, mail: [kruszywa.legnica@metraco.pl](mailto:kruszywa.legnica@metraco.pl)
- 2) W przypadku zakłóceń w realizacji przejazdu pociągu w przydzielonej trasie powiadamia się osoby wymienione w Umowie.
  - 3) Dokumentacja potwierdzająca fakt dokonania powiadomienia przechowywana jest przez okres 5 lat.
  - 4) W związku z ruchem składów manewrowych pomiędzy obiektem a stacją obsługującą obiekt, Strony zobowiązują się do stosowania procesu monitorowania zagrożeń, zgodnie z wymogami określonymi w Rozporządzeniu Komisji (UE) Nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (Dz.Urz.U.E. L320 z17.11.2012r.) oraz wzajemnej wymiany informacji dotyczących bezpieczeństwa systemu kolejowego.
  - 5) W związku z ruchem składów manewrowych pomiędzy obiektem a stacją obsługującą obiekt, na podstawie Rozporządzenia Delegowanego Komisji (UE) nr 2018/76 Strony zobowiązują się do:
    - a) uczestniczenia w procesie zarządzania ryzykiem w odniesieniu do ryzyka wspólnego oraz wdrożenia odpowiednich środków bezpieczeństwa,
    - b) wymiany informacji związanych z bezpieczeństwem, a w szczególności z nieprawidłowościami, wypadkami i incydentami oraz dotyczących ewentualnych ograniczeń użytkowania infrastruktury kolejowej.

## **5. Postępowanie w przypadku wystąpienia zdarzenia na obszarze kolejowym**

- 1) W przypadku wystąpienia zdarzenia na obszarze kolejowym Zarządcy Infrastruktury Kolejowej PMT LK, strony Umowy zobowiązują się do postępowania zgodnego z przepisami Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016r., poz.369) oraz Instrukcji o postępowaniu w sprawach wypadków i wydarzeń kolejowych Lr-3.
- 2) Strony Umowy zobowiązują się do:
  - a) współdziałania w celu zminimalizowania negatywnych skutków zaistniałych zdarzeń,
  - b) współdziałania przy usuwaniu skutków zdarzeń w celu przywrócenia ruchu kolejowego,
  - c) niesienia pomocy poszkodowanym,
  - d) współdziałania przy ustalaniu przyczyn wypadków kolejowych.
- 3) Ustalanie przyczyn zdarzenia i odpowiedzialności za ich następstwa dokonywane jest przez komisję kolejową powołaną przez Zarządcę z udziałem Przewoźnika.
- 4) Komisję kolejową powołuje się w celu prowadzenia postępowania wyjaśniającego zdarzenie kolejowe stosownie do postanowień Instrukcji o postępowaniu w sprawach wypadków i wydarzeń kolejowych Lr-3, przy czym ustalenia komisji kolejowej następują w formie protokołu ustaleń końcowych, uzgadnianego przez przedstawicieli stron Umowy i zawierającego w szczególności:
  - a) ustalenie okoliczności, przyczyn i końcową kwalifikację zdarzenia,
  - b) wyszczególnienie i rozmiar szkód i strat z tytułu następstw zdarzenia,
  - c) analizę i wnioski w zakresie odpowiedzialności odszkodowawczej stron Umowy albo innych podmiotów.
- 5) Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej.

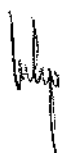
- 6) W zakresie ustalonym w postępowaniu powypadkowym i podpisanym protokole ustaleń końcowych, strony umowy zobowiązane są do naprawienia szkody, w tym zwrotu kosztów poniesionych przy usuwaniu skutków zdarzenia i niesienia pomocy oraz pokrycia kosztów odszkodowań proporcjonalnie do stopnia przyczynienia się do zaistnienia zdarzenia.
- 7) Strony stosują odpowiednio określone powyżej zasady postępowania również w przypadku wystąpienia zdarzeń kolejowych wynikłych z:
  - a) niewłaściwej ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska,
  - b) klęski żywiołowej,
  - c) innych podobnych zdarzeń.

## **6. Postępowanie w przypadku wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych i ograniczeń w korzystaniu infrastruktury kolejowej PMTLK, stycznej z infrastrukturą OIU**

- 1) Jeżeli wystąpią odstępstwa od rozkładu jazdy spowodowane zdarzeniem z winy przewoźnika, przewoźnik ponosi odpowiedzialność w stosunku do Zarządcy Infrastruktury PMTLK.
- 2) Zgodnie z postanowieniami Ustawy PMTLK zobowiązana do wstrzymania lub ograniczenia ruchu na całości lub części obiektu, linii / stacji kolejowej w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu rzeczy.
- 3) PMTLK powiadamia zainteresowanych przewoźników o wystąpieniu utrudnień eksploatacyjnych mających wpływ na ich działalność eksploatacyjną.
- 4) W przypadku wystąpienia zakłóceń PMTLK podejmuje wszelkie możliwe działania mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.
- 5) PMTLK ma prawo, w przypadkach wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych o charakterze nagłym, do użycia pojazdu kolejowego przewoźnika w celu usunięcia (ściągnięcia do najbliższej stacji, na której istnieją warunki do jego odstawienia) ze szlaku uszkodzonego pojazdu kolejowego tego lub innego Przewoźnika.
- 6) Zgodnie z art. 7 ust. 1 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2022.2556) podmiot powodujący zanieczyszczenie środowiska ponosi koszty usunięcia skutków tego zanieczyszczenia.
- 7) O planowych robotach na liniach kolejowej prowadzonych w ramach zadań remontowych i utrzymaniowych, PMTLK powiadamia Przewoźników Zawiadomieniem o utrudnieniach na infrastrukturze kolejowej PMTLK przesłanym na adres e-mail lub faksem na 14 dni kalendarzowych przed terminem planowanego przedsięwzięcia.
- 8) PMTLK, ze względu na usytuowanie i rozmiar sieci kolejowej, nie ma możliwości wyznaczania tras objazdowych. Trasy alternatywne mogą dotyczyć jedynie niezbędnych przejazdów pociągów/ składów manewrowych z ominięciem miejsca objętego naprawą na terenie stacji lub obiektu.
- 9) O ograniczeniach eksploatacyjnych będących skutkiem nieplanowych (awaryjnych) zamknięć torowych, spowodowanych naprawą uszkodzeń lub wykonaniem dodatkowych zadań utrzymaniowych infrastruktury kolejowej oraz o zmianach parametrów technicznych i eksploatacyjnych infrastruktury, dyżurny ruchu „PF” niezwłocznie powiadamia zainteresowanych.
- 10) W sytuacji ograniczenia zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, spowodowanej zamknięciem torowym lub innymi czynnikami techniczno-eksploatacyjnymi, PMTLK przyjmuje rozwiązanie najkorzystniejsze pod kątem wykorzystania istniejącej zdolności przepustowej i udziela pierwszeństwa temu Przewoźnikowi, którego pociąg/skład manewrowy w większym stopniu spowoduje zabezpieczenie potrzeb przewozowych KGHM/Oddział Huta Miedzi Legnica, następnie KGHM Metraco S.A.

## **7. Przewóz materiałów sypkich**

- 1) Do przewozu materiałów sypkich mogą być użyte wagony odpowiedniego typu (serii) zgodnie z ich przeznaczeniem, posiadające szczelne pudła uniemożliwiające wysypywanie się materiału na drogę kolejową.
- 2) W przypadku przewozu materiałów sypkich w wagonach otwartych, ładunek poza równomiernym rozmieszczeniem przesyłki na powierzchni ładunkowej, nie może wystawać ponad burtę wagonu.
- 3) W celu zabezpieczenia przewozu materiałów pyłących powierzchnie ładunkowe należy pokryć (zrosić) wodnymi roztworami koloidalnymi substancji błonotwórczych bądź ładunek zabezpieczyć oponami wagonowymi.



**Załącznik nr 1**

**Wzór wniosku o udostępnienie obiektu infrastruktury usługowej**

....., dnia.....

.....  
Wnioskodawca

**PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.**  
**Owczary 79d**  
**59-300 Lubin**

**WNIOSEK**  
**o udostępnienie obiektu infrastruktury usługowej**

Obiekt infrastruktury usługowej	Okres wnioskowania	Ilość pociągów/ wagonów	Potwierdzenie Metracó
Terminal Załadunku Kruszyw Metracó *	od		
	do		
Tory postojowe *	od		/
	do		

\*nie dotyczy udostępniania torów postojowych dla pojazdów kolejowych oczekujących na załadunek na TZKM, będących częścią składu jednego pociągu.

.....  
Podpis osoby upoważnionej

**Zawiadomienie o udostępnieniu obiektu**

Data wpływu .....

Dostęp do obiektu Terminal Załadunku Kruszyw Metracó / Tory postojowe \* przydzielono na  
okres od ..... do .....

Owczary, dnia .....

.....  
Podpis osoby upoważnionej

## Załącznik nr 2

### Wykaz przepisów wewnętrznych

obowiązujących pracowników Przewoźnika wykonujących czynności związane bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, dotyczących zasad i warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego oraz pracowników utrzymania, określających zasady i wymagania dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej.

Lp	Instrukcja	Nazwa instrukcji
1	<b>Lr-1</b>	Instrukcja prowadzenia ruchu pociągów
2	<b>Lr-3</b>	Instrukcja postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych
3	<b>Lr-4</b>	Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności
4	<b>Lr-5</b>	Instrukcja wykonywania pracy manewrowej, właściwego zestawiania i rozmieszczania taboru w pociągu
5	<b>Lr-6</b>	Instrukcja organizacji i trybu postępowania przy przewozie przesyłek nadzwyczajnych i zasadach załadunku wagonów
6	<b>Lr-8</b>	Instrukcja postępowania przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych
7	<b>Le-1</b>	Instrukcja sygnalizacji kolejowej

### Załącznik nr 3

#### Cennik zawierający stawki jednostkowe opłat za dostęp przez przewoźników kolejowych do obiektów infrastruktury usługowej PMT LK

Lp.	Nazwa obiektu	Miernik	Stawka jednostkowa opłaty [zł]	Zakres usługi
1	Terminal Załadunku Kruszyw Metraco	wagon	<b>30,25</b> za każdą rozpoczętą dobę	Korzystanie z torów i urządzeń przy formowaniu składów manewrowych i pociągowych, praca manewrowa z wykorzystaniem co najmniej dwóch torów, korzystanie z toru terminala towarowego załadunku kruszyw Metraco
2	Tory Postojowe	pojazd kolejowy	<b>4,80*</b> za każdą rozpoczętą dobę	Korzystanie z torów i urządzeń przy formowaniu składów manewrowych i pociągowych, praca manewrowa z wykorzystaniem co najmniej dwóch torów, korzystanie z torów postojowych
*nie dotyczy udostępniania torów postojowych dla wagonów oczekujących na załadunek w TZKM, będących częścią składu jednego pociągu.				

**Załącznik nr 4****Wykaz kontaktów pracowników związanych z udostępnianiem OIU**

<b>lp.</b>	<b>stanowisko</b>	<b>firma</b>	<b>numer telefonu</b>	<b>mail</b>
1	Prezes Zarządu	PMT LK2	76-8471930	<a href="mailto:biuro@pmtlk.pl">biuro@pmtlk.pl</a>
2	Dyrektor ds. Eksploatacyjnych	PMTLK	76-8471930	<a href="mailto:biuro@pmtlk.pl">biuro@pmtlk.pl</a>
3	Kierownik Działu Ruchu Pełnomocnik ds. SMS	PMTLK	76-8471930	<a href="mailto:biuro@pmtlk.pl">biuro@pmtlk.pl</a>
4	Kierownik Działu Utrzymania	PMT LK	76-8471930	<a href="mailto:biuro@pmtlk.pl">biuro@pmtlk.pl</a>
5	Dyżurny ruchu stacji Pawłowice Małe Fabr.	PMTLK	76-7472035 665 992 545	<a href="mailto:nastawniapf@pmtlk.pl">nastawniapf@pmtlk.pl</a>
6	Kierownik Działu Kruszyw	METRACO	76-8667789 783 990 286	<a href="mailto:sekretariat@metraco.pl">sekretariat@metraco.pl</a>
7	Główny Specjalista ds. Logistyki	METRACO	76-8667723 601 790 628	<a href="mailto:sekretariat@metraco.pl">sekretariat@metraco.pl</a>
8	Kierownik Zakładu Produkcji Kruszyw	METRACO	76-7477149 w.21 667 875 597	<a href="mailto:sekretariat@metraco.pl">sekretariat@metraco.pl</a>
9	Kierownik ds. Produkcji Zakład Produkcji Kruszyw Legnica	METRACO	76-7249560 887 893 261	<a href="mailto:kruszywa.legnica@metraco.pl">kruszywa.legnica@metraco.pl</a>
10				
11				
12				

**Wykaz zmian i uzupełnień**

<b>Lp.</b>	<b>Zmiana dotyczy</b>	<b>Zmiana wynika z</b>	<b>Obowiązuje od dnia</b>	<b>Podpis wnoszącego zmianę</b>
<b>1</b>				
<b>2</b>				
<b>3</b>				
<b>4</b>				
<b>5</b>				





