

REGULAMIN SIECI PKM 2025/2026

Gdańsk, 2024



SPIS TREŚCI

1. SPIS ZAŁĄCZNIKÓW.....	5
2. DEFINICJE POJĘĆ I SKRÓTÓW W REGULAMINIE	6
3. INFORMACJE OGÓLNE	8
3.1. Wprowadzenie.....	8
3.2. Cel Regulaminu	8
3.3. Ramy prawne	8
3.4. Status prawny	8
3.4.1. Postanowienia ogólne	8
3.4.2. Odpowiedzialność	9
3.4.3. Procedura odwoławcza	9
3.5. Struktura Regulaminu Sieci.....	9
3.6. Obowiązki, zmiany i aktualizacja.....	9
3.6.1. Okres obowiązywania	9
3.6.2. Proces zmian i aktualizacji.....	9
3.7. Publikowanie.....	10
3.8. Dane kontaktowe.....	10
3.9. Sposoby rozwiązywania sporów	10
4. WARUNKI DOSTĘPU.....	11
4.1. Wprowadzenie.....	11
4.2. Ogólne warunki dostępu.....	11
4.2.1. Warunki składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej.....	11
4.2.2. Warunki uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej	11
4.2.3. Licencje.....	12
4.2.4. Certyfikat bezpieczeństwa	12
4.3. Ogólne warunki handlowe.....	12
4.3.1. Umowa ramowa	12
4.4. Przepisy eksploatacyjne.....	12
4.5. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych.....	13
4.6. Towary niebezpieczne	13
4.7. Zasady akceptacji taboru kolejowego.....	13
4.8. Proces akceptacji personelu	15
5. INFRASTRUKTURA.....	16
5.1. Wprowadzenie – wykaz udostępnianych linii kolejowych	16
5.2. Zasięg sieci	16
5.3. Opis sieci	16
5.4. Zasilanie trakcyjne	16

5.5. Systemy prowadzenia ruchu i łączności	16
5.5.1. Systemy sygnalizacji	16
5.5.2. Systemy prowadzenia ruchu	17
5.5.3. Systemy łączności	17
5.6. Ograniczenia ruchu	17
5.6.1. Ograniczenia środowiskowe.....	17
5.6.2. Ograniczenia w przewozach towarów niebezpiecznych	17
5.7. Dostępność infrastruktury	18
5.7.1. Rozwój infrastruktury.....	18
5.8. Obiekty infrastruktury usługowej	18
5.8.1. Stacje pasażerskie	18
6. PRZYDZIELANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ	19
6.1. Wprowadzenie.....	19
6.2. Opis procesu	19
6.2.1. Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów	19
6.2.2. Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postojów	19
6.2.3. Rezerwacja zdolności przepustowej dla tymczasowych ograniczeń zdolności przepustowej (zamknięć torowych)	19
6.3. Harmonogram zamawiania i przydzielania tras pociągów	19
6.3.1. Zmiany do rozkładu jazdy pociągów	19
6.3.1.1. Modyfikacja przydzielonej zdolności przepustowej	20
6.4. Proces przydzielania tras pociągów	20
6.4.1. Proces koordynacji i rozwiązywania kolizji pomiędzy złożonymi wnioskami	20
6.4.2. Przepiętna infrastruktura: definicja, kryteria pierwszeństwa i postępowanie	20
6.4.3. Wpływ umów ramowych	21
6.5. Przydzielanie zdolności przepustowej na potrzeby utrzymania, rewitalizacji i modernizacji	21
6.6. Komunikacja zastępcza	21
6.7. Zasady rezygnacji z niewykorzystanej zdolności przepustowej.....	22
6.8. Przesyłki nadzwyczajne i towary niebezpieczne.....	22
6.9. Specjalne działania podejmowane w przypadku zakłóceń.....	22
6.9.1. Zasady dokonywania powiadomień	22
6.9.2. Przewidywane problemy	23
6.9.2.1. Postępowanie w przypadku stwierdzenia uszkodzeń pojazdu.....	24
6.9.2.2. Nieprzewidziane problemy.....	24
6.9.2.3. Postępowanie w razie zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym	24
6.10. Przydzielanie zdolności przepustowej dla obiektów infrastruktury usługowej	26
7. USŁUGI	27

7.1. Wprowadzenie.....	27
7.2. Minimalny pakiet dostępu.....	27
7.3. Dostęp do obiektów infrastruktury usługowej i świadczenie usług.....	27
7.3.1. Świadczenie usług na obiektach infrastruktury usługowej.....	27
8. OPŁATY.....	28
8.1. Zasady ustalania opłat.....	28
8.2. Sposób ustalenia opłat.....	28
8.3. Taryfy.....	28
8.3.1. Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.....	28
8.3.2. Opłaty za świadczone usługi, o których mowa w pkt 7.3.....	28
8.4. Kary i zachęty finansowe.....	29
8.4.1. Opłaty za niewykorzystanie/rezygnację ze zdolności przepustowej.....	29
8.4.2. Ulgi z tytułu wyposażenia taboru w ERTMS.....	30
8.5. Plan wykonania.....	30
8.6. Zmiany opłat.....	31
8.7. Zasady rozliczeń.....	31
8.8. Gwarancje finansowe.....	31
9. POSTĘPOWANIE W TRAKCIE REALIZACJI UMOWY.....	33
9.1. Organizacja i realizacja przejazdów pociągów.....	33
9.2. Działania sprawdzające przeprowadzane przez uprawniony personel PKM.....	33
9.3. Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań.....	34
9.4. Zezwolenia dla pracowników przewoźnika.....	35
9.5. Zgłaszanie przez Przewoźnika gotowości do odjazdu.....	35
Załącznik nr 1. Dane adresowe.....	37
Załącznik nr 2. Zasięg sieci.....	38
Załącznik nr 3. Parametry techniczne i eksploatacyjne linii.....	39
Załącznik nr 3a. Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych.....	47
Załącznik nr 3b. Wykaz parametrów sieci trakcyjnej.....	50
Załącznik nr 4. Instrukcje i inne dokumenty.....	51
Załącznik nr 5. Harmonogram planowanych zamknięć torowych.....	52
Załącznik nr 6. Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKM obowiązujący na RRJ 2025/2026.....	53

1. SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik nr 1. Dane adresowe

Załącznik nr 2. Zasięg sieci

Załącznik nr 3. Parametry techniczno-eksploatacyjne linii

Załącznik nr 3a. Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych

Załącznik nr 3b. Wykaz parametrów sieci trakcyjnej

Załącznik nr 4. Instrukcje i inne dokumenty

Załącznik nr 5. Harmonogram planowanych zamknięć torowych

Załącznik nr 6. Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej obowiązujący na RRJ 2025/2026

2. DEFINICJE POJĘĆ I SKRÓTÓW W REGULAMINIE

1. W niniejszym Regulaminie stosowane są pojęcia dotyczące udostępniania infrastruktury kolejowej określone w obowiązujących przepisach, w szczególności w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zwanej dalej „**Ustawą**” i aktach wykonawczych do niej, w tym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej, zwanego dalej „**Rozporządzeniem**”.
2. Dla potrzeb Regulaminu wprowadza się definicje następujących pojęć i skrótów:
 - 1) **Aplikant** – przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego;
 - 2) **Przewoźnik** lub **Przewoźnik kolejowy** - przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorca świadczący wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa;
 - 3) **Cennik** - Cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKM S.A, sporządzony zgodnie z § 21 Rozporządzenia;
 - 4) **Instrukcje** – instrukcje i inne dokumenty PKM, o których mowa w **Załączniku nr 4**;
 - 5) **ISZTP** – Internetowy System Zamawiania Trasy Pociągu „Zamawiaj i Jedź” na stronie internetowej PLK (www.plk-sa.pl) – aplikacja umożliwiająca Aplikantom i Przewoźnikom kolejowym kompleksową obsługę wniosków o przydzielenie tras pociągów;
 - 6) **Kolizja pomiędzy złożonymi wnioskami** – sytuacja, w której co najmniej dwóch Przewoźników kolejowych złożyło wnioski o przydzielenie tras pociągów (zgodnie z definicją trasy pociągu określoną w art. 4 pkt 12 Ustawy) na korzystanie z tego samego odcinka linii w tym samym czasie;
 - 7) **Koordinacja** – proces rozwiązywania przez PLK na podstawie umowy o współpracy zarządców w zakresie połączenia dróg kolejowych w bieżącym rozkładzie jazdy, w drodze konsultacji z Aplikantami/Przewoźnikami kolejowymi, Kolizji pomiędzy złożonymi wnioskami o przydzielenie tras pociągów;
 - 8) **LCS PKM** – Lokalne Centrum Sterowania PKM;
 - 9) **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;
 - 10) **Okres przepiętnienia** – część doby, doba lub dni, w których popyt na zdolność przepustową linii kolejowej lub jej odcinka nie może być w pełni zaspokojony, w tym biorąc pod uwagę parametry pociągu zamówione przez Aplikanta/Przewoźnika, nawet po dokonaniu koordynacji;
 - 11) **PKM** lub **Zarządca** – Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.;
 - 12) **PLK** – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
 - 13) **Pracownicy Przewoźnika** – pracownicy Przewoźnika kolejowego oraz inne osoby, którymi się on posługuje w celu wykonania Umowy o wykorzystanie;
 - 14) **Pracownicy PKM** – pracownicy PKM oraz inne osoby, którymi się ona posługuje w celu wykonania Umowy o wykorzystanie;
 - 15) **Przerwa technologiczna** – ustalone przez Zarządcę czasowe ograniczenie udostępniania infrastruktury kolejowej Przewoźnikom kolejowym, wykorzystywane do prowadzenia prac inwestycyjnych, modernizacyjnych, remontowych i bieżącego utrzymania;
 - 16) **Regulamin** – niniejszy Regulamin,

- 17) Regulamin PLK** – Regulamin sieci opracowany przez PLK;
- 18) Rozkłady jazdy:**
- a) **RRJ** – roczny rozkład jazdy pociągów – rozkład jazdy pociągów obowiązujący pomiędzy dwoma kolejnymi zmianami rozkładu jazdy pociągów następującymi o północy w drugą sobotę grudnia;
 - b) **IRJ** – indywidualny rozkład jazdy pociągu – rozkład jazdy pociągu opracowany na podstawie wniosku o przydzielenie trasy pociągu dotyczącego przydzielenia nowej zdolności przepustowej w okresie obowiązywania RRJ;
 - c) **ZRJ** – zastępczy rozkład jazdy pociągu – rozkład jazdy pociągu opracowany przez PLK, zawierający zmiany wynikające z planowanej realizacji prac inwestycyjnych, modernizacyjnych, remontowych i bieżącego utrzymania;
- 19) Rozporządzenie** – rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej z późniejszymi zmianami;
- 20) SEOP** - System Ewidencji Opóźnień Pociągów;
- 21) 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;
- 22) Sytuacja nadzwyczajna** – sytuacja, w której w wyniku Zdarzenia nadzwyczajnego, stwarzającego zakłócenie lub zagrożenie zakłócenia procesu eksploatacyjnego na liniach PKM, ograniczone lub niemożliwe jest wykonanie zobowiązań wynikających z tej umowy, a której żadna ze stron umowy, przy zachowaniu należytej staranności, nie mogła przewidzieć lub jej zapobiec;
- 23) TNWR** – Towary Niebezpieczne Wysokiego Ryzyka;
- 24) Umowa o przydzielenie** – umowa o przydzielenie zdolności przepustowej;
- 25) Umowa o współpracy zarządców** – umowa o współpracy zarządców w zakresie połączenia dróg kolejowych;
- 26) Umowa o wykorzystanie** – umowa o wykorzystanie zdolności przepustowej;
- 27) Ustawa** - ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym z późniejszymi zmianami;
- 28) WRJ** – wewnętrzny rozkład jazdy;
- 29) Zdarzenie** – poważny wypadek, wypadek lub incydent;
- 30) Zdarzenie nadzwyczajne** – zdarzenie nagłe i niezależne od woli stron Umowy o wykorzystanie, będące w szczególności skutkiem:
- a) wprowadzenia na całym obszarze kraju lub jego części stanu nadzwyczajnego, stanu klęski żywiołowej, stanu wyjątkowego, stanu wojennego lub stanu zagrożenia epidemicznego lub stanu epidemii,
 - b) protestów społecznych, np. strajki, rozruchy czy zamieszki,
 - c) aktów terroru lub wystąpienia zagrożenia takimi aktami,
 - d) innych nieprzewidzianych wydarzeń, takich jak powodzie, pożary, huragany, osuwiska ziemi, długotrwałe opady atmosferyczne, awarie sieci energetycznych lub sieci łączności itp.

3. INFORMACJE OGÓLNE

3.1. Wprowadzenie

1. PKM jest zarządcą Linii kolejowych nr 248 i 253.
2. PKM posiada Świadectwo Bezpieczeństwa nr 112/ZI/23 wydane w dniu 10 grudnia 2023 roku przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, które jest ważne do dnia 28 grudnia 2028 roku.
3. Do momentu włączenia Linii PKM do reszty systemu kolei i uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa w rozumieniu art. 18a Ustawy, Linie PKM są przeznaczone do prowadzenia przewozów regionalnych, w tym wojewódzkich. W związku z powyższym zapisy Regulaminu odnoszące się do przewozów innych niż wskazane powyżej, zaczną obowiązywać z chwilą otrzymania przez PKM autoryzacji bezpieczeństwa.
4. Linie PKM położone są pomiędzy liniami kolejowymi, znajdującymi się w zarządzie PLK. Z uwagi na te uwarunkowania, PKM zawarła z PLK umowę o współpracy zarządców, zgodnie z którą PLK obsługuje wnioski o przydzielenie tras pociągów przy wykorzystaniu ISZTP oraz Regulaminu PLK.

3.2. Cel Regulaminu

Określenie zasady współpracy i wymagań w zakresie udostępniania infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKM oraz infrastruktury usługowej połączonej z siecią kolejową Zarządcy, odnoszące się do wszystkich Aplikantów i Przewoźników kolejowych, zawiera Regulamin sieci, zwany dalej „Regulaminem”.

3.3. Ramy prawne

1. Podstawowe warunki prawne funkcjonowania transportu kolejowego, w tym dostępu do infrastruktury kolejowej, określają przepisy Ustawy, akty wykonawcze do niej oraz inne powszechnie obowiązujące przepisy prawa, w tym kształtujące stosunki handlowe podmiotów gospodarczych.
2. Akty prawne Rzeczypospolitej Polskiej dotyczące transportu kolejowego dostępne są na stronie internetowej:
<https://www.utk.gov.pl/pl/akty-prawne-i-orzecznic/akty-prawne/akty-prawne-rzeczpospol>
3. Akty prawne Unii Europejskiej dotyczące transportu kolejowego dostępne są na stronie internetowej:
<https://www.utk.gov.pl/pl/akty-prawne-i-orzecznic/akty-prawne/akty-prawne-unii-europe>

3.4. Status prawny

3.4.1. Postanowienia ogólne

1. Regulamin opracowywany jest na podstawie art. 32 Ustawy i § 27 Rozporządzenia.
2. Projekt Regulaminu konsultowany jest z Aplikantami, zgodnie z § 27 ust. 3 Rozporządzenia.
3. Projekt Regulaminu, jego zmiany oraz ogłoszenie o jego konsultacji umieszczane są na stronie internetowej PKM pod adresem: www.pkm-sa.pl.
4. Podmioty uprawnione do zgłaszania uwag do Regulaminu, powinny je kierować do PKM za pomocą poczty elektronicznej, na adres regulamin@pkm-sa.pl, w temacie wiadomości umieszczając treść „dot. regulaminu sieci PKM”.
5. Zestawienie zgłoszonych uwag, wraz z informacją o sposobie ich rozpatrzenia oraz uzasadnieniem w przypadku ich odrzucenia, publikowane jest na stronie internetowej PKM w terminie do 30 dni od dnia, w którym upływa termin wyznaczony przez PKM na zgłoszenie uwag.

6. Regulamin przyjmowany jest do stosowania uchwałą Zarządu PKM oraz publikowany na stronie internetowej PKM pod adresem www.pkm-sa.pl.

3.4.2. Odpowiedzialność

PKM nie ponosi odpowiedzialności za informacje publikowane przez inne podmioty pod adresami internetowymi podanymi w Regulaminie, w tym za dane opracowywane przez innych zarządców infrastruktury kolejowej i operatorów obiektów infrastruktury usługowej.

3.4.3. Procedura odwoławcza

Skargi i wnioski dotyczące działalności PKM przyjmowane są w formie pisemnej lub za pomocą poczty elektronicznej na wskazane poniżej adresy:

Pomorska Kolej Metropolitalna SA
ul. Budowlanych 77, 80-298 Gdańsk
e-mail: sekretariat@pkm-sa.pl

za wyjątkiem spraw dotyczących Regulaminu, w zakresie którego kontakt przebiega zgodnie z pkt 3.4.1. Regulaminu, a w zakresie realizacji Umowy o przydzielenie lub Umowy o wykorzystanie - zgodnie z daną Umową.

3.5. Struktura Regulaminu Sieci

Regulamin składa się z dwóch części:

1. Opisowej - określającej m.in. warunki dostępu do infrastruktury kolejowej, przydzielania zdolności przepustowej, korzystania z przydzielonej zdolności przepustowej, rodzaje świadczonych usług oraz informacje o opłatach;
2. Załączników - zawierających m.in. charakterystykę sieci kolejowej, wykazy jednostek i komórek organizacyjnych przywoływanych w części opisowej Regulaminu, wzory dokumentów, wykaz przepisów wewnętrznych obowiązujących Aplikanta/Przewoźnika, harmonogramy zamknięć torowych, dane teleadresowe PKM.

3.6. Obowiązki, zmiany i aktualizacja

3.6.1. Okres obowiązywania

Regulamin obowiązuje w okresie przygotowania, opracowania i obowiązywania rozkładu jazdy 2025/2026.

3.6.2. Proces zmian i aktualizacji

1. Zmiany w części opisowej Regulaminu dokonywane są w uzasadnionych przypadkach po wcześniejszych konsultacjach z Aplikantami. Zmiany te wchodzi w życie w terminie 10 dni od daty ich wprowadzenia chyba, że z uzasadnionych przyczyn, PKM określi inny termin.
2. Zmiany wynikające ze zmian powszechnie obowiązujących przepisów prawa dokonywane są z zachowaniem terminów określonych tymi przepisami.
3. Zmiany wprowadzone w załącznikach do Regulaminu nie wymagają przeprowadzenia konsultacji społecznych.

3.7. Publikowanie

1. Aktualny tekst Regulaminu wraz z załącznikami publikowany jest na stronie internetowej www.pkm-sa.pl.
2. PKM informuje Aplikantów o ogłoszeniu Regulaminu oraz wprowadzeniu zmian i aktualizacji, za pomocą poczty elektronicznej, pod warunkiem przekazania na adres wskazany w pkt 3.4.1 ust. 4, adresu poczty elektronicznej Aplikanta.

3.8. Dane kontaktowe

Dane kontaktowe Pracowników PKM udzielających szczegółowych informacji o parametrach techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych, informacji na temat bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych, oraz w przedmiocie ochrony środowiska – zawiera **Załącznik nr 1**.

3.9. Sposoby rozwiązywania sporów

Wszelkie spory pomiędzy PKM a Aplikantami lub Przewoźnikami rozstrzygane będą w pierwszej kolejności polubownie, a w wypadku braku możliwości ugodowego zakończenia sporu, zastosowanie będą miały zasady wskazane w Umowach o przydzielenie lub Umowach o wykorzystanie.

4. WARUNKI DOSTĘPU

4.1. Wprowadzenie

Rozdział 4 zawiera warunki i zasady związane z udostępnianiem infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKM.

4.2. Ogólne warunki dostępu

Warunki związane z dostępem opracowano na podstawie zapisów Ustawy oraz Rozporządzenia.

4.2.1. Warunki składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej

1. Aplikant nabywa prawo do składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej po zawarciu z Zarządcą Umowy o przydzielenie zdolności przepustowej.
2. W celu zawarcia Umowy o przydzielenie, Aplikant składa w formie pisemnej wniosek o zawarcie umowy o przydzielenie, na adres:

Pomorska Kolej Metropolitalna SA
ul. Budowlanych 77, 80-298 Gdańsk
e-mail: sekretariat@pkm-sa.pl

We wniosku aplikant określa w szczególności:

- 1) firmę (względnie nazwę lub imię i nazwisko, w zależności od formy organizacyjno-prawnej), siedzibę i adres;
 - 2) dane umożliwiające jednoznaczną identyfikację, m.in. NIP, REGON, KRS;
 - 3) planowany zakres zamawianej zdolności przepustowej,
 - 4) sposób i terminy przekazywania Zarządcy informacji o Przewoźniku kolejowym, uprawnionym do wykorzystania wnioskowanej zdolności przepustowej.
3. W przypadku Aplikantów zamierzających składać wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej w zakresie kolejowych przewozów osób, Aplikant określa planowany zakres zamawianej zdolności przepustowej w takim zakresie, w jakim zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, przedstawił oświadczenie organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową o świadczenie usług publicznych albo uzyskał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu.
 4. Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej i ich rozpatrywanie odbywa się na zasadach określonych w punktach 6.1. - 6.4.
 5. Zdolność przepustowa przydzielona Aplikantowi nie może być przekazana innemu Aplikantowi.
 6. Zdolność przepustowa przydzielona Aplikantowi, który nie jest Przewoźnikiem kolejowym nie może być wykorzystana do realizacji innego rodzaju przewozów, niż wskazany we wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej.
 7. Aplikant, który nie jest Przewoźnikiem, może wskazać różnych Przewoźników kolejowych uprawnionych do wykorzystania zdolności przepustowej przydzielonej na podstawie poszczególnych wniosków.
 8. Aplikant, który jest Przewoźnikiem, nie może wskazać innego Przewoźnika kolejowego do wykorzystania przydzielonej mu zdolności przepustowej.

4.2.2. Warunki uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej

1. Przewoźnik kolejowy nabywa prawo do wykorzystania przydzielonej Aplikantowi zdolności przepustowej po zawarciu z Zarządcą Umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej.

2. Zarządca przedstawia Przewoźnikowi kolejowemu wskazanemu przez Aplikanta, w terminie uzgodnionym z Aplikantem, projekt Umowy o wykorzystanie.
3. Przed zawarciem Umowy o wykorzystanie, Przewoźnik zobowiązany jest do przedłożenia Zarządcy:
 - 1) poświadczonej kopii ważnej licencji, o której mowa w art. 43 Ustawy, w zakresie w jakim odpowiada ona przedmiotowi Umowy o wykorzystanie;
 - 2) poświadczonej kopii ważnego certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18b Ustawy;
 - 3) oświadczenia, 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;
 - 4) oświadczenia, że będzie informował o zmianach, zawieszeniu lub cofnięciu licencji i/lub certyfikatu bezpieczeństwa na adres:

Pomorska Kolej Metropolitalna SA
ul. Budowlanych 77, 80-298 Gdańsk
e-mail: sekretariat@pkm-sa.pl

Dokumenty należy przedłożyć w języku polskim lub w uwierzytelnionym tłumaczeniu oryginałów na język polski.

4.2.3. Licencje

Organem właściwym do udzielania, odmowy udzielania, zmiany, zawieszenia lub cofnięcia licencji przewoźnika kolejowego jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

Urząd Transportu Kolejowego
Al. Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa
utk@utk.gov.pl
www.utk.gov.pl

4.2.4. Certyfikat bezpieczeństwa

Wydawanie, przedłużanie ważności, zmiana i cofanie certyfikatów bezpieczeństwa oraz prowadzenie i aktualizacja ich rejestru należy do zadań Prezesa UTK, w zakresie nadzoru nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei.

Dane kontaktowe Urzędu Transportu Kolejowego wskazano w punkcie 4.2.3.

4.3. Ogólne warunki handlowe

Szczegółowe warunki współpracy Aplikantów oraz Przewoźników kolejowych z Zarządcą ustalane będą w Umowie o przydzielenie lub Umowie o wykorzystanie, określającej prawa i obowiązki stron, aspekty handlowe oraz formalnoprawne dotyczące realizacji wzajemnych zobowiązań.

4.3.1. Umowa ramowa

PKM do dnia obowiązywania RRJ 2025/2026 nie planuje zawierania umów o rezerwację zdolności przepustowej w okresie wykraczającym poza okres obowiązywania RRJ.

4.4. Przepisy eksploatacyjne

1. Wykaz przepisów wewnętrznych dla Aplikanta i Przewoźnika wskazany jest w **Załączniku nr 4**.

2. O zmianach przepisów wewnętrznych, wskazanych w **Załączniku nr 4**, Zarządca powiadamia Aplikantów i Przewoźników, w terminie umożliwiającym przygotowanie się do wprowadzenia zmian, jednak nie później niż 7 dni kalendarzowych przed wejściem w życie tych zmian.
3. Aktualne przepisy wewnętrzne zamieszczone są na stronie internetowej: www.pkm-sa.pl.
4. W przypadku ich braku na stronie internetowej, o której mowa powyżej, na pisemny wniosek Aplikanta lub Przewoźnika, Zarządca przesyła je nieodpłatnie w wersji elektronicznej, na wskazany przez Aplikanta lub Przewoźnika adres.

4.5. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych

1. Przejazdy pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi realizowane są przez PKM w ramach RRJ, IRJ, po uprzednim ustaleniu warunków przewozu przesyłki.
2. Aplikant lub Przewoźnik składa wniosek o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK, zgodnie z umową o współpracy zarządców w zakresie połączenia dróg kolejowych w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów i Regulaminem PLK.
3. Szczegółowe informacje zawarte we wniosku o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej, o którym mowa w ust. 2, określa „Instrukcja organizacji i postępowania przy przesyłkach nadzwyczajnych PKM-11” wymieniona w **Załączniku nr 4**.
4. PKM, w przypadku zamknięć torowych, które odbywają się na terenie i z przyczyn PKM, na wniosek Aplikanta/Przewoźnika dokonuje aktualizacji wydanych wcześniej zgód na przewóz przesyłek nadzwyczajnych.

4.6. Towary niebezpieczne

1. Towary niebezpieczne oznaczają materiały i przedmioty, których przewóz jest zabroniony przepisami Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID) lub dozwolony tylko na określonych warunkach. Przewóz koleją towarów niebezpiecznych jest to każde przemieszczenie towarów niebezpiecznych wagonem, z uwzględnieniem postojów wymaganych podczas tego przewozu oraz czynności związanych z tym przewozem.
2. Obowiązek stosowania Regulaminu RID wynika także z dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych, która została implementowana do polskiego porządku prawnego przez ustawę o przewozie towarów niebezpiecznych z dnia 19 sierpnia 2011 r.
3. Regulacje dotyczące przewozów towarów niebezpiecznych koleją zawarte są w „Instrukcji organizacji i postępowania przy przewozie towarów niebezpiecznych PKM-10”, wymienionej w **Załączniku nr 4** oraz w aktach prawnych, wyszczególnionych na stronie internetowej: <http://www.gov.pl/web/infrastruktura/towary-niebezpieczne>

4.7. Zasady akceptacji taboru kolejowego

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, posiadać stosowne dokumenty zgodne z rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym oraz 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, w szczególności w zakresie prawidłowego wyposażenia pociągów pasażerskich we właściwe tablice kierunkowe. Przewoźnicy korzystający z Linii PKM zobowiązani są do udostępnienia PKM danych dotyczących kursujących po tej linii pojazdów kolejowych tj.: typu, serii, nr EVN, długości i masy brutto.

2. Dopuszczalna nierównomierność nacisków wózków, osi i kół danej osi wagonu, musi się mieścić w granicach +/- 12%.
3. Pojazdy kolejowe z napędem powinny mieć zamontowane sprawne czuwaki SHP. Pociągi wyposażone w urządzenia pokładowe systemu ETCS, poruszające się po liniach wyposażonych w czynne i dopuszczone do eksploatacji urządzenia przytorowe systemu ETCS, należy prowadzić z wykorzystaniem tych urządzeń (zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji). Zgodnie z TSI Sterowanie na linii wyposażonej w system ETCS zainstalowane urządzenia przytorowe klasy B mogą być stosowane jedynie przez tabor niespełniający jeszcze wymogów klasy A.
4. Korzystający z Linii PKM Przewoźnicy osób zobowiązani są do zestawiania pociągów z taboru pasażerskiego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym.
5. Pociągi poruszające się po Liniach PKM powinny być wyposażone w sprawny hamulec zespolony.
6. Przewoźnik, chcący korzystać z peronów Linii PKM w sposób zgodny z aktualnymi zapisami Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (TSI PRM) musi wyposażyć swój tabor w urządzenia wspomagające wsiadanie zgodnie z ww. Decyzją, odpowiednie 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.
7. Wszystkie urządzenia radiotelefoniczne, aby pracować w radiotelefonicznej sieci GSM-R, muszą spełniać następujące wymagania:
 - 1) legitymować się aktualnym dokumentem potwierdzającym spełnienie zasadniczych wymagań ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. - Prawo telekomunikacyjne,
 - 2) legitymować się aktualnym pozwoleniem radiowym, o którym mowa w art. 143 Ustawy Prawo Telekomunikacyjne,
 - 3) współpracować z urządzeniami stosowanymi w radiotelefonicznej sieci PKM standardu GSM-R,
 - 4) nie powodować zakłóceń pracy radiotelefonicznej sieci eksploatowanej na Liniach PKM.
8. Pojazd kolejowy musi być wyposażony w odpowiednio skonfigurowany radiotelefon kabinowy GSM-R z opcją Rail Emergency Call (REC).
9. Przewoźnik, nie może udostępniać użytkowanych przez Pracowników przewoźnika urządzeń radiotelefonicznych należących do PKM pracujących w sieci radiołączności GSM-R osobom trzecim i odpowiedzialny jest za ich sprawność oraz wykorzystywanie.
10. 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.
11. Tabor elektryczny musi być wyposażony w odbieraki prądu (pantografy) o profilu ślizgacza B.2 lub B.7 zgodnym z normą PN-EN 50367. Długość części roboczej ślizgacza (nakładki ślizgowej) wynosi:
 - 1) 1030 mm dla profilu B.2;
 - 2) 1100 mm dla profilu B.7.

Dopuszczalna statyczna siła stykowa wywierana przez pantograf na przewód jezdny ma zawierać się w przedziale od 90 N do 120 N. Szerokość nakładki dla każdego profilu nie może być mniejsza niż 60 mm. Grubość nakładki nie może być mniejsza od najmniejszej podanej w DTR (Dokumentacja Techniczno-Ruchowa) dla danego typu pantografu. Elektryczne pojazdy trakcyjne, których pantografy wyposażone są

w system awaryjnego opuszczania ADD (ang. Automatic Drop Device), w trakcie wykonywania jazd pociągowych powinny mieć uruchomiony wyżej wymieniony system.

4.8. Proces akceptacji personelu

1. Pracownicy Przewoźnika wykonujący czynności związane bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz prowadzący pojazdy kolejowe muszą spełniać warunki określone w Ustawie oraz właściwych aktach wykonawczych wydanych na jej podstawie, w tym maszyniści odnośnie czasu pracy i odpoczynku oraz znajomości odcinków linii kolejowych.
2. Podczas wykonywania zadań wynikających z Umowy o wykorzystanie, Pracownicy Przewoźnika muszą być wyposażeni w aktualne wydawnictwa rozkładu jazdy pociągów lub odpowiednie wyciągi.
3. Szkolenie Pracowników Przewoźnika w zakresie zagadnień związanych z korzystaniem z infrastruktury kolejowej PKM, a w szczególności:
 - 1) techniki ruchu kolejowego,
 - 2) znajomości działek regulaminu technicznego PKM,może być prowadzone na wniosek Przewoźnika przez właściwych Pracowników PKM, przy czym szkolenie to jest obowiązkowe dla Pracowników Przewoźnika, który to Przewoźnik po raz pierwszy będzie wykonywał przewozy po infrastrukturze PKM.
4. Szczegółowy zakres zagadnień, o których mowa w ust. 3, terminy, liczbę godzin szkolenia oraz odpłatność za ich przeprowadzenie, określa odrębna umowa.

5. INFRASTRUKTURA

5.1. Wprowadzenie – wykaz udostępnianych linii kolejowych

PKM zarządza infrastrukturą kolejową o długości linii 34,890 km. W skład infrastruktury PKM wchodzi:

- 1) linia dwutorowa nr 248 zelektryfikowana, gdzie początek jest km 1,204 toru nieparzystego i km 1,429 toru parzystego, a końcem jest km 18,182 dla toru nieparzystego i km 17,985 toru parzystego,
- 2) linia jednotorowa nr 253 zelektryfikowana o długości 1,356 km.
- 3) linia jednotorowa nr 234 nie zelektryfikowana odgałęziająca się od linii nr 248. gdzie początek jest km 9,503 (km 9,653 LK 234), a granicą zarządu PKM jest km 9,567 (km 9,718 LK 234).

PKM nie przewiduje uprzywilejowania rodzaju przewozów na zarządzanych liniach kolejowych w rozumieniu art. 29b Ustawy.

5.2. Zasięg sieci

Zasięg sieci PKM został szczegółowo określony w **Załączniku nr 2**.

5.3. Opis sieci

1. Na zarządzanej infrastrukturze zlokalizowane są 4 posterunki ruchu w tym 1 stacja oraz 22 wiadukty, 9 przepustów, 6 przejść pod torami, 4 kładki dla pieszych i 1 kładka technologiczna.
2. Parametry techniczne i eksploatacyjne zarządzanej przez PKM infrastruktury szczegółowo określono w **Załączniku nr 3**.
3. Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych na liniach PKM znajduje się w **Załączniku nr 3a**.
4. Wykaz obiektów inżynierskich na liniach PKM znajduje się w **Załączniku nr 3**.

5.4. Zasilanie trakcyjne

1. PKM w ramach korzystania z infrastruktury kolejowej na liniach zelektryfikowanych umożliwia pobór energii z sieci trakcyjnej o napięciu 3 kV DC.
2. Operatorem systemu dystrybucji energii elektrycznej, do którego przyłączona jest sieć trakcyjna 3 kV DC jest PGE Energetyka Kolejowa S.A.
3. Przewoźnicy korzystający z energii elektrycznej na cele trakcyjne zobligowani są do zawarcia umów sprzedaży energii elektrycznej i umów o świadczenie usług dystrybucji energii elektrycznej lub umów kompleksowych o świadczenie usług dystrybucji i sprzedaży energii elektrycznej z przedsiębiorstwami energetycznymi w odpowiednim zakresie.
4. Brak obowiązujących umów, o których mowa w ust. 3, może skutkować brakiem możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej przy użyciu trakcji elektrycznej.
5. Szczegółowe uregulowania dotyczące korzystania z infrastruktury kolejowej przy użyciu trakcji elektrycznej zawiera Umowa o przydzielenie lub Umowa o wykorzystanie.
6. Parametry sieci trakcyjnej określono w **Załączniku nr 3b**.

5.5. Systemy prowadzenia ruchu i łączności

5.5.1. Systemy sygnalizacji

Na całości linii zarządzanych przez PKM obowiązuje system sygnalizacji świetlnej.

5.5.2. Systemy prowadzenia ruchu

Na liniach zarządzanych przez PKM funkcjonuje komputerowy system EBI Lock 950 wersja 4 ze sterownikami STC2, system nadrzędny zdalnego sterowania i kierowania ruchem EBI Screen 300, system kontroli niezajętości torów i rozjazdów SOL3 oraz system ERTMS/ETCS poziom 2.

5.5.3. Systemy łączności

Na liniach zarządzanych przez PKM funkcjonuje radiołączność GSM-R według standardu opisanego w TSI. Pociągi kursujące po liniach PKM powinny korzystać wyłącznie z systemu GSM-R.

5.6. Ograniczenia ruchu

1. Korzystających z linii kolejowych obowiązują postanowienia zawarte w Dodatku 2 do WRJ, zawierającym wykaz ostrzeżeń stałych oraz prędkości drogowych na torach głównych zasadniczych stacji węzłowych.
2. Dodatek 2 do WRJ jest opracowywany okresowo, przy czym po raz pierwszy równocześnie z wejściem w życie RRJ.
3. Aktualny Dodatek 2 do WRJ jest dostępny w ISZTP.
4. PKM informuje prowadzącego pojazd kolejowy z napędem, w sposób określony przepisami, o doraźnych zmianach wynikających z nagłej potrzeby wprowadzenia ograniczeń eksploatacyjnych dotyczących:
 - 1) parametrów technicznych i eksploatacyjnych linii, na których odbywa się przejazd, w tym o ograniczeniach związanych z robotami, wprowadzanych ograniczeniach prędkości i innych ograniczeniach eksploatacyjnych;
 - 2) działania urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności oraz urządzeń kontrolnych.

5.6.1. Ograniczenia środowiskowe

1. Przewoźnicy są zobowiązani do zestawiania pociągów z taboru pasażerskiego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym lub bez układu sanitarnego na całej infrastrukturze kolejowej PKM.
2. Przewoźnicy korzystający z infrastruktury kolejowej odpowiadają za wszelkie emisje do środowiska na obszarze kolejowym lub poza nim, powstałe w wyniku prowadzonej przez nich działalności.
3. W przypadku spowodowania przez przewoźnika zanieczyszczenia środowiska lub bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku lub szkody w środowisku - Przewoźnik ponosi koszty podjętych działań zmierzających do usunięcia zanieczyszczenia albo działań zapobiegawczych i naprawczych, zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami ochrony środowiska, w tym przepisami dotyczącymi zapobiegania i naprawy szkód w środowisku.
4. W przypadku spowodowania przez Przewoźnika zanieczyszczenia środowiska, Przewoźnik w ciągu 7 dni od daty zdarzenia przedstawia PKM informację o sposobie i terminach planowanych do podjęcia działań, zmierzających do usunięcia zanieczyszczenia lub działań zapobiegawczych i naprawczych.

5.6.2. Ograniczenia w przewozach towarów niebezpiecznych

Informacje o obostrzeniach dotyczących realizacji przewozów towarów niebezpiecznych, w tym o sposobie postępowania wszystkich uczestników przewozu towarów niebezpiecznych na liniach kolejowych zarządzanych przez PKM oraz o zapobieganiu sytuacjom stwarzającym powstanie zagrożeń dla ludzi i środowiska wynikających z tego procesu zawiera Instrukcja organizacji i postępowania przy przewozie towarów niebezpiecznych – PKM-10, wskazana w **Załączniku nr 4**.

5.7. Dostępność infrastruktury

Ograniczenia eksploatacyjne wynikać mogą między innymi z:

- 1) planowanych zamknięć torowych wynikających z prac 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 lub kryzysowych,
- 6) zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy,
- 7) potrzeb związanych z bezpieczeństwem i obronnością państwa,
- 8) decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz innych uprawnionych organów,
- 9) przerw technologicznych.

Na liniach objętych planowanymi zamknięciami torowymi, PLK opracuje RRJ w oparciu o faktyczne możliwości przepustowości linii, zgodnie z Regulaminem PLK.

5.7.1. Rozwój infrastruktury

Lista projektów realizowanych przez PKM S.A. dostępna jest na stronie internetowej www.pkm-sa.pl.

5.8. Obiekty infrastruktury usługowej

Informacje o obiektach infrastruktury usługowej zawiera Regulamin dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKM, dostępny na stronie internetowej www.pkm-sa.pl.

5.8.1. Stacje pasażerskie

Stacje pasażerskie – szczegółowe warunki techniczne dostępu zawiera Regulamin dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKM, dostępny na stronie internetowej www.pkm-sa.pl.

6. PRZYDZIELANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ

6.1. Wprowadzenie

1. Zdolność przepustowa jest przydzielana na podstawie wniosków złożonych przez Aplikantów, którzy zawarli Umowę o przydzielenie.
2. Wnioski, o których mowa w ust. 1, mogą dotyczyć przydzielenia trasy pociągu, w zakresie przydzielenia nowej zdolności przepustowej lub modyfikacji przydzielonej zdolności przepustowej.
3. We wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dla trasy pociągu Aplikant wskazuje powiązane wnioski, których zrealizowanie jest niezbędne dla przydzielenia wnioskowanej trasy pociągu.

6.2. Opis procesu

6.2.1. Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów

1. Na podstawie umowy o współpracy zarządców w zakresie połączenia dróg kolejowych, zawartej pomiędzy PLK a PKM, w celu skorzystania z linii kolejowych zarządzanych przez PKM, wnioskodawca zwraca się do PLK z wnioskiem o przydzielenie zdolności przepustowej, w ramach RRJ, IRJ oraz ZRJ, według zasad określonych w Regulaminie PLK.
2. Wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej składany jest w formie elektronicznej za pomocą ISZTP – na stronie internetowej PLK (www.plk-sa.pl), według zasad określonych w Regulaminie PLK.
3. PKM ani PLK nie opracowuje uproszczonego rozkładu jazdy pociągu.

6.2.2. Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju

PKM nie oferuje usług w zakresie manewrów lub postoju.

6.2.3. Rezerwacja zdolności przepustowej dla tymczasowych ograniczeń zdolności przepustowej (zamknięć torowych)

Informacje na temat planowanych długoterminowych zamknięć torowych, w tym projekty Harmonogramów zamknięć torowych dostępne są na stronie internetowej www.pkm-sa.pl w zakładce: Dla biznesu/Dla przewoźników/Regulamin sieci PKM 2025/2026 w **Załączniku nr 5** do Regulaminu.

Informacje o planowanych okresowych ograniczeniach w przepustowości przekazywane są zainteresowanym Aplikantom na etapie zgłaszania założeń do opracowania projektu ZRJ .

6.3. Harmonogram zamawiania i przydzielania tras pociągów

1. PLK przyjmuje wnioski Aplikantów/Przewoźników o przydzielenie tras pociągów w rozkładzie jazdy pociągów 2025/2026 w terminach określonych w Regulaminie PLK.
2. PLK po opracowaniu tras pociągów, powiadamia Aplikantów/Przewoźników o przydzielonych trasach.
3. PLK przydziela trasy pociągów zgodnie z zapisami Regulaminu PLK, opracowanego w ramach rozkładu jazdy pociągów 2025/2026.

6.3.1. Zmiany do rozkładu jazdy pociągów

1. Zmiany do rozkładu jazdy mogą obejmować:

- 1) przygotowanie propozycji zmian przydzielonych tras pociągów, których zmiana jest konieczna w związku ze zmianą parametrów infrastruktury kolejowej;
 - 2) rozpatrzenie wniosków o przydzielenie tras pociągów dotyczących modyfikacji przydzielonych tras pociągów;
 - 3) przygotowanie propozycji zmian przydzielonych tras pociągów, które są możliwe z uwagi na zmianę parametrów infrastruktury kolejowej lub zmiany, o których mowa w pkt 1 i 2;
 - 4) rozpatrzenie wniosków o przydzielenie tras pociągów dotyczących przydzielenia nowych tras pociągów.
2. Na podstawie umowy o współpracy zarządców kolejowych w zakresie połączenia dróg kolejowych w obowiązującym rozkładzie jazdy zasady zmian do rozkładu jazdy określone są w Regulaminie PLK.
 3. PLK wprowadza zmiany w rozkładzie jazdy pociągów, wynikające z inwestycji, remontów lub utrzymania linii PKM, w terminach określonych w Regulaminie PLK.

6.3.1.1. Modyfikacja przydzielonej zdolności przepustowej

1. PKM umożliwia Aplikantom modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej.
2. Modyfikacja przydzielonej zdolności przepustowej jest możliwa tylko poprzez złożenie wniosku za pomocą ISZTP.
3. Modyfikacja zdolności przepustowej odbywa się na podstawie zapisów Regulaminu PLK.

6.4. Proces przydzielania tras pociągów

6.4.1. Proces koordynacji i rozwiązywania kolizji pomiędzy złożonymi wnioskami

Na podstawie umowy o współpracy zarządców w zakresie połączenia dróg kolejowych, zawartej pomiędzy PLK a PKM, w przypadku powstania kolizji pomiędzy złożonymi wnioskami o przydzielenie tras pociągów lub przydzielonych tras na linii PKM, podejmowany jest przez PLK proces Koordynacji, według zasad określonych w Regulaminie PLK.

6.4.2. Przepiętna infrastruktura: definicja, kryteria pierwszeństwa i postępowanie

1. Jeżeli pomimo działań, o których mowa w pkt 6.4.1., nie jest możliwe zrealizowanie zamówień określonych we wnioskach o przydzielenie tras pociągów w sposób zgodny z oczekiwaniami Aplikantów, PKM niezwłocznie powiadamia Prezesa UTK oraz zainteresowanych Aplikantów, że linia kolejowa lub jej odcinek jest przepiętny, z wyłączeniem przypadków, o których mowa w § 7 ust. 11 pkt 1 Rozporządzenia. PKM powiadamia również o linii kolejowej lub jej odcinku, na którym przewidywane jest wystąpienie braku zdolności przepustowej w kolejnym, najbliższym okresie opracowywania RRJ.
2. Dla przepiętnych linii kolejowych lub jej odcinków, PKM na podstawie otrzymanych informacji od PLK, zgodnie z treścią art. 30 ust. 4-7 Ustawy, przedstawia Prezesowi UTK wyniki analizy zdolności przepustowej linii kolejowej oraz plan powiększenia zdolności przepustowej, sporządzone zgodnie z treścią § 13 i § 14 Rozporządzenia
3. Przydział tras pociągów na przepiętnych odcinkach linii kolejowych odbywa się na podstawie wyników aukcji, o których mowa w § 7 ust. 11 pkt 4 Rozporządzenia.
4. PKM, na podstawie otrzymanych informacji od PLK, podaje do wiadomości progową wielkość wykorzystania trasy pociągu przydzielonej na odcinku infrastruktury kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej, której przekroczenie przez Przewoźnika upoważnia Zarządcę do pozbawienia go prawa do jej wykorzystania

6.4.3. Wpływ umów ramowych

Zgodnie z pkt. 4.3.1 PKM do dnia obowiązywania RRJ 2025/2026 nie planuje zawierania umów o rezerwację zdolności przepustowej w okresie wykraczającym poza okres obowiązywania RRJ.

6.5. Przydzielanie zdolności przepustowej na potrzeby utrzymania, rewitalizacji i modernizacji

1. Przydzielanie zdolności przepustowej w celu realizacji przejazdu na potrzeby utrzymania, rewitalizacji i modernizacji odbywa się według zasad określonych w rozdziale 6.
2. Przejazd pociągu na potrzeby, o których mowa w ust. 1, realizowany jest w oparciu o opracowany rozkład jazdy pociągu na podstawie umów zawartych z PKM.
3. Wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej na potrzeby utrzymania (przejazd utrzymaniowo-naprawczy), w części zawierającej uwagi i wskazówki musi zawierać:
 - 1) nr umowy bądź zamówienia na wykonanie prac utrzymaniowo-naprawczych, stanowiącej podstawę dla realizacji przejazdu pociągu (umowa zawierana przez PKM z wykonawcą usług w zakresie utrzymania, nadzoru, przeprowadzania badań lub naprawy infrastruktury kolejowej);
 - 2) imię i nazwisko uprawnionego pracownika danej branży z Pionu Zarządzania Infrastrukturą, uzgadniającego Wniosek ze strony PKM.
4. Za przejazd pociągu utrzymaniowo-naprawczego, w tym pociągu sieciowego, uruchamianego na potrzeby utrzymania infrastruktury kolejowej, nadzoru lub usuwania awarii, odbywającego się na zlecenie PKM nie nalicza się opłat.

6.6. 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 środków transportu drogowego, dostosowanych do liczby podróżnych, wykonywanego przez przewoźnika drogowego posiadającego licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób lub przedsiębiorcę w zakresie przewozu osób taksówką.
2. Planowanie komunikacji zastępczej z powodu planowanych zamknięć torowych odbywa się w procesie opracowywania i uzgadniania ZRJ.
3. PKM obowiązana jest do pokrycia dodatkowych kosztów ponoszonych przez Przewoźnika z tytułu wprowadzenia komunikacji zastępczej, jeżeli jej wprowadzenie wynika z przyczyn leżących po stronie PKM. Przez dodatkowe koszty, o których mowa wyżej, rozumie się różnicę pomiędzy kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby Przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu bez jakichkolwiek ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, powstałych z przyczyn leżących po stronie PKM, a pełnymi udokumentowanymi kosztami ponoszonymi przez Przewoźnika za wykonanie usługi komunikacji zastępczej przez realizatora tej usługi, przy czym usługa ta powinna stanowić najtańszą alternatywę dla Przewoźnika w stosunku do komunikacji podstawowej. Pełne koszty, o których mowa powyżej, odnoszą się do kwoty z faktury wystawionej przez realizatora wykonującego usługi komunikacji zastępczej, są to koszty udostępnienia pojazdu drogowego wraz z jego kierowcą.
4. Rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy o wykorzystanie.
5. W celu rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej Przewoźnik będzie zobowiązany do złożenia oświadczenia o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej oraz oświadczenia o nier refundowaniu dodatkowych kosztów komunikacji zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego.

6. Wprowadzenie komunikacji zastępczej przez Przewoźnika z przyczyn, o których mowa w pkt 6.9.2.3 oraz nieplanowanych zamknięć torowych, nieujętych w ZRJ, odbywa się w trybie operatywnego uzgodnienia z Dyspozyturą PKM. Przewoźnik, przed wprowadzeniem komunikacji zastępczej, informuje Dyspozyturę PKM o:

- 1) dacie i godzinie wprowadzenia komunikacji zastępczej;
- 2) pociągach, za które zostanie wprowadzona komunikacja zastępcza;
- 3) relacji trasy przejazdu komunikacji zastępczej.

Wyżej wymienione informacje powinny być również przekazane w formie pisemnej.

7. Przewoźnik obowiązany jest do pokrycia kosztów wynikających z działań podjętych dla zapewnienia ciągłości i bezpieczeństwa ruchu kolejowego, o ile przyczyny determinujące wprowadzenie komunikacji zastępczej leżą po jego stronie.

6.7. Zasady rezygnacji z niewykorzystanej zdolności przepustowej

1. Aplikant ma prawo do zrezygnowania z przydzielonej trasy pociągu lub jej części. Rezygnacja z przydzielonej trasy pociągu dokonywana jest poprzez ISZTP. W tym przypadku, PKM pobiera opłatę rezerwacyjną za całą albo część zamówionej i przydzielonej trasy pociągu, która nie została przez Przewoźnika wykorzystana, na zasadach określonych w podrozdziale 8.4.1 Regulaminu.

2. PLK przyjmuje rezygnację z przydzielonej trasy pociągu na zasadach określonych w Regulaminie PLK.

3. Potwierdzenie przyjęcia „Rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w całości lub jej części” generowane jest automatycznie z ISZTP i przesyłane pocztą elektroniczną na adres e-mail Aplikanta.

W przypadku awarii ISZTP rezygnację z całości lub części przydzielonej trasy pociągu, należy składać do właściwego terytorialnie stanowiska ds. konstrukcji rozkładów jazdy pociągów, odpowiadającego obszarowo miejscu planowanego rozpoczęcia przejazdu (dane teleadresowe znajdują się w Regulaminie PLK), za pomocą poczty elektronicznej.

4. Podanie przez Aplikanta błędnych danych skutkuje nieprzyjęciem rezygnacji.

6.8. Przesyłki nadzwyczajne i towary niebezpieczne

Wymagania i informacje dotyczące przewozu przesyłek nadzwyczajnych i towarów niebezpiecznych zostały opisane w pkt 4.5 [Przewóz przesyłek nadzwyczajnych] i pkt 4.6 [Towary niebezpieczne].

6.9. Specjalne działania podejmowane w przypadku zakłóceń

Szczegółowe zasady powiadamiania o Zdarzeniach i sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych, tryb powoływania i pracy komisji kolejowych, reguły kwalifikacji oraz zasady dokumentowania prowadzonych postępowań dla zdarzeń określa instrukcja PKM-13.

6.9.1. Zasady dokonywania powiadomień

Zasady dokonywania powiadomień m.in. w przypadku wydarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu, a także bezpieczeństwa osób, mienia bądź środowiska, jak również w przypadku zakłóceń w realizacji rozkładu jazdy pociągów - określa Umowa o wykorzystanie zdolności przepustowej w bieżącym rozkładzie jazdy.

6.9.2. Przewidywane problemy

1. Jeżeli wystąpią odstępstwa od rozkładu jazdy pociągów z winy Przewoźnika (w tym przypadki, o których mowa w podrozdziale 6.9.2.3.), Przewoźnik ponosi względem PKM, jak i innych Przewoźników, o ile skutki tego zdarzenia ich dotyczą, odpowiedzialność za wynikłe utrudnienia w eksploatacji linii kolejowej.
2. Zgodnie z przepisami Ustawy, w razie stwierdzenia istotnego ryzyka zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy, PKM jest zobowiązana do podejmowania działań zmniejszających to ryzyko, w tym także do wstrzymania lub ograniczenia ruchu na całości lub części linii kolejowej.
3. PKM powiadamia zainteresowanych Przewoźników o wystąpieniu zakłóceń mających wpływ na ich działalność eksploatacyjną.
4. W przypadku wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, PKM podejmuje działania mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.
W tym celu PKM może wprowadzić w szczególności: zmniejszenie prędkości przejazdu pociągów, kursowanie pociągów drogą okrężną, zastosowanie zastępczych środków trakcyjnych, odwołanie pociągu, skrócenie relacji, połączenia pociągów, zarządzenie przesiadania podróżnych z odwołanych na trasie pociągów do najbliższych pociągów w danym kierunku jazdy (nawet innego Przewoźnika) wraz z zarządzeniem dodatkowych postojów pociągów, itd.
Pociąg, po alokacji podróżnych do innego pociągu, na dalszej części trasy kursuje jako próżny skład pasażerski do stacji uzgodnionej z Przewoźnikiem.
5. PKM ma prawo – w przypadkach wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych, tj. konieczności „ściągnięcia” uszkodzonego taboru lub taboru z przemieszczonym ładunkiem, w celu przywrócenia możliwości przejazdu – do użycia pojazdu kolejowego z napędem Przewoźnika lub zatrudnienia (zadysponowania do wykonania odpowiednich czynności) Pracownika przewoźnika (maszynisty, rewidenta), posiadającego odpowiednie kwalifikacje w celu usunięcia ze szlaku uszkodzonego pojazdu kolejowego tego przewoźnika oraz innego przewoźnika.
Dotyczy to również przypadków konieczności wyłączenia uszkodzonego taboru z pociągu, który z powodu usterki taboru uniemożliwiającej jego dalszą jazdę, został zatrzymany na torze głównym zasadniczym na stacji oraz gdy zatrzymany pociąg blokuje lub znacznie ogranicza przejezdność stacji.
Użycie pojazdu kolejowego z napędem Przewoźnika lub zatrudnienie (zadysponowanie) Pracownika przewoźnika przez PKM może być zastosowane jedynie w celu „ściągnięcia” uszkodzonego pojazdu do najbliższej stacji, na której istnieją warunki do jego odstawienia albo do przestawienia uszkodzonego taboru z toru głównego na tor boczny na stacji i pomocy w wykonaniu wymaganej próby hamulca po wyłączeniu taboru z pociągu.
W przypadkach, kiedy konieczność dodatkowego użycia pojazdu kolejowego z napędem spowodowana jest winą Przewoźnika, rozliczenie kosztów poniesionych z tego tytułu odbywa się zgodnie z zasadami zawartymi w Umowie o wykorzystanie.
6. Dla przywrócenia ruchu po torze szlakowym lub stacyjnym – w przypadkach, o których mowa w ust. 5 – PKM ma również prawo użyć zespołów kolejowego ratownictwa technicznego.
Kosztami działań zespołów kolejowego ratownictwa technicznego, o których mowa wyżej, PKM obciąża Przewoźnika. Przed dokonaniem obciążenia kosztami, PKM przedkłada Przewoźnikowi kalkulację kosztów działania zespołu kolejowego ratownictwa technicznego.
7. Przewoźnik zobowiązany jest do pokrycia udokumentowanych kosztów bezpośrednich, wynikających z działań podjętych dla zapewnienia ciągłości i bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w celu wyeliminowania skutków zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych spowodowanych przyczynami leżącymi po ich stronie.

8. Zwroty opłat, obciążenia z tytułu ponoszonych kosztów likwidacji skutków zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, użycia pojazdu kolejowego z napędem Przewoźnika do eliminacji zakłóceń eksploatacyjnych, o których mowa w ust. 5, w tym również spowodowanych przez PKM oraz inne rozliczenia, dokonywane są odpowiednio – zarówno przez PKM i przewoźnika – z zachowaniem terminów płatności według umowy wzajemnej, na rachunek PKM lub przewoźnika.

6.9.2.1. Postępowanie w przypadku stwierdzenia uszkodzeń pojazdu

1. W przypadku powzięcia informacji przez dyżurnego ruchu lub maszynistę pojazdu trakcyjnego o nieprawidłowości lub uszkodzeniu pojazdu, następuje wymiana informacji przez radiotelefon pomiędzy dyżurnym ruchu a maszynistą prowadzącym pojazd trakcyjny o rodzaju uszkodzenia i jego lokalizacji. Po otrzymaniu informacji od dyżurnego ruchu maszynista postępuje zgodnie z wytycznymi zapisanymi w instrukcji dla maszynisty pojazdu trakcyjnego.
2. Dyżurny ruchu po otrzymaniu informacji od maszynisty pojazdu trakcyjnego o stwierdzonych uszkodzeniach lub nieprawidłowościach postępuje zgodnie z obowiązującymi procedurami i instrukcjami wymienionymi w **Załączniku nr 4**.
3. W przypadku powzięcia informacji przez dyżurnego ruchu lub maszynistę elektrycznego pojazdu trakcyjnego o nieprawidłowości lub uszkodzeniu odbieraka prądu (pantografu) , następuje wymiana informacji przez radiotelefon pomiędzy dyżurnym ruchu a maszynistą prowadzącym elektryczny pojazd trakcyjny o rodzaju uszkodzenia i jego lokalizacji.
4. W takim przypadku następuje zatrzymanie elektrycznego pojazdu trakcyjnego, a maszynista postępuje zgodnie z wytycznymi zapisanymi w instrukcji dla maszynisty pojazdu trakcyjnego.
5. Dyżurny ruchu po otrzymaniu informacji od maszynisty elektrycznego pojazdu trakcyjnego o stwierdzonych uszkodzeniach lub nieprawidłowościach odbieraka prądu (pantografu) postępuje zgodnie z instrukcją PKM-13 wymienioną w **Załączniku nr 4**.

6.9.2.2. Nieprzewidziane problemy

W ramach kolejowego systemu zarządzania kryzysowego, w przypadku zaistnienia konieczności odwołania pociągów w obszarze działania PKM, decyzje o odwołaniu pociągów podejmuje dyspozytura PKM po uzgodnieniu z dyspozytorami zainteresowanych przewoźników.

PKM i Przewoźnicy w ramach kolejowego systemu zarządzania kryzysowego, odpowiednio do zakresu działań ich dotyczących, ponoszą wszelkie koszty wynikające z realizacji przedsięwzięć zmierzających do utrzymania przejeźdności lub zabezpieczenia technicznego linii.

6.9.2.3. Postępowanie w razie zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym

1. W przypadku wystąpienia Zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku, incydentu) lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej w transporcie kolejowym, uczestnicy procesu przejazdu są zobowiązani do postępowania zgodnego z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym oraz przepisami wewnętrznymi wymienionymi w **Załączniku nr 4**.
2. Każdy Pracownik Przewoźnika, który zauważył, że może dojść lub doszło do wydarzenia kolejowego, w szczególności Zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, o których mowa w ust. 1, na obszarze kolejowym, powinien:

- 1) użyć wszelkich możliwych i dostępnych środków, aby wyeliminować zagrożenie i zapobiec zwiększeniu jego zasięgu oraz ograniczyć skutki;
 - 2) poinformować o tym pracownika najbliższego posterunku ruchu PKM lub PLK.
3. Jeżeli w wyniku Zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, o których mowa w ust. 1, nastąpiło lub może nastąpić bezpośrednie zagrożenie szkodą w środowisku lub szkoda w środowisku, zanieczyszczenie elementów infrastruktury lub istnieje ryzyko eksplozji, pożaru lub inne niebezpieczeństwo dla funkcjonowania kolei, Pracownik Przewoźnika zobowiązany jest niezwłocznie zawiadomić dyżurnego ruchu PKM, za pośrednictwem którego dokonywane są powiadomienia zgodnie z rozporządzeniem, o którym mowa w ust. 1 i wdrożyć wszelkie możliwe środki eliminujące zagrożenia i zapobiegawcze.
4. PKM i Przewoźnik zobowiązani są do:
- 1) niesienia pomocy poszkodowanym;
 - 2) współdziałania w celu zminimalizowania negatywnych skutków zaistniałych zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1;
 - 3) współdziałania przy usuwaniu szkód i jak najszybszym przywróceniu ruchu kolejowego;
 - 4) współdziałania przy ustalaniu przyczyn Zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, o których mowa w ust. 1;
 - 5) współdziałania przy usuwaniu źródeł zanieczyszczenia środowiska i jego skutków.
5. Po zakończeniu postępowania w sprawie Zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, powodujących straty jednej ze stron Umowy o wykorzystanie, PKM powołuje zespół do ustalenia powstałych strat i odpowiedzialności za nie. Zespół może powołać również Przewoźnik, jeżeli zespół nie został powołany przez PKM w ciągu 7 dni od daty zakończenia prac komisji kolejowej lub w przypadku sytuacji potencjalnie niebezpiecznej – sporządzenia sprawozdania końcowego. W skład tego zespołu wchodzi przedstawiciele PKM i Przewoźnika posiadający stosowne upoważnienia. Do wydawania upoważnień ze strony PKM upoważniony jest Zarząd, a ze strony Przewoźnika osoba wskazana w Umowie o wykorzystanie. Każde posiedzenie zespołu jest protokołowane przez stronę powołującą zespół i podpisywane przez wszystkich członków zespołu, a protokół z ostatniego posiedzenia, oprócz ustalenia wysokości strat i odpowiedzialności za nie, określa sposób i termin rozliczeń finansowych. Podstawę prac zespołu stanowi: w przypadku zdarzeń – protokół ustaleń końcowych komisji kolejowej lub raport Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, natomiast w przypadku sytuacji potencjalnie niebezpiecznej – sprawozdanie końcowe z przeprowadzonego postępowania.
6. Ustalenia zespołu, o którym mowa w ust. 5, są wiążące dla wszystkich stron postępowania. W przypadku niemożności uzgodnienia wysokości powstałych strat i zakresu odpowiedzialności stron, ustalenia dokonuje się na drodze prawnej.
7. Roszczeń z tytułu zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1, niezawinionych przez PKM, zainteresowane podmioty dochodzą we własnym zakresie.
8. Jeżeli w wyniku Zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, o których mowa w ust. 1, a za którą odpowiedzialny będzie Przewoźnik, uszkodzona zostanie infrastruktura kolejowa PKM, naprawa uszkodzonych jej elementów dokonywana jest przez PKM lub przez podmioty trzecie, działające na zlecenie PKM, według wyboru PKM, a całkowite koszty z tym związane, obciążają Przewoźnika.
9. Dla przejazdów realizowanych przez PKM lub Przewoźnika w celu usuwania skutków zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1, występujących na liniach zarządzanych przez PKM, na odcinku objętym Zdarzeniem nie opracowuje się rozkładu jazdy pociągów, a przejazd odbywa się według postanowień przepisów wewnętrznych wskazanych w **Załączniku nr 4**.

6.10. Przydzielanie zdolności przepustowej dla obiektów infrastruktury usługowej

Dostęp do obiektów infrastruktury usługowej przyznawany jest na zasadach wskazanych w regulaminach obiektów infrastruktury usługowej, dostępnych na stronie internetowej www.pkm-sa.pl.

7. USŁUGI

7.1. Wprowadzenie

PKM świadczy następujące usługi:

- 1) minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, obejmujący usługi wymienione w pkt 7.2;
- 2) dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i świadczonych w ramach nich usług.

7.2. Minimalny pakiet dostępu

Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje:

- 1) obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej;
- 2) umożliwienie korzystania z infrastruktury kolejowej, w tym z rozjazdów w ramach przydzielonej zdolności przepustowej;
- 3) sterowanie ruchem kolejowym oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;
- 4) udostępnianie informacji wymaganej do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przydzielona zdolność przepustowa;
- 5) udostępnienie urządzeń sieci trakcyjnej, jeżeli są one dostępne.

7.3. Dostęp do obiektów infrastruktury usługowej i świadczenie usług

Szczegółowe warunki dostępu zawiera Regulamin dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKM, dostępny na stronie internetowej www.pkm-sa.pl.

7.3.1. Świadczenie usług na obiektach infrastruktury usługowej

Wykaz świadczonych usług na stacjach pasażerskich zawarty jest w Regulaminie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKM, dostępnym na stronie internetowej www.pkm-sa.pl.

8. OPŁATY

8.1. Zasady ustalania opłat

1. Opłaty ustalone na podstawie Cennika, stanowiącego **Załącznik nr 6**.
2. PKM stosuje jednakowe zasady pobierania opłat w odniesieniu do wszystkich Aplikantów/Przewoźników dla całej sieci kolejowej będącej w jej zarządzie.
3. Zasady ustalania opłat opracowano na podstawie zapisów art. 33 Ustawy oraz rozdziału 10 Rozporządzenia.
4. PKM może żądać przedstawienia przez Aplikanta/Przewoźnika gwarancji finansowej, o której mowa w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2015/10 z dnia 6 stycznia 2015 roku w sprawie kryteriów w odniesieniu do wnioskodawców składających wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz uchylającym rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 870/2014.

8.2. Sposób ustalenia opłat

1. Opłata podstawowa, o której mowa w pkt 8.3.1., ustalana jest według przydzielonej trasy pociągu.
2. W przypadku konieczności zrealizowania przewozu przesyłki nadzwyczajnej, powodującego wstrzymanie ruchu po sąsiednim torze, Przewoźnik wnosi opłatę podstawową, o której mowa w pkt 8.3.1. za korzystanie z obu torów.

8.3. Taryfy

8.3.1. Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

1. Opłata za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje usługi, o których mowa w pkt 7.2.
2. Opłata, o której mowa w pkt. 1, obejmuje opłatę podstawową za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanym przejazdem pociągu zgodnie z **Załącznikiem nr 6**.
3. Opłata podstawowa ustalana jest jako iloczyn przebiegu pociągu i stawki jednostkowej określonej dla przejazdu pociągu na odległość jednego kilometra.
4. Stawka jednostkowa opłaty podstawowej ustalana jest jako suma części stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od trakcji pociągu.
5. Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowej ustalana jest jako iloczyn średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych oraz współczynników różnicujących średnią stawkę w zależności od masy pociągu i średniej kategorii odcinków linii.
6. PKM nie przewiduje pobierania od Przewoźników kolejowych opłaty za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związanej ze zrealizowanymi manewrami.
7. PKM nie pobiera opłaty za przydzieloną zdolność przepustową dla potrzeb postoju pojazdów kolejowych w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej.
8. Opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz opłaty rezerwacyjne, o których mowa w pkt 8.4.1., wnoszone są przez Aplikanta/Przewoźnika, według szczegółowych zasad zawartych w Umowie o przydzielenie lub Umowie o wykorzystanie.

8.3.2. Opłaty za świadczone usługi, o których mowa w pkt 7.3

Opłaty za świadczone usługi pobierane są zgodnie z przepisami zawartymi w Regulaminach Obiektów Infrastruktury Usługowej, dostępnymi na stronie internetowej www.pkm-sa.pl.

8.4. Kary i zachęty finansowe

8.4.1. Opłaty za niewykorzystanie/rezygnację ze zdolności przepustowej

1. Opłata rezerwacyjna pobierana od Aplikantów za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, jeżeli Aplikant nie wskaże Przewoźnika kolejowego, który ma wykorzystać przydzieloną zdolność przepustową, albo Przewoźnik kolejowy wskazany przez Aplikanta nie zawrze z PKM Umowy o wykorzystanie wynosi 100% opłaty podstaw. za planowany przejazd, nie mniej jednak niż 1 tys. zł.
2. W przypadku niewykorzystania przez Przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w ramach rocznego rozkładu jazdy, opłata rezerwacyjna za niewykorzystaną część przydzielonej trasy pociągu wynosi:
 - 1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu:
 - a) w przypadku braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu,
 - b) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia poprzedzającego wdrożenie zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków;
 - 2) 5% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy, za okres od dnia wdrożenia zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków, do końca okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.
3. W przypadku niewykorzystania przez Przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w trybie innym niż przyjęty dla rocznego rozkładu jazdy pociągów, opłata rezerwacyjna za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu wynosi:
 - 1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu albo jej złożeniu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
 - 2) 20% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 12 godzin i krótszym niż 36 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
 - 3) 15% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 36 godzin i krótszym niż 72 godziny przed planowym uruchomieniem pociągu;
 - 4) 10% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni przed planowym uruchomieniem pociągu;
 - 5) 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie dłuższym niż 30 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu.
4. Opłaty rezerwacyjne, o których mowa w ust. 2 i 3 wynoszą 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku, gdy niewykorzystanie trasy pociągu jest następstwem wniosku o przydzielenie trasy pociągu dotyczącego modyfikacji przydzielonej trasy pociągu, złożonego w ramach zmiany rozkładu jazdy.
5. W przypadku niewykorzystania części przydzielonej zdolności przepustowej będącego następstwem zmniejszenia przez przewoźnika planowanej masy pociągu, będzie pobierana opłata rezerwacyjna w wysokości 50% zmniejszenia opłaty podstawowej będącego następstwem zmniejszenia masy pociągu, które nie wymaga zmiany przydzielonej trasy pociągu.
6. Opłata za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej pobierana od Aplikantów, jeżeli na podstawie wniosku nie została przydzielona zdolność przepustowa, z wyłączeniem sytuacji, gdy zdolność przepustowa nie została przydzielona z przyczyn leżących po stronie PKM, wynosi 100 zł.

8.4.2. Ulgi z tytułu wyposażenia taboru w ERTMS

PKM nie udziela ulgi z tytułu wyposażenia taboru w ERTMS.

8.5. Plan wykonania

1. Za kursujące planowo uznaje się wszystkie pociągi pasażerskie i towarowe Przewoźnika przeznaczone do przewozu osób i rzeczy, których największe opóźnienie, jakie wystąpiło na trasie przejazdu pociągu na przyjeździe do punktów postoju zamówionych przez Aplikanta i położonych na sieci zarządzanej przez PKM nie było większe niż 5 minut w przypadku pociągów pasażerskich i 15 minut w odniesieniu do pozostałych pociągów.
2. Procentowy udział pociągów Przewoźnika, które nie zostaną opóźnione z jego winy w ogólnej liczbie uruchomionych przez niego pociągów tzw. punktualność kwalifikowana Przewoźnika określa Umowa o wykorzystanie zdolności przepustowej. Punktualność kwalifikowana w okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów nie może być niższa niż 90% dla pociągów pasażerskich i 70% w odniesieniu do pozostałych pociągów.
3. Wysokość rekompensaty za minutę opóźnienia pociągu ustalana jest w wysokości 10% średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych dla pociągów pasażerskich i pozostałych pociągów, dla cennika rozkładu jazdy 2025/2026, przemnożonej przez pracę eksploatacyjną wyrażoną w pociągokilometrach dla 1 minuty obliczoną w oparciu o rozkład jazdy 2024/2025. Wysokość rekompensaty za minutę opóźnienia pociągu zostanie podana w terminie późniejszym.
4. Do wypłaty rekompensaty należnej Przewoźnikowi za opóźnienie pociągu kwalifikują się wszystkie pociągi pasażerskie i towarowe Przewoźnika przeznaczone do przewozu osób i rzeczy, których największe opóźnienie, jakie wystąpiło na trasie przejazdu pociągu na przyjeździe do punktów postoju zamówionych przez Aplikanta przekroczyło 5 minut w przypadku pociągów pasażerskich i 15 minut w odniesieniu do pozostałych pociągów, z wyłączeniem pociągów, które zostały uruchomione na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów złożonych w terminie późniejszym niż 5 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu.
5. Do wyznaczenia liczby minut opóźnień podlegającej wypłacie rekompensaty przyjmuje się największą różnicę pomiędzy czasem rzeczywistego przyjazdu do punktu postoju zamówionego przez Aplikanta i położonego na sieci zarządzanej przez PKM a czasem rozkładowego przyjazdu.
6. Opóźnienia wtórne klasyfikuje się zgodnie z przyczyną pierwotną do 60 minut od powstania tej przyczyny. Do opisu opóźnień pociągu powyżej tej wielkości stosowane będą kody przyczyn opóźnień z 9. grupy (przyczyny wtórne) – za które nie są odpowiedzialni ani PKM ani Przewoźnik.
7. PKM koordynuje wypłacanie rekompensat w następujący sposób:
 - 1) PKM wypłaca Przewoźnikowi rekompensatę, jeżeli pociągi Przewoźnika wymienione w ust. 4. zostaną na drodze przebiegu opóźnione przez PKM (w tym jego podwykonawców), i/lub innych Przewoźników kursujących po linii PKM.
 - 2) Przewoźnik wypłaca PKM rekompensatę za opóźnienia pociągów innych Przewoźników kolejowych wymienione w ust. 4. w przypadku, gdy spowodował on ich opóźnienie.
 - 3) Podstawę rozliczeń rekompensat dla każdego okresu rozliczeniowego w zakresie opóźnień pociągów stanowi uzgodniona z Przewoźnikiem autoryzowana dokumentacja prowadzona przez PKM – za pomocą aplikacji „SEOP”,
 - 4) Rozliczenia rekompensat realizowane są w cyklu miesięcznym, każdy okres rozliczeniowy powinien być zakończony do 20 dnia następnego miesiąca po okresie rozliczeniowym. Rozliczenie powinno obejmować również opóźnienia pociągów ujęte w „SEOP” dla których Przewoźnik złożył reklamacje,

- 5) W sytuacjach, gdy ustalenie przyczyn opóźnienia pociągu wymaga dalszego rozpoznania przyczyny opóźnienia i nie jest możliwe rozliczenie opóźnienia w terminie podanym w ppkt 4), a także dla pozycji których reklamacje Przewoźnika zostały uwzględnione w poprzednim okresie rozliczeniowym, korekty rozliczeń będące skutkiem przekwalifikowania przyczyn opóźnienia będą uwzględniane w następnym okresie rozliczeniowym,
- 6) Na podstawie dokumentacji prowadzonej przez PKM, o której mowa w ppkt 3) PKM określa dla wszystkich uczestników procesu przewozowego mających udział w powstaniu opóźnienia pociągu, ich procentowy udział w liczbie minut opóźnienia pociągu określonej zgodnie z ppkt 5),
- 7) Według określonego zgodnie z pkt 6. procentowego udziału w opóźnieniu pociągu, PKM ustala liczbę minut opóźnienia przypisaną każdemu odpowiedzialnemu za opóźnienia pociągu w odniesieniu do liczby minut opóźnienia pociągu określonej zgodnie z ust. 5. Liczba minut opóźnienia (minuty obciążające) obliczana będzie automatycznie w SEOP.

8.6. Zmiany opłat

Sposób ustalenia opłat, o którym mowa w pkt 8.2. i 8.3. nie ulegnie zmianie w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2025/2026.

8.7. Zasady rozliczeń

1. Rozliczenia Aplikantów i Przewoźników za świadczone usługi dokonywane są według zasad zawartych w Umowach o przydzielenie lub Umowach o wykorzystanie.
2. Rozliczanie należności dokonywane jest z zachowaniem 14-dniowego terminu płatności od daty otrzymania faktury.
3. Za opóźnienia w regulowaniu należności naliczane są odsetki określone w Umowach o przydzielenie lub Umowach o wykorzystanie.
4. Do opłat, o których mowa w niniejszym rozdziale doliczany jest, na podstawie odrębnych przepisów, należny podatek od towarów i usług.

8.8. Gwarancje finansowe

1. PKM może żądać przedstawienia przez Aplikanta lub Przewoźnika gwarancji finansowej, o której mowa w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2015/10 z dnia 6 stycznia 2015 roku w sprawie kryteriów w odniesieniu do wnioskodawców składających wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz uchylającym rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 870/2014.
2. Gwarancja finansowa może być składana wyłącznie w formie:
 - 1) płatności zaliczkowych mających na celu zmniejszenie i uregulowanie z wyprzedzeniem przyszłych zobowiązań do dokonania płatności z tytułu opłat za usługi wykonywane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej;
 - 2) gwarancji instytucji finansowych i ubezpieczeniowych, które zobowiążą się do uregulowania zobowiązań z tytułu opłat za usługi wykonywane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej z chwilą, gdy staną się one wymagalne. Gwarancja winna być wystawiona przez bank lub zakład ubezpieczeń nadzorowany przez KNF lub przez oddział zagranicznej instytucji kredytowej lub ubezpieczeniowej z listy KNF. Gwarancja nie może być wystawiona przez banki lub zakłady ubezpieczeń objęte postępowaniem naprawczym.
3. Wysokość wymaganej przez PKM gwarancji finansowej od Aplikanta lub Przewoźnika odpowiada równowartości planowanej kwoty brutto opłat za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej związane z przejazdami pociągów, naliczonych za maksymalnie dwa kolejne

następujące po sobie okresy rozliczeniowe. Termin ważności gwarancji finansowej wystawionej przez instytucję finansową musi obejmować cały rozkład jazdy oraz 2 miesiące następujące po jego zakończeniu.

4. PKM stosuje następujące wymogi w zakresie gwarancji finansowych:
 - 1) dla Aplikanta, który nie jest Przewoźnikiem - PKM nie będzie żądać przedstawienia gwarancji instytucji finansowych, o ile bieżące należności będą regulowane przez Aplikanta, oraz wskazanego do wykorzystania zdolności przepustowej przewoźnika, w terminie do 14 dni od daty ich wymagalności;
 - 2) dla Aplikanta, który jest Przewoźnikiem - PKM nie będzie żądać przedstawienia gwarancji finansowej, o ile bieżące należności będą regulowane w terminie do 14 dni od daty ich wymagalności;
 - 3) dla Przewoźnika - PKM nie będzie żądać przedstawienia gwarancji finansowej, o ile bieżące należności za wykonywane usługi będą regulowane w terminie do 14 dni od daty ich wymagalności.
5. PKM ma prawo żądać uzupełnienia/wystawienia dodatkowej gwarancji finansowej w następujących przypadkach:
 - 1) gdy w okresie 2 miesięcy wartość opłat za zamówione usługi w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej związane z przejazdami pociągów, przekroczy wartości planowane, o których mowa w ust. 3;
 - 2) gdy PKM wykorzysta część lub całość gwarancji finansowej na zabezpieczenie należności.
6. W przypadku kiedy bieżące należności nie będą regulowane w terminie 14 dni od daty ich wymagalności, Aplikant zostanie wezwany do wniesienia gwarancji instytucji finansowej w terminie 7 dni lub dokonania płatności zaliczkowej w terminie 7 dni od dnia otrzymania wezwania. Nieprzedstawienie lub nieuzupełnienie przez Aplikanta wymaganej wezwaniem gwarancji finansowej (rozumianej jako płatność zaliczkowa lub gwarancja instytucji finansowej) może skutkować ograniczeniem przez PKM możliwości składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej lub inną sankcją, określoną w odrębnej umowie.
7. W przypadku kiedy bieżące należności nie będą regulowane w terminie 14 dni od daty ich wymagalności, Przewoźnik zostanie wezwany do wniesienia gwarancji instytucji finansowej w terminie 7 dni lub dokonania płatności zaliczkowej w terminie 7 dni od dnia otrzymania wezwania. Nieprzedstawienie lub nieuzupełnienie przez Przewoźnika wymaganej wezwaniem gwarancji finansowej (rozumianej jako płatność zaliczkowa lub gwarancja instytucji finansowej) może skutkować wystąpieniem przez PKM z wnioskiem do Prezesa UTK o wyrażenie zgody na rozwiązanie Umowy o wykorzystanie.
8. Gwarancja instytucji finansowej powinna być przedstawiona według wzoru stanowiącego załącznik do Umowy o przydzielenie lub Umowy o wykorzystanie. PKM dopuszcza gwarancje, których zapisy odbiegają od przedstawionego wzoru, po wcześniejszej akceptacji ich treści.
9. Szczegóły przedstawiania, uzupełniania i uruchomienia zapłaty gwarancji instytucji finansowych określają Umowy o przydzielenie lub Umowy o wykorzystanie.
10. PKM nie żąda przedstawienia gwarancji instytucji finansowej w przypadku wnoszenia opłat za usługi wykonywane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej bezpośrednio na rzecz PKM przez właściwy organ zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.

9. POSTĘPOWANIE W TRAKCIE REALIZACJI UMOWY

9.1. Organizacja i realizacja przejazdów pociągów

1. Skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem kolejowym z napędem albo pojazd kolejowy z napędem osygnalizowany i przygotowany do jazdy uzyskuje status pociągu z chwilą zgłoszenia gotowości do odjazdu na stacji początkowej. Status pociągu utrzymują wszystkie pociągi wjeżdżające z sieci innych zarządców na podstawie rozkładu jazdy.
2. Status pociągu wygasa w przypadku:
 - 1) przybycia pociągu do stacji końcowej określonej w rozkładzie jazdy,
 - 2) zgłoszenia przez maszynistę pociągu na stacji pośredniej braku możliwości kontynuowania dalszej jazdy z przyczyn leżących po stronie przewoźnika lub niezgłoszenia gotowości do jego odjazdu w przeciągu 24 godzin od chwili przybycia do stacji pośredniej.

W przypadku wygaśnięcia statusu pociągu, jego ponowne uruchomienie następuje po przydzieleniu nowej trasy pociągu.

Ruch pociągów na liniach PKM odbywa się według opracowanego rozkładu jazdy pociągów.

3. Realizację przejazdów poprzedza planowanie dyspozytorskie uruchomienia pociągów.
4. Na podstawie umowy o współpracy zarządców w zakresie połączenia dróg kolejowych, zawartej pomiędzy PLK a PKM, planowanie dyspozytorskie na liniach kolejowych zarządzanych przez PKM odbywa się wg zasad określonych w Regulaminie PLK.
5. W przypadku zaistnienia, z przyczyn techniczno-ruchowych lub potrzeby efektywnego wykorzystania linii kolejowych, konieczności dostosowania organizacji przewozów do nowych warunków ujawnionych w czasie użytkowania linii/odcinków kolejowych, PKM powiadamia Przewoźników o zmianach, których mogą dotyczyć te wymagania.
6. PKM ustala progową wielkość wykorzystania tras pociągów na poziomie 30%, której niedotrzymanie może spowodować utratę prawa do korzystania z trasy pociągu.

9.2. Działania sprawdzające przeprowadzane przez uprawniony personel PKM

PKM w okresie obowiązywania Umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej w bieżącym rozkładzie jazdy ma prawo:

1. do dokonywania przez Pracowników PKM posiadających imienne upoważnienie do przeprowadzania czynności sprawdzających, dotyczących pojazdów kolejowych oraz Pracowników Przewoźnika, w szczególności w zakresie:
 - 1) wyposażenia Pracowników i pojazdu kolejowego Przewoźnika w:
 - a) licencję i świadectwo maszynisty,
 - b) aktualny WRJ oraz Dodatek 2 do WRJ,
 - c) kartę próby hamulca i urządzeń pneumatycznych pociągu,
 - d) druki rozkazów pisemnych,
 - e) wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu,
 - f) sprawny radiotelefon GSM-R,
 - g) przybory sygnałowe,
 - h) świadectwo sprawności technicznej,
 - i) instrukcje pisemną dla maszynisty zgodnie z rozdziałem 5.4.3.1 RID,
 - 2) sprawdzenia zestawienia pociągu zgodnie z parametrami przydzielonej trasy pociągu,
 - 3) sprawdzenia znajomości obsługiwanych odcinków linii przez maszynistę,
 - 4) sprawdzania wizualnie działania Systemu Informacji Pasażerskiej w pojazdach,

- 5) sprawdzenia dokonywania próby hamulca przez pracowników Przewoźnika na stacji Gdańsk Rębiechowo dla pociągów uruchamianych na tej stacji.

Działania te nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w powyższym zakresie, PKM powiadamia Przewoźnika o wynikach czynności sprawdzających w terminie 14 dni kalendarzowych od ich zakończenia.

2. niedopuszczenia do przejazdu pojazdu kolejowego Przewoźnika lub zatrzymania przejazdu pojazdu kolejowego w przypadku stwierdzenia niespełnienia, przez ten pojazd lub obsługująca go osobę, wymagań określonych w przepisach;
3. 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;
4. żądania wyznaczenia przez Przewoźnika swoich przedstawicieli do składów zespołów zarządzania kryzysowego, powołanych i tworzonych w strukturach PKM w Sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych;
5. 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;
6. 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;
7. 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 1 dnia od dnia rozwiązania tej Umowy;
8. dokonywania kontroli przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym PKM, w pociągach i pojazdach Przewoźnika;
9. żądania od przewoźnika wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji Umowy w przypadkach, kiedy zachodzi obawa jej naruszenia, bądź zagrożenia bezpieczeństwa osób i mienia;
10. do dokonywania przez Pracowników PKM posiadających „Zezwolenie imienne do przejazdu w czynnej kabinie maszynisty” przejazdu celem kontroli stanu infrastruktury kolejowej na linii nr 248 i 253.

9.3. Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań

1. Niedotrzymanie zobowiązań, wynikających z Umowy o wykorzystanie, powoduje odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną tym drugiej stronie.
2. Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w ust. 1, nie dotyczy:
 - 1) kosztów ponoszonych w wyniku rozliczeń innych umów zawartych przez stronę, jeżeli umowy te były zawarte bez uprzedniego uzgodnienia z drugą stroną Umowy o wykorzystanie w zakresie dotyczącym ewentualnych roszczeń (w tym w szczególności z tytułu ponoszonych przez stronę kar umownych i odszkodowań);
 - 2) utraconych korzyści za wyjątkiem roszczeń wynikających z Umów o wykorzystanie z innymi przewoźnikami, jeżeli warunek ten został wprowadzony do Umowy o wykorzystanie 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 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 o wykorzystanie 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 o wykorzystanie jest wyłączona w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych.
6. Jeżeli skutek niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy o wykorzystanie, 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, Przewoźnik jest zobowiązany do pokrycia kosztów związanych z doprowadzeniem stanu poszczególnych elementów środowiska do wymaganych dopuszczalnych wartości, określonych odrębnymi przepisami.**
8. PKM nie odpowiada za szkody poniesione przez Przewoźnika spowodowane działaniem:
 - 1) osób trzecich, za których działania PKM nie ponosi odpowiedzialności;
 - 2) Zdarzenia nadzwyczajnego.

9.4. Zezwolenia dla pracowników przewoźnika

1. Każdy z pracowników Przewoźnika oraz osób działających na rzecz Przewoźnika, które wchodzi lub mogą wejść na obszar kolejowy PKM, winien posiadać ważne zezwolenie wydane przez PKM do przebywania na obszarze kolejowym PKM, wydawane zgodnie z wewnętrznymi regulacjami PKM, z zastrzeżeniem akapitu poniżej. Szczegółowe zasady wydawania zezwoleń oraz płatności z tym związane, uregulowane są w przepisach wewnętrznych PKM, wskazanych w **Załączniku nr 4**.
2. Pracownicy drużyn pociągowych Przewoźnika są zwolnieni z obowiązku posiadania odrębnie wydanego zezwolenia do przebywania na obszarze kolejowym PKM, jeśli przebywanie na tymże obszarze uzasadnione jest ważnym interesem Przewoźnika, nie stwarza zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz nie narusza żadnego z interesów PKM oraz pozostaje w związku z wykonywaniem przez Przewoźnika działalności przewozowej – w takim wypadku uznaje się, że substytutem odrębnego zezwolenia jest zawarta, ważna i obowiązująca umowa o wykorzystanie zdolności przepustowej, zawarta z Przewoźnikiem. Przez ważny interes Przewoźnika, o którym mowa w zdaniu poprzednim, należy rozumieć przede wszystkim czynności wykonywane przez drużynę pociągową, które wymagają opuszczenia pociągu.
3. Niezależnie od braku konieczności uzyskiwania odrębnego zezwolenia na wejście na obszar kolejowy PKM, o którym mowa w akapicie powyżej, Przewoźnik zobowiązany jest do właściwego przeszkolenia każdej osoby, której powierzy wykonanie czynności związanych z koniecznością wejścia na obszar kolejowy PKM, w zakresie bezpieczeństwa poruszania się po obszarze kolejowym PKM i ponosi pełną odpowiedzialność za dopuszczenie takiego pracownika do wykonywania jakichkolwiek czynności na obszarze kolejowym PKM.

9.5. Zgłaszanie przez Przewoźnika gotowości do odjazdu

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 według 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) serię i indywidualny numer zgłoszonego pojazdu trakcyjnego, przy czym przez indywidualny numer pojazdu trakcyjnego należy rozumieć numer inwentarzowy, umieszczony na pojeździe po serii danego pojazdu, odmienny dla każdego ze zgłaszanych pojazdów,
 - 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.
5. Dyżurny ruchu rejestruje treść zgłoszenia w dzienniku telefonicznym oraz potwierdza zgłaszającemu przyjęcie gotowości odjazdu pociągu podając:
- 1) własne nazwisko i imię,
 - 2) godzinę przyjęcia zgłoszenia,
 - 3) numer, pod którym zgłoszenie zostało zarejestrowane w dzienniku telefonicznym.
6. 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.
7. W przypadku niedotrzymania terminu zgłoszenia gotowości do odjazdu pociągu, według zasad opisanych wyżej, Przewoźnikowi nie przysługuje w stosunku do PKM prawo roszczenia dotyczącego punktualności przejazdu.

Załącznik nr 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. Ustalanie rozkładów jazdy pociągów:
 - 1) Telefon: +48 58 35 01 172 lub +48 58 35 01 171
 - 2) Email: rj@pkm-sa.pl
3. Rozliczanie opłat za przydzielone trasy:
 - 1) Telefon: +48 58 35 01 132
 - 2) Email: rozliczenia@pkm-sa.pl
4. Dyspozytura:
 - 1) Telefon: +48 58 35 01 176
 - 2) Email: dyspozytor@pkm-sa.pl
5. W sprawie ustalenia warunków przewozu przesyłki nadzwyczajnej Kierownik Działu Utrzymania Infrastruktury
 - 1) Telefon: +48 58 35 01 153
 - 2) Email: przesyłka@pkm-sa.pl
6. Sprawach dotyczących Regulaminu:
 - 1) Email: regulamin@pkm-sa.pl
7. W sprawie ochrony środowiska:
 - 1) email: srodowisko@pkm-sa.pl

1. Początek linii 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;

Koniec znajduje się na stacji Gdańsk Osowa (PLK) w:

- km 18,182 toru nr 1, dochodzi do linii nr 201 (tor stacyjny nr 1) w km 186,529,
- km 17,985 toru nr 2, dochodzi do linii nr 201 (tor stacyjny nr 2) w km 186,333,
- km 1,356 (linii 253), dochodzi do linii nr 201 w km 184,519.

2. Granice – wykaz punktów styčných z infrastrukturą innych zarządców

- od strony LCS Gdańsk – semafony wjazdowe stacji Gdańsk Wrzeszcz – O i P (km 2,514 linii nr 248); w kierunku przeciwnym ruch jest sterowany przez LCS PKM od semaforów A i B (km 5,394) posterunku odgałęźnego Brętowo;
- od strony LCS Gdańsk Osowa – semafony wjazdowe stacji Gdańsk Osowa – B (km 1,209 linii nr 253), E i F (km 17,834 linii nr 248) oraz wjazdowe U, W (km 16,533 linii nr 248) i Z (km 0,200 linii nr 253) stacji Gdańsk Rębiechowo;
- od strony Gdańsk Kokoszki – semafor wjazdowy stacji Gdańsk Kokoszki – A (km 10,950 linii nr 234) oraz semafor wjazdowy H1 (km 9,969 linii nr 234) posterunku odgałęźnego Kiełpinek.

3. Prowadzenie ruchu

Ruch kolejowy na linii PKM pomiędzy LCS Gdańsk Osowa (PLK) a stacją Gdańsk Wrzeszcz „Wr” (PLK) oraz pomiędzy posterunkiem odgałęźnym Kiełpinek (PKM), a stacją Gdańsk Kokoszki (PLK) jest prowadzony z LCS PKM, położonego w km 11,885 linii nr 248, na zasadach zdalnego prowadzenia ruchu kolejowego, zgodnie z Instrukcjami i regulaminem technicznym LCS PKM.

Załącznik nr 3. Parametry techniczne i eksploatacyjne linii

1. Parametry podsystemu Infrastruktura

Parametry podsystemu Infrastruktura zgodnie z rozdziałem 4.2.1 „Kategorie linii według TSI” załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18.11.2014 r. dotyczącego technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu Infrastruktura systemu kolei w Unii Europejskiej:

- a) Szerokość toru 1435 mm
- b) Kategoria linii kolejowej według TSI P5/F3
- c) Skrajnia GA
- d) Naciski osi 22,5 t
- e) Prędkość maksymalna pociągów pasażerskich 120 km/h
- f) Prędkość maksymalna pociągów towarowych 80 km/h
- g) Długość użytkowa peronu 150 m
- h) Maksymalna długość pociągu towarowego 250 m

Klasa odcinka linii kolejowych D2

Na linii PKM występują prędkości drogowe oraz ograniczenia:

Dla toru nr 1	Dla toru nr 2	Ograniczenia prędkości
km 1+204 – km 2+710	km 1+429 – km 2+713	V= 80 km/h (dla pociągów towarowych V=70 km/h)
km 2+710 – km 13+026 oraz km 14+499 – 18+182	km 2+713 – km 13+026 oraz km 14+494 – km 17+985	V=120 km/h (dla pociągów towarowych 80 km/h)
km 13+026 – km 14+242	km 13+026 – km 14+248	V= 100 km/h (dla pociągów towarowych V=80 km/h)
km 14+242 – km 14+499	km 14+248 – km 14+494	V=90 km/h (dla pociągów towarowych V=80 km/h)
Linia 253 w kier. stacji Żukowo Wschodnie		V=100 km/h na całej długości, (dla pociągów towarowych V=80 km/h)

Ponadto obowiązują ograniczenia prędkości ujęte w Dodatku 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów zawierający Wykaz Ostrzeżeń Stałych

2. Nawierzchnia torowa

- tor – szyny typu 49E1 na podkładach strunobetonowych typu PS-93 z przytwierdzeniem sprężystym W14 (lub nowszym) w rozstawie 0,60 m (w miejscach zagęszczenia 0,55m) na warstwie tłucznia klasy 1, gatunek I o grubości nie mniej niż 0,30 m i dwuwarstwowej warstwie ochronnej: piasek stabilizowany cementem o gr. Min 20 cm oraz niesort kamienny o gr. 15 cm	km	32,598
- tor na podkładach drewnianych z przytwierdzeniem sprężystym SKL-12 w rozstawie 0,60 m na warstwie tłucznia klasy II, gatunku 2 o grubości nie mniej niż 0,20 m	km	0.268
- tor na nawierzchni bezpodsypkowej, szyna 49E1 punktowo podparta z pochyleniem 1:40	km	2.402
- odbojnice w torze na obiektach bezpodsypkowych, kątownik stalowy 150 x 100 x 12 mm, przytwierdzony śrubami kotwiącymi podkładki żebrowe	kmt	2.56
- odbojnice w torze na obiektach na podsypce o gr. Min. 0,35 m, z szyn starych użytecznych lub nowych 49E1 lub 60E1, mocowane do podkładów PS-94M za pomocą wkrętów kolejowych P49A	kmt	1,91

Wykaz torów na stacji Gdańsk Rębiechowo

Tor nr	Nazwa toru	Długość ogólna toru (m)	Długość użyteczna toru (m)
1	Tor główny zasadniczy	1567	300
2	Tor główny zasadniczy	1565	300
3	Tor główny dodatkowy	536	300

Wykaz i lokalizacja rozjazdów:

Nr PR	Lokalizacja PR [km]	Charakterystyka rozjazdu	podst. / łukow.	Promienie dla rozjazdów łukowych R/R[m]
GDAŃSK STRZYŻA				
33	1.429	Rz 60E1 500 1:12 Psb	łuk. Dw.	1410/775.2
34	1.821	Rz 60E1 760 1:14 Psb	łuk. Jed.	600/334.75
35	1.979	Rz 60E1 500 1:12 Lsb	łuk. Jed.	234.768/444.20
36	2.071	Rz 60E1 500 1:12 Psb	łuk. Jed.	3673.87/440.0
BRĘTOWO				
1	5.547	Rz 60E1 500 1:12 Lsb	podst.	Nd
2	5.637	Rz 60E1 500 1:12 Lsb	podst.	Nd
3	5.801	Rz 60E1 1200 1:18.5 Psb (ruchomy dziób 40rzyżów.)	łuk. Jed.	780.3/472.31
4	5.947	Rz 60E1 1200 1:18.5 Lsb (ruchomy dziób 40rzyżów.)	łuk. Jed.	2197.90/775.9
KIEŁPINEK				
5	9.212	Rz 60E1 1200 1:18.5 Lsb	podst.	Nd
6	9.357	Rz 60E1 1200 1:18.5 Lsb	podst.	Nd
7	9.372	Rz 60E1 500 1:12 Psb	podst.	Nd

Nr PR	Lokalizacja PR [km]	Charakterystyka rozjazdu	podst. / łukow.	Promienie dla rozjazdów łukowych R/R[m]
8	9.466	Rz 60E1 500 1:12 Psb	podst.	Nd
9	9.503	Rz 60E1 1200 1:18.5 Lsb	podst.	Nd
40 – LK 234	9.845	Rłd 60E1 300 1:9 Pssb	łukow.	2100/350.153
GDAŃSK FIROGA				
10	12.801	Rz 60E1 500 1:12 Lsb	podst.	Nd
11	12.890	Rz 60E1 500 1:12 Lsb	podst.	Nd
12	12,905	Rz 60E1 300 1:9 Lsb	podst.	Nd
13	0+066 (tor dojazd. Do bocznic)	Rz 60E1 190 1:9 Psd	podst.	Nd
101	12+956	Rz 60E1 300 1:9,403 Psb	podst.	Nd
102	13+026	Rz 60E1 300 1:9,403 Psb	podst.	Nd
GDAŃSK RĘBIECHOWO				
14	15+143	Rz 60E1 500 1:12 Lsb	podst.	Nd
15	15+239	Rz 60 E1 500 1:12 Lsb	podst.	Nd
16	15,255	Rz 60E1 500 1:12 Psb	podst.	Nd
17	15,350	Rz 60E1 500 1:12 Psb	podst.	Nd
19	15,365	Rz 60E1 500 1:12 Psb	podst.	Nd
21	15,902	Rz 60E1 500 1:12 Lsb	łuk. Jed.	1000/333,3
22	16,116	Rz 60E1 1200 1:18,5 Lsb	podst.	Nd
23	16,264	Rz 60E1 1200 1:18,5 Lsb	podst.	Nd
24	16,284	Rz 60E1 1200 1:18,5 Lsb	podst.	Nd

wszystkie rozjazdy (oprócz rozjazdu nr 13) posiadają rolki podiglicowe

Rodzaj	Ilość
Rozjazd 60E1-190-1:9	1
Rozjazd 60E1-300-1:9	2
Rozjazd 60E1-300-1,9,403	2
Rozjazd 60E1-500-1:12	15
Rozjazd 60E1-760-1:14	1
Rozjazd 60E1-1200-1:18.5	6
Rozjazd 60E1-1200-1:18.5 z ruchomym dziobem	2

Wykaz i lokalizacja smarownic:

Tor	Km	Rodzaj
1	1,550	Smarownica przytorowa Qhi Rail Luricurve PD50
2	2,800	Smarownica przytorowa QHi Rail Luricurve PD50

Na wiaduktach, na których jest nawierzchnia kolejowa bezpodsytkowa, tj. WK-4, WK-5, WK-6 i WK-36 wbudowane są urządzenia wyrównawcze.

3. Niweleta torów

Linia 248

Tor 1 i tor 2 linii kolejowej PKM zaprojektowano na wspólnej niwelecie. Pochylenia podłużne wynoszą od 0‰ do 31,505‰.

Wyjątkiem jest wpięcie w stację Gdańsk Wrzeszcz, gdzie układ wysokościowy torów dalekobieżnych PLK wymusił zaprojektowanie torów 1 i 2 na oddzielnych niweletach (tor 1 PKM na wiadukcie nad torami linii 202, tor 2 w murach oporowych). Pochylenia wynoszą 23,771‰ w torze nr 1 (podjazd) i 31,50‰ w torze nr 2 (zjazd) oraz na łączniku rozjazdowym 33-34 wynosi 33,11‰.

Linia 253

Maksymalne pochylenie wynosi 15,01‰

Pochylenia miarodajne:

Linia 248

Odcinek Gdańsk Wrzeszcz – Firoga

- Pochylenie miarodajne toru nr 1 wynosi 20,36‰, toru nr 2 wynosi 20,46‰ obliczone dla długości 1000m z uwzględnieniem oporów na łuku.
- Maksymalne pochylenie toru nr 1 wynosi 24,07‰ oraz toru nr 2 wynosi 24,04‰ uwzględniając opory na łuku.

Odcinek Firoga -LK201

- Pochylenie miarodajne toru nr 1 wynosi 9,16‰, toru nr 2 wynosi 9,15‰ obliczone dla długości 1000m z uwzględnieniem oporów na łuku.
- Maksymalne pochylenie toru nr 1 wynosi 18,374‰ oraz toru nr 2 wynosi 18,416‰ uwzględniając opory na łuku.

Linia 253

- Pochylenie miarodajne toru nr 3 wynosi 13,16‰, obliczone z uwzględnieniem oporów na łuku.
- Maksymalne pochylenie toru nr 3 wynosi 16,11‰ uwzględniając opory na łuku.

Załomy niwelety wyokrąglono promieniami od $R = 4\,500$ m do $R = 40\,000$ m. Wyjątkiem jest łącznik rozjazdowy 33-34, w którym, dla zminimalizowania pochylenia podłużnego zastosowano łuki o promieniach 2600-3700m.

4. Geometria torów

Linia PKM nr 248 jest linią dwutorową elektryfikowaną. Kategoria linii kolejowej wg TSI: P5/F3 (parametry odpowiadające linii pierwszorzędnej).

Linia PKM nr 253 jest linią jednotorową elektryfikowaną. Kategoria linii kolejowej wg TSI: P5/F3 (parametry odpowiadające linii pierwszorzędnej).

Zaprojektowana geometria torów pozwala na ruch pociągów pasażerskich z prędkością **V_p = 120 km/h**, oraz towarowych **V_t=80km/h**, dla niżej przyjętych parametrów ruchowych:

- prędkość pociągów pasażerskich:	120 km/h
- prędkość pociągów towarowych:	80 km/h
- przyspieszenie niezrównoważone a_{dop} :	0.8 m/s ²
- przyspieszenie niezrównoważone a_t :	0.6 m/s ²
- niedomiar przechyłki na torze w łuku:	122 mm
- niedomiar przechyłki na krzyżownicach pojedynczych:	122 mm
- niedomiar przechyłki na przyrządach wyrównawczych:	100 mm
- nadmiar przechyłki na krzyżownicach pojedynczych:	110 mm
- prędkość przyrostu przyspieszenia niezrównoważonego:	0.5 m/s ³
- prędkość przyrostu przyspieszenia niezr. na połączeniach torów:	1.0 m/s ³

Szczegółowe parametry geometryczne i kinematyczne torów PKM dostępne u Zarządcy linii.

Linia PKM nr 253 jest linią jednotorową nieelektryfikowaną. Kategoria linii kolejowej wg TSI: P5/F3 (parametry odpowiadające linii pierwszorzędnej).

Zaprojektowana geometria toru pozwala na ruch pociągów pasażerskich z prędkością **V_p = 100 km/h**, oraz towarowych **V_t=80km/h**

5. Skrajnia

Skrajnia kolejowa wg TSI: GA (LK248 i LK 253) oraz GPL-1.

Na linii PKM przyjęto skrajnię odpowiadającą skrajni stosowanej na torach zarządzanych przez PKP PLK wyrażoną w Standardach technicznych – szczegółowych warunkach technicznych dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 200$ km/h (dla taboru konwencjonalnego) i 250 km/h (dla taboru z wychylnym pudłem) 2010r. W odniesieniu do przepisów europejskich PN-EN 15273-3 jest to skrajnia większa niż skrajnia ujednolicona GU1 i GU2 oraz zakładająca dodatkowe poszerzenia ze względu na promień łuku (przyjęta skrajnia obejmuje w całości skrajnie GU1 i GU2).

W przypadku peronów obliczenia przeprowadzono w oparciu o skrajnię kinematyczną G1.

Odległość krawędzi peronu do osi toru na torze z podsypką wynosi 1,670m dla odcinków prostych na i jest zmienna w zależności od promienia łuku i przechyłki. Na torze bez podsypki odległość ta wynosi 1,650 m

Nominalna wysokość peronu projektowana jest na 0,76 m. Wysokość liczona od powierzchni tocznej szyny zlokalizowanej bliżej peronu, wynosi 0,76 m dla odcinków prostych i jest zmienna w zależności od przechyłki na łuku, obrotu obrysu skrajni.

6. Zestawienie parametrów peronów

Stacja pasażerska	Peron Nr	Odległość krawędzi peronu od osi toru [m]	Wysokość peronu [m]
Gdańsk Strzyża	peron 1	1,628	0,86
	peron 2	1,691	0,71
Gdańsk Niedźwiednik	peron 1	1,638	0,89
	peron 2	1,722	0,69
Gdańsk Brętowo	peron 1	1,700	0,71
	peron 2	1,652	0,83
Gdańsk Jasień	peron 1	1,701	0,71
	peron 2	1,653	0,83
Gdańsk Kiełpiniek	peron 1	1,663	0,78
	peron 2	1,683	0,74
Gdańsk Matarnia	peron 1	1,670	0,76
	peron 2	1,670	0,76
Gdańsk Firoga	peron 1	1,675	0,76
	peron 2	1,675	0,76
Gdańsk Port Lotniczy	peron 1	1,650	0,76
	peron 2	1,650	0,76
Gdańsk Rębiechowo	peron 1	1,670 /1,715	0,76 / 0,72
	peron 2	1,670/1,660	0,76/0,82

7. Wykaz obiektów inżynierskich

Lp.	Obiekt / Nazwa	Lokalizacja		
		początek	oś	koniec
1.	WK2	1+543,54	1+579,39	1+615,24
2.	WK3	1+836,51	1+888,31	1+940,11
3.	WK4	2+114,53	2+194,01	2+273,49
4.	WK5	2+275,59	2+297,58	2+319,57
5.	WK6	2+522,55	2+539,57	2+556,59
6.	PT7		2+720,22	
7.	PT8		3+006,62	
8.	WD9		3+263,00	
9.	PT10		3+698,87	
10.	WK11	3 926,59	3+966,50	4 006,41
11.	P12		4 112,26	
12.	PT13		4 167,13	
13.	WK14	4+687,57	4 694,94	4+7002,5731

Lp.	Obiekt / Nazwa	Lokalizacja		
		początek	oś	koniec
14.	WK15	4+880,68	4 887,68	4+894,68
15.	WK16	5+367,40	5+426,68	5+485,96
16.	WK18	5+737,18	5+743,61	5+750,04
17.	KL19		6+133,16	
18.	WK20	6+668,21	6+674,91	6+681,61
19.	WD22		7+383,04	
20.	PZ23A		7+552,91	
21.	PZ23		7+584,00	
22.	PZ24		7+775,48	
23.	PZ24A		7+955,14	
24.	WK25	8+270,56	8+273,91	8+277,26
25.	KL26		8+839,54	
26.	PS27		8+897,96	
27.	WD28		9+195,46	
28.	PZ29		9+870,40	
29.	PZ30		10+127,73	
30.	P31		10+176,05	
31.	WK32	11+334,58	11+339,29	11+343,98
32.	KL33		11+642,87	
33.	KL33A		11+652,00	
34.	WD34		11+670,40	
35.	WD35		11+723,00	
36.	PT35A		13+183,38	
37.	WK36	13+970,03	14+444,27	14+918,5
38.	PZ36A		15+423,40	
39.	K		15+988,34	
40.	WK37	16+639,84	16+666,94	16+694,03
41.	P2 Przepust		16+907,24	
42.	P3 Przepust		17+493,89	
43.	WK38	0+383,00	0+410,00	0+437,00
44.	P5 Przepust		0+626,81	
45.	WD40		1+115,83	

8. Ekran ekranów akustycznych

Lp.	Numer	Obiekt		Lokalizacja		
		Nazwa		Strona	początek	koniec
1.	1	E	2	Prawa	2+321,87	2+2456,24
2.	2	E	3	Prawa	2+496,06	2+520,80
	3				2+568,29	2+568,29
3.	4	E	5	Lewa	2+847,49	2+934,49
4.	5	E	11	Prawa	5+381,09	5+488,84
5.	6	E	12	Prawa	5+676,39	5+786,54
6.	7	E	14	Prawa	5+874,34	5+932,53
7.	8	E	15	Lewa	6+011,68	6+071,03
8.	9	E	18	Lewa	8+690,97	8+756,14
9.	10	E	19	Lewa	11+034,45	11+094,89
10.	11	E	21	Lewa	13+177,55	13+239,53
11.	12	E	22	Prawa	13+183,00	13+256,05
12.	13	E	23	Prawa	13+312,96	13+373,47
13.	14	E	24	Prawa	13+423,70	13+514,47
14.	15	E	25	Prawa	15+781,08	15+831,92
15.	-	Ekran p. olśnieniowy		Prawa	16+418,45	16+543,70

9. Typ łączności pociągowej: radiołączność GSM-R wg standardu opisanego w TSI.

Pociągi kursujące po linii PKM powinny korzystać wyłącznie z systemu GSM-R.

10. Rejestr infrastruktury, o którym mowa w art. 25g ust. 1 Ustawy, zamieszczony jest na stronie internetowej www.utk.gov.pl, za pośrednictwem której to strony można uzyskać dostęp do aplikacji RINF-PL (krajowego rejestru infrastruktury kolejowej).

Załącznik nr 3a. Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych

LP.	POSTERUNEK RUCHU	KILOMETR			SKRÓT
		początek	oś	koniec	
1.	Posterunek odgałęźny Brętowo	5,394	5,547	6,247	Bt
2.	Posterunek odgałęźny Kiełpiniek	9,084	9,212	9,744	Kk
3.	Posterunek odgałęźny Gdańsk Firoga	12,678	12,801	13,424	Fg
4.	Stacja Gdańsk Rębiechowo	14,966	15,255	16,533	Rb

Na linii PKM znajdują się następujące punkty ekspedycyjne:

LP.	WYSZCZEGÓLNIENIE	OZNACZENIE PUNKTU	PERON	KILOMETR (KM)		
				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 Kiełpiniek	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 Firoga	PO	Peron 1	13,026	13,101	13,176
			Peron 2	13,026	13,101	13,176
8.	Gdańsk Port Lotniczy	PO	Peron 1	14,497	14,572	14,647
			Peron 2	14,497	14,572	14,647
9.	Gdańsk Rębiechowo	PO	Peron 1	15,907	15,988	16,058
			Peron 2	15,907	15,988	16,057

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
				Przy lewej str.	Przy prawej str.		peron	I. krawędzi	Tor przy lewej str.	Tor przy prawej str.						
Gdańsk Strzyża	2,113	2,274	p1kw	161	-	0,76	1	1	1	-	U	P	T1 S1	W2 ł6	D1 I	M18 E2
	2,113	2,273	p1kw	-	158	0,76	2	1	-	2	U	P	T1 S1	W2 ł6	D1 I	M17 E2
Gdańsk Niedźwiednik	3,755	3,906	p1kw	151	-	0,76	1	1	1	-	U	P	T1 S1	W2 ł6	D1 I	M16 E2
	3,755	3,906	p1kw	-	150	0,76	2	1	-	2	U	P	T1 S1	W2 ł6	D1 I	M15 E2
Gdańsk Brętowo	5,196	5,368	p1kw	169	-	0,76	1	1	1	-	U	P	T1 S1	W2 ł6	D1 I	M20 E2
	5,196	5,368	p1kw	-	170	0,76	2	1	-	2	U	P	T1 S1	W2 ł7	D1 I	M20 E2
Gdańsk Jasień	7,299	7,460	p1kw	161	-	0,76	1	1	1	-	U	P	S1 K1	W3 ł8	D1 I	M16 E3
	7,299	7,460	p1kw	-	161	0,76	2	1	-	2	U	P	S3 K1	W3 ł6	D1 P2	M16 E3
Gdańsk Kiełpiniek	8,786	8,937	p1kw	150	-	0,76	1	1	1	-	U	P	K1 S1	W3 ł7	D1 I	M14 E3
	8,786	8,937	p1kw	-	150	0,76	2	1	-	2	U	P	X2 K1 S1	W3 ł6	D1 I	M14 E3
Gdańsk Matarnia	11,589	11,739	p1kw	150	-	0,76	1	1	1	-	U	P	S2 K2	W2 ł7	D2 P1	M16 E3
	11,589	11,739	p1kw	-	150	0,76	2	1	-	2	U	P	S2 K2	W2 ł7	D2 P1	M17 E3
Gdańsk Firoga	13,026	13,176	p1kw	150	-	0,76	1	1	1	-	U	P	X1 T1	W1 ł5	D1 I	M20 E4
	13,026	13,176	p1kw	-	150	0,76	2	1	-	2	U	P	X1 T1	W1 ł5	D1 I	M20 E4
Gdańsk Port Lotniczy	14,497	14,647	p1kw	150	-	0,76	1	1	1	-	U	P	T2 S2 X1	W1 ł6	D2 P1	M17 E4
	14,497	14,647	p1kw	-	150	0,76	2	1	-	2	U	P	T2 S2 X1	W1 ł6	D2 P1	M17 E4
Gdańsk Rębiechowo	15,907	16,058	p1kw	151	-	0,76	1	1	1	-	U	P	K1 S1	W3 ł6	D1 I	M16 E4
	15,907	16,057	p1kw	-	150	0,76	2	1	-	2	U	P	K1 X2 S1	W3 ł6	D1 I	M16 E4

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,

T – przejście pod torami (tunel) pod linią kolejową.

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 nr 3b. Wykaz parametrów sieci trakcyjnej

Nr linii	Nazwa linii	Tor	Km pocz.	Km końca	Typ sieci	Maks. prędkość [km/h]	Obciążalność prądowa [A]	Minimalna odległość między odbierakami prądu
248	Gdańsk Wrzeszcz - Gdańsk Osowa	1	1,161	17,497	YC120-2CS150	200	2500	20
248	Gdańsk Wrzeszcz - Gdańsk Osowa	2	1,217	17,492	YC120-2CS150	200	2500	20
253	Gdańsk Rębiechowo- Gdańsk Osowa	szl.	0,000	0,964	YC120-2CS150	200	2500	20

Legenda:

Typ sieci - typ budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego charakteryzujący się m.in. wysokością konstrukcyjną, naciągami w linie nośnej, naciągami w przewodzie jezdnym, rodzajem zawieszenia.

Maks. prędkość - maksymalna prędkość jazdy z jaką może poruszać się pojazd trakcyjny dla jednego pracującego odbieraka prądu.

Obciążalność prądowa - maksymalny prąd jaki może być pobierany podczas jazdy pociągu.

Minimalna odległość między odbierakami prądu - typ konstrukcyjny sieci jezdnej uwzględniający minimalną odległość (A lub B lub C) między pracującymi odbierakami prądu zgodnie z tabelą 4.2.17 zawartą w Decyzji Komisji z dnia 26 kwietnia 2011 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Energia” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych.

UWAGA:

1. Maksymalna prędkość nie dotyczy przypadku oblodzenia przewodów jezdnych. W przypadku oblodzenia przewodów sieci trakcyjnej powodującego silne iskrzenie na styku odbierak prądu – sieć trakcyjna należy prowadzić pojazd trakcyjny przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu. Prędkość jazdy nie powinna przekraczać 90 km/h.
2. Minimalna odległość pomiędzy odbierakami prądu dotyczy jazdy pociągu z maksymalną prędkością lub z prędkością zbliżoną do maksymalnej. Minimalna odległość nie dotyczy szczególnych przypadków np. podczas rozruchu oraz warunków zimowych.

Załącznik nr 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 – 08	Instrukcja warunków technicznych budowy i utrzymania nawierzchni kolejowej
6.	PKM – 10	Instrukcja organizacji i postępowania przy przewozie towarów niebezpiecznych
7.	PKM – 11	Instrukcja organizacji i postępowania przy przesyłkach nadzwyczajnych
8.	PKM - 13	Instrukcja postępowania w sprawach zdarzeń kolejowych i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych
9.	PKM – 17	Instrukcja o zapewnieniu sprawności infrastruktury kolejowej w zimie
10.	PKM – 18	Instrukcja o kontroli biegu pociągów
11.	-	Regulamin w sprawie zasad organizacji i kontroli ruchu osób i pojazdów na Obszarze i w Obiektach kolejowych PKM S.A.
12.	-	Regulamin dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKM

Załącznik nr 5. Harmonogram planowanych zamknięć torowych

L.p.	Określenie stacji (posterunku ruchu), szlaku na którym będą wykonywane roboty	Nr toru	Kilometraż		Rodzaj wykonywanych robót	Liczba dni zamk. toru/ szlaku	Liczba godz. zamk. w dobie	Ogółem liczba godz. zamk.	Ogr. prędkości km/h		Liczba planowanych dni zamknięć												Opis sposobu prowadzenia ruchu 1u 1	Proponowany termin robót				
			od	do					po sąsiednim torze	po zakończeniach robót	Rozkład jazdy 2025/2026													od	do			
											XII	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI				XII		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27		
Linia nr 248 Gdańsk Wrzeszcz- Gdańsk Osowa																												
1	Gdańsk Wrzeszcz	1	2,021	2,328	Roboty mostowo - torowe	98	24	2352	50 km/h	rozkładowa					24	30	31	13								Jednotorowo dwukierunkowo po torze nr 2	2026-03-08	2026-06-13
2	Gdańsk Wrzeszcz – Brętowo	1	2,328	5,882	Roboty mostowo - torowe	182	24	4368	50 km/h	rozkładowa	18	31	28	31	30	31	13									Jednotorowo dwukierunkowo po torze nr 2	2025-12-14	2026-06-13
3	Gdańsk Firoga – Gdańsk Rębiechowo	1	12,843	15,308	Roboty mostowo - torowe	182	24	4368	50 km/h	rozkładowa	18	31	28	31	30	31	13									Jednotorowo dwukierunkowo po torze nr 2	2025-12-14	2026-06-13
4	Gdańsk Wrzeszcz	34	1,429	2,029	Roboty mostowo - torowe	182	24	4368	50 km/h	rozkładowa								17	31	31	30	31	30	12	Jednotorowo dwukierunkowo po torze nr 1	2026-06-14	2026-12-12	
5	Gdańsk Wrzeszcz	34,2	2,029	2,514	Roboty mostowo - torowe	182	24	4368	50 km/h	rozkładowa								17	31	31	30	31	30	12	Jednotorowo dwukierunkowo po torze nr 1	2026-06-14	2026-12-12	
6	Brętowo – Gdańsk Wrzeszcz	2	2,514	5,595	Roboty mostowo - torowe	182	24	4368	50 km/h	rozkładowa								17	31	31	30	31	30	12	Jednotorowo dwukierunkowo po torze nr 1	2026-06-14	2026-12-12	
7	Gdańsk Firoga – Gdańsk Rębiechowo	2	12,989	15,197	Roboty mostowo - torowe	182	24	4368	50 km/h	rozkładowa								17	31	31	30	31	30	12	Jednotorowo dwukierunkowo po torze nr 1	2026-06-14	2026-12-12	

**Załącznik nr 6. Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKM
obowiązujący na RRJ 2025/2026**

Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zostanie opublikowany, zgodnie z art. 33 ust. 14 Ustawy, niezwłocznie po jego opracowaniu.