

Załącznik Nr 2 do Zarządzenia Zarządu
„ŁKA” sp. z o.o.
Nr 34/2022 z dn. 2022r. 31 marca



ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA

REGULAMIN
DOSTĘPU DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
– boczniczy kolejowej: „Zaplecze Techniczne
Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew”

(„REGULAMIN OIU”)

*(wprowadzony Zarządzeniem Zarządu Spółki „ŁKA” sp. z o.o.
Nr 78/2017 z dn. 05.12.2017 r.) [2]*

Tekst ujednolicony

wg stanu na dzień 01.04.2022 r., uwzględniający zmianę nr 1, 2, 3, 4,5 i 6

WYKAZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ

Nr zm.	Zmianę wprowadzono aktem normatywnym Spółki:			Zm. dotyczy rozdziału, paragrafu lub strony	Zmiana obowiązuje od dnia	Data i podpis pracownika wnoszącego zmianę	Uwagi
	Rodzaj aktu norm.	Nr aktu norm.	Data wyd. aktu norm.				
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Zarządzenie Zarządu „ŁKA” sp. z o.o.	54/2019	28.06.2019	Załącznika 5 do Regulaminu	01.01.2019	-	-
2	Zarządzenie Zarządu „ŁKA” sp. z o.o.	79/2019	23.10.2019	1,7-11,13-16, 19-24, 34,36,37,41,43,47,49,51,55	23.10.2019	Tekst jednolity	Zmiany zaznaczone kursywą i górnym indeksem: ^[2]
3	Zarządzenie Zarządu „ŁKA” sp. z o.o.	Nr 33/2020	16.04.2020	Zmiany dotyczą całego dokumentu zgodnie z oznaczeniem zmian indeksem „3”	16.04.2020 (Zał. 5 od 18.04.2020)	Tekst jednolity	Zmiany zaznaczone kursywą i górnym indeksem: ^[3]
4	Zarządzenie Zarządu „ŁKA” sp. z o.o.	Nr.60/2020	31.08.2020	Zał. 5 do Regulaminu, cz. I ust. 2 i 4	31.08.2020 (Zał. 5 od 18.04.2020)	Tekst jednolity	Zmiany zaznaczone kursywą i górnym indeksem: ^[4]
5.	Zarządzenie Zarządu „ŁKA” sp. z o.o.	Nr 82/2020	09.12.2020	Zmiany zawarte są w całym dokumencie zgodnie z oznaczeniem zmian indeksem „5”	13.12.2020 (Zał. 5 od 01.01.2021)	Tekst jednolity	Zmiany zaznaczone kursywą i górnym indeksem: ^[5]
6.	Zarządzenie Zarządu „ŁKA” sp. z o.o.	Nr 34/2022.	31.03.2022.	Zmiany zawarte są w całym dokumencie zgodnie z oznaczeniem zmian indeksem „6”	01.04.2022	Tekst jednolity	Zmiany zaznaczone kursywą i górnym indeksem: ^[6]

SPIS TREŚCI:

WYKAZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ	3
I. POSTANOWIENIA OGÓLNE	5
1. Wprowadzenie	5
2. Definicje skrótów i pojęć użytych w Regulaminie OIU	5
3. Cel i zakres obowiązywania Regulaminu OIU	8
4. Dokumenty powiązane	8
5. Odpowiedzialność	9
6. Dane kontaktowe oraz dane o działalności gospodarczej Operatora	9
7. Struktura Regulaminu OIU, aktualizacja oraz zgłaszanie uwag do Regulaminu.....	10
II. POSTANOWIENIA SZCZEGÓŁOWE.....	11
1. Opis infrastruktury Bocznicy	11
2. Ograniczenia w zakresie korzystania z obiektu infrastruktury usługowej z uwzględnieniem właściwości technicznych udostępnionych stanowisk ^[2] ^[5]	11
3. Szczególne wymagania dotyczące użytkowania infrastruktury kolejowej udostępnianej przez Operatora w zakresie organizacji i techniki pracy manewrowej wykonywanej na terenie Bocznicy	13
4. Wymagania i warunki dotyczące Pracowników Przewoźnika w ramach dostępu do OIU 15	
5. Wymagania i warunki dotyczące Pojazdów kolejowych w ramach dostępu do OIU ^[3]	16
6. Wymagania dotyczące ochrony środowiska	17
7. Rodzaje usług świadczonych przez Operatora na rzecz Przewoźnika w ramach udostępnienia OIU	17
8. Opis procedury ubiegania się o dostęp do OIU i zawarcia Umowy na realizację usług w ramach dostępu do OIU ^[5]	18
9. Opis procedury wnioskowania o realizację usług w ramach zawartej Umowy ^[5]	20
10. Zasady realizacji usług w ramach dostępu do OIU	21
11. Opłaty za usługi świadczone przez Operatora na rzecz Przewoźnika w ramach udostępnienia OIU	23
12. Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań przez strony	23
13. Obowiązki i uprawnienia stron w ramach dostępu do OIU	24
14. Postępowanie w razie zdarzeń kolejowych lub innych wydarzeń eksploatacyjnych na terenie OIU	26
15. Procedura koordynacyjna i kryteria pierwszeństwa	27
III. POSTANOWIENIA KOŃCOWE	28

I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Wprowadzenie

1. *Bocznicą kolejową o nazwie: „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew”, stanowi jeden kompleksowy obiekt infrastruktury usługowej (OIU), przeznaczony do świadczenia części spośród usług wymienionych w ust. 2 załącznika nr 2 do Ustawy o transporcie kolejowym, tj. usług szczegółowo wymienionych w rozdziale II, ust. 7 niniejszego Regulaminu.^[5]*
2. Prawo do dysponowania nieruchomością, na terenie której położona jest bocznicą kolejową „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew”, na podstawie Aktu Notarialnego z dnia 10 listopada 2015 r. (Repertorium A Nr 4384/2015), posiada „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, która, w myśl przepisów Ustawy o transporcie kolejowym, w ramach udostępnienia przedmiotowego obiektu infrastruktury usługowej, występuje zarówno jako Operator obiektu, jak i Zarządca infrastruktury.
3. *Dokumentem uprawniającym Użytkownika bocznicą kolejową, tj. Spółkę „ŁKA” sp. z o.o., do eksploatacji Bocznicą jest świadectwo bezpieczeństwa, wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.^[3]*
4. *Podmiotem współpracującym przy realizacji usług w ramach dostępu do OIU jest Stadler Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Siedlcach (08-110) ul. Targowa 50.^[2]*

2. Definicje skrótów i pojęć użytych w Regulaminie OIU

1. **Spółka** lub **Spółka „ŁKA” sp. z o.o.** – „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.
2. **Regulamin OIU** lub **Regulamin** – Regulamin dostępu do obiektu infrastruktury usługowej, tj. bocznicą kolejową: „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew”.
3. **Operator obiektu infrastruktury usługowej** – podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu obiektem infrastruktury usługowej lub świadczeniu na rzecz przewoźników kolejowych co najmniej jednej z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do Ustawy o transporcie kolejowym. Dla potrzeb niniejszego Regulaminu: **Operator OIU** lub **Operator** – użytkownik bocznicą, tj. „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o.
4. **OIU** – *obiekt infrastruktury usługowej – obiekt budowlany wraz z gruntem, na którym jest usytuowany, oraz instalacjami i urządzeniami, przeznaczony w całości lub w części do świadczenia jednej lub większej liczby usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do Ustawy. Dla potrzeb Regulaminu: **OIU** – bocznicą kolejową: „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew”.*

5. **Umowa** – umowa określająca warunki świadczenia przez Operatora na rzecz Przewoźnika usług w ramach dostępu do Bocznicy ZT ŁKA, stanowiącej obiekt infrastruktury usługowej.
6. **Ustawa o transporcie kolejowym lub Ustawa** – Ustawa z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1984) ^[6]
7. **UTK** – Urząd Transportu Kolejowego.
8. **PKP PLK S.A.** - Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe S.A.
9. **Bocznicą kolejową** – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej.
10. **Bocznicą** lub **Bocznicą ZT ŁKA** – dla potrzeb Regulaminu: bocznicą kolejową Spółki „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” spółka z ograniczoną odpowiedzialnością o nazwie: „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew”.
11. **Droga kolejowa** – tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2–12 załącznika nr 1 do ustawy, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot.
12. **Linia kolejowa** – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów.
13. **Pociąg** – pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu Zarządca infrastruktury nadał status pociągu.
14. **Pojazd kolejowy/Pojazd/pojazd** – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych z napędem lub bez napędu. ^[3]
15. **Manewr** – zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu.
16. **Skład manewrowy** – tabor sprzęgnięty z pojazdem kolejowym z napędem użytym do wykonywania manewrów. Pojazd kolejowy z napędem może znajdować się przed, za lub pomiędzy pojazdami kolejowymi.
17. *Uchylono.* ^[3]
18. **Użytkownik bocznicą kolejową** – podmiot zarządzający bocznicą kolejową;^[6] Dla potrzeb niniejszego Regulaminu użytkownikiem bocznicą kolejową jest „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o.
19. **Przewoźnik** – 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;^[6]

20. **Pracownicy Przewoźnika** – pracownicy lub współpracownicy Przewoźnika, którzy uczestniczą w wykonywaniu przedmiotu umowy o realizację usług w ramach dostępu do OIU.
21. **Pracownicy Operatora** – pracownicy „ŁKA” sp. z o.o., a także inne osoby uczestniczące w realizacji w imieniu ww. podmiotu przedmiotu umowy o realizację usług w ramach dostępu do OIU.
22. **Regulamin pracy boczniczy kolejowej** – Regulamin pracy boczniczy kolejowej: „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew”.
23. **Zdolność przepustowa** – *możliwość eksploatacyjno – ruchowa obiektu infrastruktury usługowej do wykonania na jego terenie określonej ilości jazd manewrowych oraz usług w określonym czasie.*^[3]
24. **Zdarzenie** – *poważny wypadek, wypadek lub incydent, o którym mowa w art. 4 ust. 45, 46 i 47 ustawy o transporcie kolejowym.*^[3]
25. *Uchylono.*^[3]
26. *Uchylono.*^[3]
27. **Incydent** – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.
28. **Wydarzenie eksploatacyjne** – *wydarzenie niezwiązane bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego, powodujące zakłócenie procesu eksploatacyjno – przewozowego np.: przerwę lub ograniczenie w prowadzeniu ruchu pociągów, zagrożenie lub negatywne konsekwencje dla życia, zdrowia ludzkiego oraz mienia i niezakwalifikowane do poważnego wypadku, wypadku, lub incydentu.*^[2]
29. **Sytuacja nadzwyczajna** – sytuacja, w której, w wyniku nagłego wydarzenia powstałego niezależnie od woli stron Umowy, stwarzającego zakłócenie lub zagrożenie zakłócenia procesu eksploatacyjnego na terenie Bocznicy ZT ŁKA, niemożliwe jest wykonanie zobowiązań wynikających z tej Umowy, a której żadna ze stron, przy zachowaniu należytej staranności, nie mogła przewidzieć lub zapobiec.
Sytuacja nadzwyczajna może wynikać z:
 - 1) wprowadzenia na całym obszarze kraju lub jego części stanu nadzwyczajnego (np. stanu klęski żywiołowej, stanu wyjątkowego, itp.);
 - 2) protestów społecznych (np. strajki);
 - 3) wydarzeń o charakterze terrorystycznym lub ich przesłanek;
 - 4) *innych nieprzewidzianych wydarzeń jak: powodzie, pożary, huragany, osuwiska ziemi, długotrwałe opady atmosferyczne, epidemie i pandemie,*

potrącenia osób postronnych, kolizje ze zwierzętami / wkraczanie zwierząt w skrajnię, awarie zewnętrznych sieci energetycznych lub zewnętrznych sieci łączności itp., w tym również będących rezultatem decyzji władz publicznych (administracji rządowej lub samorządowej), skutkujących zmianami w procesie eksploatacyjnym. ^[5]

3. Cel i zakres obowiązywania Regulaminu OIU

1. Regulamin OIU opracowany został w celu określenia:

- 1) zasad i warunków, na których Operator udostępnia OIU licencjonowanym przewoźnikom kolejowym;
- 2) *obowiązków, które muszą spełniać Pracownicy Przewoźnika wykonujący Manewry i inne czynności w ramach dostępu do OIU;* ^[2]
- 3) *warunków, jakie muszą spełniać Pojazdy kolejowe wykonujące Manewry na Bocznicy w ramach dostępu do OIU;* ^[3]
- 4) zasad wzajemnych rozliczeń za usługi w ramach udostępnienia przewoźnikowi kolejowemu OIU;
- 5) zasad postępowania w przypadku wystąpienia Zdarzenia podczas wykonywania Manewrów na Bocznicy.

2. Regulamin OIU obowiązuje:

- 1) Pracowników Operatora, oraz
- 2) Pracowników Przewoźnika,

w częściach dotyczących zadań realizowanych na Bocznicy w ramach udostępnienia obiektu infrastruktury usługowej.

3. *Zapisy Regulaminu uwzględniają wymagane elementy Opisu Obiektu Infrastruktury Usługowej, o którym mowa w Art. 4 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2017/2177 z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją.* ^[5]

4. Dokumenty powiązane ¹

1. *Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U.2021.1984 t.j. z dnia 2021.11.02)* ^[6]
2. *Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz.U.2021.1973 t.j. z dnia 2021.10.29)* ^[6]
3. *Ustawa z dnia 16 lipca 2004 r. Prawo telekomunikacyjne (tekst jednolity: Dz.U.2021.576 t.j. z dnia 2021.03.30)* ^[6]
4. *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017r. w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej (Dz.U.2017.755 z dnia 2017.04.10)* ^[6]

¹ Stan dokumentów powiązanych jest aktualny na dzień publikacji Regulaminu. Przed użyciem dokumentu powiązanego należy sprawdzić aktualność stosowanego dokumentu.

5. *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz.U.2015.360 t.j. z dnia 2015.03.16)* ^[6]
6. *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2021 r., poz. 101).* ^[6]
7. *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie licencji maszynisty (tj. Dz. U. z 2019 r., poz. 2373).* ^[4]
8. *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. z 2014 r., poz. 212 z późn. zm.).*
9. *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 kwietnia 2015 r. w sprawie wymagań zdrowotnych, badań lekarskich i psychologicznych oraz oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o świadectwo maszynisty albo o zachowanie jego ważności (Dz. U z 2019 r., poz. 340).* ^[4]
10. *(Uchylony).* ^[2]
11. *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016 r., poz. 369).*
12. *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2016 r., poz. 226 z późn. zm.).*
13. *Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2017/2177 z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją.* ^[5]

5. Odpowiedzialność

1. Spółka „ŁKA” sp. z o.o. ponosi odpowiedzialność za dane publikowane w Regulaminie, monitoruje ich poprawność i dokonuje aktualizacji na dzień publikacji zmian.
2. Spółka „ŁKA” sp. z o.o. nie ponosi odpowiedzialności za informacje publikowane przez inne podmioty pod ich adresami internetowymi podanymi w Regulaminie, w tym za dane opracowywane przez innych Operatorów obiektów infrastruktury usługowej i Zarządców infrastruktury kolejowej.

6. Dane kontaktowe oraz dane o działalności gospodarczej Operatora

1. Siedziba Operatora, adres do korespondencji:
Miasto Łódź,
„Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o.,
90-051 Łódź,
ul. Aleja Marszałka Józefa Piłsudskiego nr 12.

2. *Bezpośredni kontakt z Operatorem: Sekretariat: tel. 42 236 17 00, tel/faks: 42 235 02 05, e-mail: biuro@lka.lodzkie.pl* ^[3]
3. Numer Krajowego Rejestru Sądowego: **0000359408**.
4. Numer Identyfikacji Podatkowej: **725-202-58-42**.
5. Numer REGON: **100893710**.
6. *Uchylono* ^[6]
7. Certyfikat bezpieczeństwa Spółki: **cz. A: Nr PL1120170010** (ważny do 24.VIII.2022 r.), **cz. B: Nr PL1220170021** (ważny do 25.X.2022 r.).
8. *Świadectwo bezpieczeństwa bocznicy: Nr 221/UK.19 Nr 234/UK/14 (ważne do 19.XII.2024 r.)*. ^[3]

7. Struktura Regulaminu OIU, aktualizacja oraz zgłaszanie uwag do Regulaminu

1. Regulamin składa się z części opisowej, określającej warunki udostępniania i korzystania z OIU oraz załączników zawierających:
 - 1) *Charakterystykę elementów infrastruktury kolejowej Bocznicy i opis właściwości technicznych OIU: Bocznicy „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew” – Załącznik Nr 1*, ^[5]
 - 2) *Regulacje wewnętrzne „ŁKA” sp. z o.o. – Załącznik Nr 2*,
 - 3) *Plan schematyczny Bocznicy – Załącznik Nr 3*,
 - 4) *Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na Bocznicy – Załącznik Nr 4*,
 - 5) *Cennik opłat za usługi w ramach dostępu do OIU – Załącznik Nr 5*,
 - 6) *Wniosek o dostęp do OIU i zawarcie Umowy – Załącznik Nr 6*,
 - 7) *Wniosek o realizację usług w ramach dostępu do OIU – Załącznik Nr 7*,
 - 8) *Wzór Umowy na dostęp do OIU – Załącznik Nr 8*. ^[5]
2. Zmiany w Regulaminie OIU, w tym w załącznikach do Regulaminu OIU, dokonywane są w uzasadnionych przypadkach.
3. Zmiany do Regulaminu OIU mające wpływ na udostępnienie obiektu infrastruktury usługowej zostaną opublikowane na stronie internetowej: www.lka.lodzkie.pl, a korzystający z OIU Przewoźnicy dodatkowo zostaną o nich poinformowani drogą elektroniczną.
4. Uwagi i zastrzeżenia, co do treści Regulaminu należy zgłaszać na adres:
„Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o.,
90-051 Łódź,
ul. Aleja Marszałka Józefa Piłsudskiego nr 12
e-mail: biuro@lka.lodzkie.pl, tel.: +48 42 236 17 00, fax: +48 42 235 02 05

5. Zmiany wynikające ze zmian powszechnie obowiązujących przepisów prawa dokonywane są z zachowaniem terminów określonych tymi przepisami.

II. POSTANOWIENIA SZCZEGÓŁOWE

1. Opis infrastruktury Bocznicy

1. Położenie Bocznicy:
Bocznica „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew” odgałęzia się w stacji Łódź Widzew od toru nr 104 rozjazdami, odpowiednio, nr 24 – w km 4,868 (kilometr początkowy Bocznicy: 0,000) oraz nr 47 – w km 5,800, linii nr 17 Łódź Fabryczna – Koluszki, zarządzanej przez PKP PLK S.A.
2. *Charakterystyka elementów i opis właściwości technicznych udostępnionej infrastruktury kolejowej Bocznicy ZT ŁKA jest zawarty w Załączniku Nr 1 do Regulaminu.* ^[5]
3. *Szczegółowych informacji o infrastrukturze kolejowej Bocznicy będącej w zarządzie Operatora OIU udziela Naczelnik Wydziału Infrastruktury (tel. +48 42 236 17 00).* ^[6]

2. Ograniczenia w zakresie korzystania z obiektu infrastruktury usługowej z uwzględnieniem właściwości technicznych udostępnionych stanowisk

1. W procesie korzystania z infrastruktury kolejowej mogą wystąpić ograniczenia lub wyłączenia infrastruktury w wyniku:
 - 1) uszkodzeń technicznych elementów infrastruktury kolejowej;
 - 2) sytuacji, o wystąpieniu których Operator był uprzedzony, lecz nie mógł im zapobiec, np. strajk, blokady przejazdu, demonstracje itp.;
 - 3) *niedopuszczenia do przejazdu lub zatrzymania Pojazdu kolejowego na skutek niespełnienia przez ten Pojazd lub Pracowników Przewoźnika wymagań określonych w Umowie, Ustawie i przepisach wydanych na jej podstawie oraz wymagań określonych przez Operatora w jego wewnętrznych regulacjach;* ^[3]
 - 4) wystąpienia Sytuacji nadzwyczajnych, w tym powstałych na skutek gwałtownych zmian atmosferycznych oraz innych, o których Operator nie był uprzedzony;
 - 5) wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu oraz sytuacji związanych z bezpieczeństwem i obronnością państwa;
 - 6) planowanych remontów, budowy lub modernizacji infrastruktury zarządzanej przez Operatora.
2. *O wystąpieniu zakłóceń, o których mowa powyżej, które mają wpływ na realizację umowy o dostęp, Operator OIU powiadamia bezzwłocznie Przewoźnika kolejowego drogą elektroniczną.* ^[3]

3. *Operator OIU, zgodnie z postanowieniami Ustawy o transporcie kolejowym (art. 36b, ust. 4), może odmówić Przewoźnikowi kolejowemu dostępu do obiektu. W przypadku ww. odmowy, Operator uzasadnia swoją decyzję na piśmie i przekazuje ją Przewoźnikowi kolejowemu. W przypadku, o którym mowa w ust. 4 pkt 1 art. 36b Ustawy, w odmowie, o której mowa w ust. 5 art. 36b Ustawy, Operator wskazuje inny obiekt, który umożliwi Przewoźnikowi kolejowemu wykonanie przewozu kolejowego na porównywalnych ekonomicznie warunkach.* ^[3]
4. Ze względu na brak sieci trakcyjnej w hali przeglądowo – naprawczej nad torami nr 24b i 25b, wjazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych na ww. tory jest zabroniony.
Do przemieszczania elektrycznych pojazdów trakcyjnych po torach hali przeglądowo – naprawczej nieposiadających sieci trakcyjnej (nr 24b i 25b) wykorzystywany jest ciągnik szynowo – drogowy Orion 140 typu K, będący na wyposażeniu Operatora OIU. Za pomocą ciągnika szynowo – drogowego Orion 140 typu K można maksymalnie holować, z przodu lub z tyłu, 4 Pojazdy kolejowe o łącznej masie do 320 Mg (ton). ^[2]
5. *W związku z występującymi ograniczeniami ciągnika Orion 140 typu K, co do ilości holowanych jednostek taboru, maksymalna ilość Pojazdów kolejowych, jaką można jednocześnie, z wykorzystaniem ww. ciągnika szynowo – drogowego, wprowadzać do hali przeglądowo – naprawczej na tory, na których są zabudowane stanowiska wagi do pomiaru nacisków kół, laserowego systemu pomiaru zużycia zestawów kołowych, tokarki podtorowej, stacjonarnego systemu napełniania piasecznic (tory nr 24b i 25b) oraz pozostałe stanowiska techniczne, o których mowa w rozdz. II, ust. 7 pkt 8 niniejszego regulaminu, wynosi cztery Pojazdy kolejowe o łącznej masie do 320 Mg (ton).* ^[2]
6. *Ze względu na zastosowany program pomiarowy stanowiska laserowego na torze nr 25b, dopuszcza się pomiary Pojazdu kolejowego o długości maksymalnie do 8 osi, przy czym muszą one być wyposażone w dropy identyfikacyjne.* ^[6]
7. *Ze względu na sposób obsługi i dane konstrukcyjne myjni automatycznej zabudowanej na torze nr 23b, maksymalna długość Pojazdu kolejowego, jaki może być poddawany myciu wynosi 65 m. Myjnia przystosowana jest do mycia elektrycznych zespołów trakcyjnych typu FLIRT 3 serii L4268/LM4268, NEWAG 36We.* ^[6]
8. *W związku z koniecznością wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej nad torem nr 23b w trakcie wykonywania mycia pojazdu kolejowego na myjni automatycznej, zabrania się w tym czasie wjazdu elektrycznych pojazdów trakcyjnych na ww. tor od strony zachodniej, celem wykonywania przy pojazdach czynności odładzania, odfekalniania, wodowania i usuwania zanieczyszczeń spod nadwozia.*

9. Z uwagi na zastosowane rozwiązania wyprowadzonych przyłączy przewodów od zbiorników WC, opróżniania zbiorników toalet na stanowisku odfekalniania znajdującym się na torze nr 23b Bocznicy jest możliwe tylko przy zastosowaniu zakończeń przewodów, odpowiednio, typu: przewód odsysający – 3” Camlock, przewód płuczący – 1” Camlock.
 10. *Wykonywanie przez Operatora na rzecz Przewoźnika usługi wodowania pojazdów jest możliwe tylko przy zastosowaniu standardowego sprzęgła napełniania zbiorników wodą, stosowanego przez firmę Stadler Polska sp. z o.o.* ^[2]
 11. Z uwagi na warunki środowiskowe, wszelkie Manewry po terenie Bocznicy ZT ŁKA są możliwe tylko pojazdami z w pełni zamkniętym systemem WC.
 12. Bocznicza ZT ŁKA nie jest przystosowana do obsługi towarów niebezpiecznych i nie bierze udziału w procesie ich przewozu i postoju.
 13. *Dopuszczalny nacisk osi na szyny nie może przekraczać 200 kN.* ^[3]
 14. *Jazdy Pojazdów kolejowych trakcji spalinowej po torach hali przeglądowo – naprawczej są zabronione. Jazda takich pojazdów po hali może odbywać się przy wyłączonym silniku, z wykorzystaniem ciągnika Orion 140 typu K, z zastrzeżeniem pkt. 5 powyżej.* ^[2]
 15. *Ograniczenia toru 25 b:*
 - 2 kanały rewizyjne o poszerzonym międzytorzu o łącznej długości 130 m (75 m oraz 55 m),
 - dwustronnie pomosty, każdy o wysokości 3,5 m i udźwigu do 250 kg/m²; ^[3]
 16. *Ograniczenia toru 26 b:*
 - 2 kanały rewizyjne o łącznej długości 130 m (75 m oraz 55 m); ^[3]
 17. *Na pozostałych stanowiskach technicznych, o których mowa w ust. 7 pkt. 1 ppkt 10) poniżej, mogą występować ograniczenia świadczenia usług dla różnych typów Pojazdów wynikające z następujących parametrów technicznych urządzeń oraz infrastruktury:*
 - 1) *kanal rewizyjny wraz z podnośnikami na torze 24:*
 - podnośniki: 12 podnośników, każdy o udźwigu do 18 ton,
 - wzmocnienie posadzki w rejonie pracy podnośników na długości 75 m,
 - długość kanału rewizyjnego 75 m;
 - 2) *sawnica:*
 - pole pracy: nad torami 24 oraz 25,
 - udźwig - 16 ton. ^[3]
- 3. Szczególne wymagania dotyczące użytkowania infrastruktury kolejowej udostępnianej przez Operatora w zakresie organizacji i techniki pracy manewrowej wykonywanej na terenie Bocznicy**
1. Manewry na Bocznicy wykonywane są sposobem odstawczym na zasadzie przetaczania taboru pojazdem trakcyjnym, w tym – ciągnikiem szynowo – drogowym.

2. Wykonywanie na Bocznicy Manewrów sposobem odrzutowym lub z wykorzystaniem siły ludzkiej jest zabronione.
3. Maksymalne prędkości jazd manewrowych, jakie mogą być stosowane na terenie Bocznicy są określone w Regulaminie pracy bocznicy kolejowej: „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew”.
4. Na terenie Bocznicy brak jest ograniczeń w zakresie usytuowania pojazdów trakcyjnych w Składzie manewrowym, wynikających z warunków miejscowych. Miejsce umieszczenia pojazdu trakcyjnego w Składzie manewrowym (dotyczy również ciągnika szynowo – drogowego) powinno jedynie wynikać z technologii i rodzaju wykonywanych czynności oraz użytecznych długości torów, na których wykonywane są Manewry, tak aby po wykonanych czynnościach tabor nie pozostawał na rozjazdach lub w granicach ich ukresów, albo nie zastawiał utwardzonych dla celów technicznych przejść wzdłuż hali przeglądowo – naprawczej od strony wschodniej i zachodniej (o szerokości 8 m).
5. Manewry Składów manewrowych pomiędzy torami stacji Łódź Widzew, a torami Bocznicy odbywają się na zasadach jazd manewrowych niepilotowanych.
6. Manewry Składów manewrowych na Bocznicy wykonywane z przedniej kabiny sterowniczej pojazdu trakcyjnego (patrząc w kierunku jazdy) lub na zasadzie ciągnięcia Pojazdów kolejowych przez ciągnik szynowo – drogowy, nie wymagają obsady drużyny manewrowej, za wyjątkiem jazd związanych z wjazdem do / wyjazdem z / hali przeglądowo – naprawczej oraz jazd po torach hali.
7. Manewry w obrębie całej Bocznicy Pojazdami kolejowymi naprzód (na zasadzie spychanie pojazdów) wymagają obsady drużyny manewrowej.
8. Wszelkie Manewry dotyczące wjazdu do / wyjazdu z / hali przeglądowo – naprawczej lub prowadzone po torach hali, wymagają obsady drużyny manewrowej.
9. Pojazdy kolejowe zbliżając się do przejść w poziomie szyn wzdłuż hali przeglądowo – naprawczej i utwardzonego placu przed halą, zobowiązane są zmniejszyć prędkość jazdy do 5 km/h i podać sygnał „Bacność”. Jazdy manewrowe po ww. przejściach i placu mogą być kontynuowane, jeżeli ruch drogowy i pieszy został na nich wstrzymany.
10. Każdy wyjazd Pojazdu kolejowego z hali przeglądowo – naprawczej w kierunku ww. przejść i placu musi być poprzedzony sygnałem „Bacność” podanym przez maszynistę pojazdu trakcyjnego lub kierującego ciągnikiem szynowo – drogowym za pomocą dźwiękowego urządzenia ostrzegającego tych pojazdów.

11. Przy Manewrach wymagających pilotowania przez drużynę manewrową dopuszcza się na Bocznicy stosowanie jednoosobowej obsady drużyny manewrowej, składającej się jedynie z kierownika manewrów, który jest jednocześnie wykonującym czynności manewrowe.
12. Ze względu na ograniczoną długość torów wyciągowych nr 201 i 202, Składy manewrowe przetaczane na Bocznicy z toru na tor ze zmianą kierunku jazdy oraz wjeżdżające / wyjeżdżające na / z Bocznicy, nie mogą być dłuższe niż:
 - 1) 100,0 m – od strony wschodniej (kier. Koruszki);
 - 2) 57,0 m – od strony zachodniej (kier. Łódź Fabryczna).

Dopuszcza się organizację ww. Manewrów składami dłuższymi niż podano wyżej pod warunkiem:

- 1) zamówienia przez Przewoźnika u zarządcy infrastruktury, tj. PKP PLK S.A. Zdolności przepustowej dla wykonania manewrów z wjazdem w okręg nastawczy LCS Łódź Widzew;
 - 2) wzajemnego uzgadniania przez pracownika obsługi posterunku nastawczego CS ŁKA i dyżurnego ruchu nastawni LCS ŁW, co do sposobu wykonywania każdego Manewru składu, który wymaga przekroczenia granicy dzielącej okręgi nastawcze Bocznicy i LCS ŁW;
 - 3) zachowania szczególnej ostrożności i wymaganych prędkości Manewrów przy przetaczaniu;
 - 4) wykorzystywania do wzajemnego porozumiewania się pracowników uczestniczących w Manewrach przydzielonych radiotelefonów i obowiązujących sygnałów, szczególnie podczas wykonywania ww. Manewrów bez podawania sygnałów na tarczach manewrowych.
13. *Szczegółowe informacje dotyczące organizacji Manewrów na Bocznicy, parametrów technicznych infrastruktury kolejowej Bocznicy i lokalnych ograniczeń nimi spowodowanych zawiera Regulamin pracy bocznicy kolejowej oraz Instrukcja o organizacji pracy manewrowej i zestawianiu pociągów (ŁKAr-8), których postanowienia Pracownicy Przewoźników są zobowiązani znać podczas realizowanych na Bocznicy zadań w ramach dostępu do OIU.* ^[6]
 14. *Regulamin pracy bocznicy kolejowej oraz ww. instrukcja są udostępniane po zawarciu umowy na usługi, są dostępne na terenie Bocznicy na Posterunku Nastawczym CS ŁKA oraz u Naczelnika Wydziału Eksploatacji (tel. +48 42 236 17 00).* ^[6]

4. Wymagania i warunki dotyczące Pracowników Przewoźnika w ramach dostępu do OIU

1. Pracownicy Przewoźnika wykonujący czynności związane bezpośrednio z prowadzeniem Manewrów oraz prowadzący pojazdy kolejowe, realizujący na

terenie Bocznicy wyznaczone zadania w ramach dostępu do OIU, muszą spełniać warunki określone w Ustawie o transporcie kolejowym oraz właściwych aktach wykonawczych wydanych na jej podstawie, a także znać postanowienia Regulaminu pracy bocznicy kolejowej i innych regulacji wewnętrznych Operatora dotyczących zasad wykonywania czynności na terenie Bocznicy, szczególnie w przedmiocie prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury na Bocznicy.

2. *Regulacje wewnętrzne Operatora określające zasady bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego są zawarte w **Załączniku Nr 2** do Regulaminu. ^[3]*
3. *Operator udostępnia Przewoźnikowi wymagane regulacje wewnętrzne po zawarciu Umowy bezpłatnie w formie elektronicznej. ^[3]*

5. Wymagania i warunki dotyczące Pojazdów kolejowych w ramach dostępu do OIU ^[3]

1. *Do Manewrów po torach Bocznicy dopuszcza się Pojazdy kolejowe, które spełniają wymagania w zakresie bezpiecznej eksploatacji Pojazdów oraz warunki określone obowiązującymi przepisami prawa. ^[3]*
2. *Elementy jezdne Pojazdów kolejowych wykonujących Manewry po torach Bocznicy winny zapewniać możliwość współpracy z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym stosowanymi na Bocznicy oraz niezakłóconą pracę z wykorzystywanymi na terenie OIU urządzeniami radiołączności.*
3. *Na Bocznicy, do wzajemnego komunikowania się pracowników obsługujących Bocznicę (personel posterunku nastawczego, drużyna manewrowa, rewidenci, dyspozytor) z kierującym Pojazdem kolejowym z napędem, wykorzystywana jest radiotelefoniczna sieć manewrowa na częstotliwości 151.625 MHz (odstęp 25 kHz). W ww. sieci pracuje radiotelefon stacjonarny na posterunku nastawczym CS ŁKA, radiotelefony przewoźne zainstalowane na pojazdach Operatora oraz radiotelefony noszone obsługiwane przez pracowników drużyn manewrowych, rewizji technicznej, stanowiących obsadę ciągnika szynowo – drogowego Orion 140 typu K i dyspozytora”. ^[2]*
4. *Warunkiem prowadzenia Manewrów przez Pojazdy kolejowe na terenie Bocznicy jest wyposażenie ich w sprawne, spełniające niezbędne wymagania zgodne z przepisami prawa, urządzenie radiotelefoniczne pracujące w ww. sieci manewrowej, obsługiwane wg zasad określonych w Instrukcji utrzymania i eksploatacji urządzeń radiołączności pociągowej i manewrowej (ŁKAr-7). ^[3]*
5. *Brak wyposażenia Pojazdów kolejowych obsługiwanych w ramach dostępu do OIU w urządzenia radiotelefoniczne pracujące w sieci manewrowej z częstotliwością jw. musi być zaznaczone we wniosku o udostępnienie Bocznicy, po to, aby Operator, na czas obsługi OIU, mógł doposażyć Pojazd kolejowy w radiotelefon noszony z własnych zasobów lub wyznaczyć*

pracownika z wymaganymi kwalifikacjami do pilotowania pojazdu po terenie Bocznicy. ^[3]

6. Na torach Bocznicy mogą być prowadzone Manewry Pojazdami kolejowymi, których największy dopuszczalny nacisk osi na szyny nie przekracza 200 kN.

6. Wymagania dotyczące ochrony środowiska

1. Przewoźnik korzystający z OIU nie może emitować substancji niebezpiecznych do wód, gruntu lub powietrza, które mogłyby powodować przekroczenia standardów jakości środowiska (podstawa prawna: Ustawa Prawo ochrony środowiska, art. 174, ust.1).
2. W przypadku spowodowania przez Przewoźnika zanieczyszczenia środowiska w stopniu przekraczającym standardy jakości środowiska określone prawnie, Przewoźnik jest zobowiązany do pokrycia kosztów związanych z doprowadzeniem środowiska do wymaganych standardów.
3. *Na torach postojowych Obiektu infrastruktury usługowej niedozwolone jest wykonywanie wszelkiego rodzaju czyszczeń pojazdów kolejowych korzystających z OIU.* ^[3]

7. Rodzaje usług świadczonych przez Operatora na rzecz Przewoźnika w ramach udostępnienia OIU

1. ^[6]*Bocznicą ZT ŁKA, stanowi jeden kompleksowy obiekt infrastruktury usługowej, przeznaczony do świadczenia części spośród usług podstawowych wymienionych w ust. 2 załącznika nr 2 do Ustawy, polegających na dostępie do- i korzystaniu z wybranych elementów infrastruktury kolejowej oraz urządzeń technicznych Bocznicy ZT ŁKA, tj.:*
 - 1) *torów postojowych (nr 22, 27, 28);*
 - 2) *myjni automatycznej dla pojazdów dwuczłonowych (tor nr 23b),*
 - 3) *myjni automatycznej dla pojazdów trzyczłonowych (tor nr 23b),*
 - 4) *stanowiska do odfekalniania i wodowania toalet pojazdów,*
 - 5) *stanowiska tokarki podtorowej do reprofiliacji zestawów kołowych (tor nr 24b),*
 - 6) *laserowego stanowiska do pomiaru zużycia zestawów kołowych pojazdów kolejowych (tor nr 25b),*
 - 7) *stanowiska wagi do pomiaru nacisków kół zestawów kołowych pojazdów kolejowych (tor nr 24b),*
 - 8) *stacjonarnego stanowiska napelniania piasecznic w pojazdach kolejowych (tor nr 25b),*
 - 9) *toru nr 25 b z kanałem i pomostami,*

10) toru nr 26 b z kanałem,

11) innych stanowisk technicznych wykorzystywanych przy wykonywaniu czynności przeglądowo – naprawczych, nie wymienionych powyżej, z wykorzystaniem urządzeń stanowiących wyposażenie Bocznic, jak np.: tor 24 z podnośnikami śrubowymi (12 x 18 ton), z kanałem i suwnicą nadtorową (udźwig 16 000 kg) itp. ^[6]

8. Opis procedury ubiegania się o dostęp do OIU i zawarcia Umowy na realizację usług w ramach dostępu do OIU ^[5]

1. Przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do dostępu do obiektów, w których są świadczone usługi, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do Ustawy, na równych i niedyskryminujących zasadach, a Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej, którzy świadczą usługi, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy, zobowiązani są do świadczenia ich na równych i niedyskryminujących zasadach. ^[5]
2. Przewoźnik kolejowy nabywa prawo do korzystania z usług świadczonych w obiekcie po zawarciu z Operatorem Umowy określającej, w szczególności, prawa i obowiązki Operatora i Przewoźnika związane ze świadczonymi usługami.
3. Spółka „ŁKA” sp. z o.o. zapewnia dostęp do OIU na zasadach określonych w niniejszym Regulaminie oraz w Umowie, przy zachowaniu warunków wykonywania Manewrów określonych w Regulaminie pracy bocznic kolejowej i innych regulacjach wewnętrznych wymienionych w **Załączniku Nr 2** do Regulaminu OIU.
4. Warunkiem złożenia przez Przewoźnika do Operatora wniosku na wykonanie konkretnych usług na terenie Bocznic ZT ŁKA jest wcześniejsze zawarcie umowy na realizację usług w ramach dostępu do OIU.
5. Umowa szczegółowo reguluje obopólne zobowiązania między Przewoźnikiem a Operatorem w zakresie praw i obowiązków stron, zagadnień formalno – prawnych oraz handlowych.
6. W celu zawarcia Umowy, Przewoźnik kolejowy występuje do Operatora z pisemnym wnioskiem na adres: „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o., 90-051 Łódź, ul. Aleja Marszałka Józefa Piłsudskiego nr 12, składając go na adres Operatora w Łodzi przy ul. Aleja Marszałka Józefa Piłsudskiego nr 12 (XIII piętro) lub przesyłając listem poleconym, albo kurierem. Ww. wniosek winien być podpisany przez osobę / osoby zgodnie z reprezentacją Przewoźnika wynikającą z KRS lub na mocy udzielonego pełnomocnictwa / upoważnienia. W takim przypadku pełnomocnictwo / upoważnienie winno być załączone do wniosku. ^[3]
7. We wniosku Przewoźnik/przewoźnik określa w szczególności:
 - 1) firmę Operatora OIU, do którego jest kierowany wniosek;

- 2) firmę, siedzibę, adres, telefon, e-mail przewoźnika kolejowego;
 - 3) dane umożliwiające jednoznaczną identyfikację, tj.: NIP, Regon; ^[2]
 - 4) planowane zakresy zamówionych usług;
 - 5) pożądane okresy realizacji wskazanych usług;
 - 6) inne informacje, które przewoźnik kolejowy uznaje za istotne dla zamówienia.
8. Do ww. wniosku Przewoźnik jest zobowiązany dołączyć następujące dokumenty:
- 1) poświadczoną „za zgodność z oryginałem” kopię ważnej licencji na wykonywanie przewozów kolejowych, określonej w art. 43 Ustawy;
 - 2) poświadczoną „za zgodność z oryginałem” kopię ważnego certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18b Ustawy² z zastrzeżeniem ppkt 3) poniżej.
 - 3) Ww. ppkt 2) nie dotyczy przewoźników zwolnionych z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa, o których mowa w art. 17e. ust. 2 Ustawy. Nie mniej jednak zobowiązani są do złożenia oświadczenia potwierdzającego spełnienie wymagań prawnych w zakresie bezpiecznej eksploatacji pojazdów kolejowych oraz zatrudniania pracowników na stanowiskach związanych bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i prowadzących pojazdy kolejowe.
 - 4) poświadczoną „za zgodność z oryginałem” kopię polisy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej

oraz złożyć w ramach ww. wniosku następujące oświadczenia:

- oświadczenie, że będzie informował o zmianach, zawieszeniu lub cofnięciu licencji;
- oświadczenie, że posiadane pojazdy kolejowe w odniesieniu do których Operator ma świadczyć usługi spełnia wymagania w zakresie bezpiecznej eksploatacji pojazdów kolejowych oraz warunki określone obowiązującymi przepisami prawa;
- oświadczenie, że w trakcie realizacji usług na terenie OIU na stanowiskach maszynisty i na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych są zatrudnieni pracownicy spełniający warunki określone w Ustawie i wydanych na jej podstawie przepisach. ^[3]

9. Wzór wniosku o dostęp do OIU i zawarcie Umowy znajduje się w **Załączniku Nr 6**.

² Dotyczy licencjonowanych przewoźników kolejowych wpisanych do Rejestru certyfikatów bezpieczeństwa zamieszczonego na stronie Urzędu Transportu Kolejowego. ^[6]

10. Dokumenty, o których mowa w ust. 8 należy przedłożyć w języku polskim lub w uwierzytelnionym tłumaczeniu oryginałów na język polski.
11. *Jeżeli złożony przez Przewoźnika wniosek nie zawiera wszystkich informacji wymaganych zgodnie z wymaganiami Regulaminu i niezbędnych do podjęcia decyzji, Operator powiadamia o tym wnioskodawcę i wyznacza mu rozsądny termin na przedłożenie brakujących informacji. Jeżeli takie informacje nie zostaną przedstawione w tym terminie, wniosek może zostać odrzucony. Operator ma obowiązek rozpatrzyć wniosek o zawarcie Umowy w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia przekazania przez Przewoźnika kompletnego wniosku.*^[5]
12. *W sytuacjach, gdy Operator otrzymał wniosek o dostęp do OIU i zawarcie Umowy, który koliduje z innym wnioskiem lub dotyczy już przyznanej zdolności przepustowej Obiektu Operator stosuje procedurę koordynacyjną opisaną w pkt. 15.*^[5]

9. Opis procedury wnioskowania o realizację usług w ramach zawartej Umowy^[5]

1. *Wypełnione i podpisane wnioski o realizację usług w ramach Umowy należy przysyłać do Operatora za pomocą poczty elektronicznej, w formie skanu, na adres: biuro@lka.lodzkie.pl, lub składać w formie pisemnej w sekretariacie Operatora w Łodzi przy ul. Aleja Marszałka Józefa Piłsudskiego nr 12 (XIII piętro), w godzinach 8.30 – 15.30, osobiście lub przez kuriera, albo też przysyłać listem poleconym na adres: „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o., 90-051 Łódź, ul. Aleja Marszałka Józefa Piłsudskiego nr 12.*

Wnioski o realizację usług składać może osoba upoważniona przez Przewoźnika wymieniona w umowie, o której mowa w ust. 8 pkt 2.^[3]

2. *Operator ma obowiązek rozpatrzyć ww. wnioski w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia otrzymania kompletnego wniosku. Jeżeli złożony przez Przewoźnika wniosek nie zawiera wszystkich informacji wymaganych zgodnie z wymaganiami Regulaminu i niezbędnych do podjęcia decyzji, Operator powiadamia o tym wnioskodawcę i wyznacza mu rozsądny termin na przedłożenie brakujących informacji. Jeżeli takie informacje nie zostaną przedstawione w tym terminie, wniosek może zostać odrzucony.*^[5]
3. Wniosek o realizację usług w ramach dostępu do OIU powinien zawierać następujące dane:
 - 1) firmę Operatora OIU, do którego jest kierowany wniosek,
 - 2) firmę, siedzibę, adres, telefon, e-mail Przewoźnika;
 - 3) dane umożliwiające jednoznaczną identyfikację, tj.: NIP, Regon;^[2]
 - 4) planowane zakresy zamówionych usług;

- 5) pożądane okresy realizacji wskazanych usług;
 - 6) *parametry techniczne Pojazdów kolejowych, których mają dotyczyć usługi, m.in.: typ, seria pojazdu, ewentualnie typ taboru specjalnego, masa brutto, długość pojazdu, nacisk osi na szynę;*^[3]
 - 7) inne informacje, które Przewoźnik uznaje za istotne dla zamówienia.
4. Wzór wniosku o realizację usług w ramach dostępu do OIU znajduje się w **Załączniku Nr 7**.
 5. Operator podejmuje wszelkie możliwe działania w celu uwzględnienia wszystkich złożonych przez Przewoźników wniosków, przy czym nie jest on obowiązany do ponoszenia jakichkolwiek nakładów, które są konieczne do realizacji tego celu.
 6. Operator rozpatrując wnioski o realizację usług w ramach dostępu do OIU kieruje się zasadą jak najlepszego wykorzystania infrastruktury obiektu pod względem Zdolności przepustowej OIU i jego parametrów techniczno – eksploatacyjnych.
 7. *W sytuacjach, gdy Operator otrzymał wniosek o realizację usług, który koliduje z innym wnioskiem lub dotyczy już przyznanej zdolności przepustowej Obiektu Operator stosuje procedurę koordynacyjną opisaną w pkt. 15.*^[5]
 8. *W przypadku składania wniosku o realizację usług cyklicznych wniosek taki nie może być składany na okres dłuższy niż dwa miesiące. W przypadku, gdy usługi będą kontynuowane po ww. okresie należy złożyć nowy wniosek o realizację usług.*^[5]

10. Zasady realizacji usług w ramach dostępu do OIU

1. Operator zastrzega sobie prawo do pierwszeństwa wykorzystywania OIU dla własnych potrzeb, wynikających z obiegu składów Spółki „ŁKA” sp. z o.o., konieczności wykonywania planowych czynności utrzymaniowo – naprawczych określonych w dokumentacji systemu utrzymania pojazdów trakcyjnych należących do Spółki oraz ich napraw awaryjnych.
2. Uzyskany przez Przewoźnika dostęp do wnioskowanej usługi na terenie OIU nie może być przekazany innemu przewoźnikowi kolejowemu, w tym Przewoźnikowi.
3. *(Uchylony).*^[2]
4. *W trakcie realizacji na terenie Bocznicy ZT ŁKA usług w ramach dostępu do OIU. Operator OIU nie zapewnia ochrony taboru w czasie jego pobytu na Bocznicy, a nadzór nad nim należy do obowiązków Przewoźnika.*^[3]
5. Rodzaje usług świadczonych przez Operatora na rzecz Przewoźnika na terenie Bocznicy ZT ŁKA są określone w rozdz. II, ust. 7 niniejszego Regulaminu.

6. *Dostęp Pojazdów kolejowych do torów postojowych oraz torów, na których zabudowane są urządzenia do realizacji usług na Bocznicy ZT ŁKA, odbywa się na zasadach przewidzianych dla Manewrów, określonych w Regulaminie pracy bocznicy kolejowej oraz innych obowiązujących regulacjach Operatora (Załącznik Nr 2). W zależności od rodzaju planowanych do wykonania usług oraz możliwości techniczno – eksploatacyjnych Bocznicy, zasadniczy sposób tego dostępu jest następujący: ^[3]*

- 1) dostęp do toru postojowego nr 22 w sposób bezpośredni odbywa się zarówno od strony zachodniej – poprzez tor wyciągowy nr 201 i dalej, drogą rozjazdową, w kierunku toru nr 22, jak i od strony wschodniej – poprzez tor wyciągowy nr 202 i dalej, drogą rozjazdową, w kierunku toru nr 22;
- 2) dostęp do torów postojowych nr 27 i 28 w sposób bezpośredni odbywa się tylko od strony wschodniej – poprzez tor wyciągowy nr 202 i dalej, drogą rozjazdową, w kierunku torów nr 27 i 28;
- 3) dostęp do torów nr 23b, 24b, 25b, 26b (za wyjątkiem laserowego stanowiska do pomiaru zużycia zestawów kołowych – tor nr 25b) w sposób bezpośredni odbywa się zarówno od strony zachodniej – poprzez tor wyciągowy nr 201 i dalej, drogą rozjazdową, poprzez tory, odpowiednio, nr 23a, 24a, 25a lub 26a, w kierunku wyznaczonego toru, jak i od strony wschodniej – poprzez tor wyciągowy nr 202 i dalej, drogą rozjazdową, poprzez tory, odpowiednio, nr 23c, 24c, 25c lub 26c, w kierunku wyznaczonego toru;
- 4) dostęp do laserowego stanowiska do pomiaru zużycia zestawów kołowych (tor nr 25b) w sposób bezpośredni odbywa się tylko od strony wschodniej – poprzez tor wyciągowy nr 202 i dalej, drogą rozjazdową, poprzez tor nr 25c, w kierunku toru nr 25b.

W razie utrudnień techniczno – eksploatacyjnych na Bocznicy i braku możliwości bezpośredniego dostępu do wyznaczonych torów zgodnie ze sposobem opisanym wyżej, istnieje możliwość pośredniego, alternatywnego dojazdu do wszystkich torów, na których wykonywane są usługi, wykorzystując wjazd z kierunku przeciwnego niż wskazano powyżej, a następnie jazdę manewrową poprzez tor komunikacyjny nr 21.

7. W zależności od organizacji i technologii pracy Bocznicy, dostęp do poszczególnych torów i urządzeń OIU celem zrealizowania przez Operatora na rzecz Przewoźnika zamówionych usług, jest możliwy od poniedziałku do piątku, w dni powszednie, w godzinach 8:00 - 16:00, z wyjątkiem usługi dostępu i korzystania z torów postojowych, dostępnej 24 godziny na dobę przez 7 dni w tygodniu.
8. *Wymagane przepisami ruchu kolejowego czynności techniczne związane z przygotowaniem pojazdów kolejowych do drogi i włączenia ich następnie do*

Pociągu, nie stanowią części składowej usług, jakie przy tych pojazdach mogą być realizowane, stąd ich wykonywanie należy do obowiązków Przewoźnika i powinno się odbywać poza terenem Bocznicy ZT ŁKA. ^[3]

11. Opłaty za usługi świadczone przez Operatora na rzecz Przewoźnika w ramach udostępnienia OIU

1. Prawną podstawę określenia sposobu ustalania opłat za usługi świadczone przez Operatora na rzecz Przewoźnika w ramach udostępnienia OIU stanowi art. 36e Ustawy o transporcie kolejowym.
2. *Opłata pobierana jest za usługi świadczone przez Operatora na rzecz Przewoźnika, tj., za dostęp do- i korzystanie z torów postojowych i urządzeń Bocznicy ZT ŁKA określonych w rozdz. II, ust. 7, pkt 1 Regulaminu. ^[3]*
3. *Uchylono. ^[3]*
4. Szczegółowe zasady ustalania opłat za usługi świadczone przez Operatora na rzecz Przewoźnika w ramach udostępnienia OIU oraz ich wysokość za każdą z usług określonych w ust. 7 Rozdziału II znajdują się w Cenniku opłat za usługi w ramach dostępu do OIU (**Załącznik Nr 5**).
5. Zasady wnoszenia opłat za usługi świadczone w ramach udostępnienia OIU zawarte są w Umowie.

12. Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań przez strony

1. Niedotrzymanie zobowiązań, wynikających z Umowy, 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 w zakresie dotyczącym ewentualnych roszczeń (w tym w szczególności z tytułu ponoszonych przez stronę kar umownych i odszkodowań);
 - 2) utraconych korzyści.
3. Jeżeli wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy, szkody doznała osoba trzecia, strona która wyrównała osobie trzeciej doznaną szkodę, może dochodzić roszczenia zwrotnego w całości lub odpowiedniej części od drugiej strony.
4. Odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z Umowy jest wyłączona w przypadku wystąpienia Sytuacji nadzwyczajnych.
5. Przewoźnik w przypadku niedotrzymania parametrów technicznych jego pojazdów ponosi pełną odpowiedzialność za ewentualne straty powstałe w infrastrukturze kolejowej Bocznicy i zobowiązany jest do zwrotu wszelkich kosztów związanych z ich usunięciem.

6. Sprawy ewentualnych uszkodzeń bądź zniszczeń w infrastrukturze kolejowej Boczniczy określa protokolarnie komisja składająca się z przedstawicieli obu zainteresowanych stron, w której przewodniczącym jest przedstawiciel Operatora.

13. Obowiązki i uprawnienia stron w ramach dostępu do OIU

1. W ramach udostępniania OIU, Operator OIU:
 - 1) *realizuje na rzecz Przewoźnika podstawowe usługi zgodnie z niniejszym Regulaminem i Umową;*^[5]
 - 2) ponosi odpowiedzialność za stan elementów drogi kolejowej udostępnionej Przewoźnikowi;
 - 3) wykonuje wszystkie niezbędne czynności techniczno – ruchowe oraz utrzymaniowe na posterunku nastawczym CS ŁKA, bezpośrednio je organizuje i nadzoruje zgodnie z zapisami zawartymi w Regulaminie pracy boczniczy kolejowej i innych obowiązujących regulacjach wewnętrznych;
 - 4) *Uchylono.* ^[3]
 - 5) niezwłocznie powiadamia Przewoźnika o Zdarzeniach i innych Wydarzeniach eksploatacyjnych, związanych bezpośrednio z jego Pojazdem kolejowym lub Pracownikiem Przewoźnika;
 - 6) niezwłocznie powiadamia Przewoźnika o zaistnieniu sytuacji, które mogą spowodować zakłócenia w realizacji planowych usług na terenie OIU, w szczególności o:
 - a) doraźnych ograniczeniach techniczno – ruchowych, mających wpływ na planowe dokonywanie Manewrów,
 - b) zaistnieniu wydarzeń, o wystąpieniu których Operator był uprzedzony, lecz nie mógł im zapobiec, np.: strajki, blokady przejazdu, demonstracje, itp.,
 - c) *niedopuszczeniu do wjazdu na teren Boczniczy lub zatrzymaniu Pojazdu kolejowego/Składu manewrowego w wyniku niespełnienia przez ten pojazd/skład manewrowy albo obsługującego go Pracownika Przewoźnika, wymagań określonych w obowiązujących regulacjach prawnych;* ^[3]
 - 7) *powiadamia Przewoźnika, z którym zawarta jest Umowa o zmianach w obowiązujących regulaminach lub instrukcjach mających wpływ na udostępnienie obiektu infrastruktury usługowej drogą elektroniczną;* ^[3]
 - 8) *uchylono;* ^[3]
 - 9) ma prawo usunięcia na koszt Przewoźnika pozostałości po wykonanych czynnościach w ramach realizowanych usług, jeśli nie dokonał tego Przewoźnik, pomimo uprzedniego wezwania;

- 10) wydaje prowadzącym Pojazdy kolejowe z napędem i innym Pracownikom Przewoźnika biorącym udział w realizacji usługi na terenie OIU, wiążące polecenia w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i prowadzenia jazd manewrowych na terenie Bocznicy; do wydawania takich poleceń uprawnieni są Pracownicy Operatora, tj.: nastawniczowie posterunku CS ŁKA, pracownicy drużyn manewrowych, rewidenci taboru;
 - 11) *ma prawo usunięcia na koszt i ryzyko Przewoźnika Pojazdów kolejowych, urządzeń i sprzętu Przewoźnika z terenu Bocznicy – w przypadku zakończenia realizacji usługi lub rozwiązania Umowy i nieusunięcia ich we własnym zakresie przez Przewoźnika, w terminie 5 dni roboczych od dnia zakończenia wykonywania usługi lub rozwiązania Umowy;* ^[3]
 - 12) ma prawo żądania od Przewoźnika wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji Umowy w przypadkach, kiedy zachodzi obawa jej naruszenia lub zagrożenia bezpieczeństwa osób, mienia bądź środowiska;
2. W ramach korzystania z obiektu infrastruktury usługowej Przewoźnik:
- 1) nie może zlecać innemu przewoźnikowi kolejowemu wykonywania Manewrów po infrastrukturze Operatora;
 - 2) ponosi pełną odpowiedzialność za stan i sprawność wykorzystywanych na terenie OIU Pojazdów kolejowych;
 - 3) *ma obowiązek przestrzegać zasad i warunków prowadzenia ruchu kolejowego, określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: (Dz.U.2015.360 t.j. z dnia 2015.03.16)).* ^[6]
 - 4) oraz przepisach wewnętrznych wskazanych w **Załączniku Nr 2**;
 - 5) zapewnia wykonywanie przez swoich pracowników poleceń wydawanych przez uprawnionych Pracowników Operatora w zakresie prowadzenia jazd manewrowych i bezpieczeństwa na Bocznicy;
 - 6) wyposaża swoich pracowników, uczestniczących w realizowanym procesie przewozowym, we wszelkie niezbędne dokumenty i przybory określone w przepisach; pracownicy Przewoźnika zobowiązani są do posiadania tychże dokumentów i przyborów w czasie wykonywania czynności związanych z realizacją Manewrów na terenie Bocznicy;
 - 7) niezwłocznie powiadamia Operatora o Zdarzeniach i Wydarzeniach eksploatacyjnych na terenie Bocznicy, związanych bezpośrednio z jego Pojazdem kolejowym/Składem manewrowym lub Pracownikami Przewoźnika;
 - 8) niezwłocznie powiadamia Operatora o dostrzeżonych wszelkich zdarzeniach i wydarzeniach na terenie kolejowym, które tworzą lub mogą

- stworzyć jakiegokolwiek zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, ludzi i mienia, innych niż wymienione w pkt 6);
- 9) na żądanie Operatora dokumentuje kwalifikacje i uprawnienia Pracowników Przewoźnika oraz przedstawia dokumentację, potwierdzającą sprawność techniczną Pojazdów kolejowych używanych na terenie Bocznicy;
 - 10) *w przypadku rozwiązania Umowy, usuwa w terminie do 5 dni roboczych od dnia rozwiązania umowy Pojazdy kolejowe, urządzenia i sprzęt z terenu OIU; w przypadku niewykonania tego zobowiązania, Przewoźnik pokrywa koszty usunięcia tych Pojazdów, urządzeń i sprzętu przez Operatora;*^[3]
 - 11) zgłasza nadzorującemu lub kierującemu Manewrami na Bocznicy gotowość do Manewru Pojazdu kolejowego / Składu manewrowego po wykonanych czynnościach w ramach realizacji usługi;
 - 12) ponosi odpowiedzialność finansową za usunięcie przez Operatora pozostałości po wykonanych czynnościach w ramach realizowanych usług, o ile, pomimo uprzedniego wezwania, nie usunął ich samemu;
 - 13) ma prawo żądania od Operatora wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji Umowy w przypadkach, kiedy zachodzi obawa jej naruszenia lub następuje zagrożenie bezpieczeństwa osób, mienia bądź środowiska;
 - 14) *Uchylono.*^[3]
 - 15) *jeżeli Przewoźnik nie zamierza skorzystać z przyznanego przez Operatora prawa dostępu powiadamia o tym bez zbędnej zwłoki.*^[5]

14. Postępowanie w razie zdarzeń kolejowych lub innych wydarzeń eksploatacyjnych na terenie OIU

1. Każdy pracownik Przewoźnika oraz Operatora, który zauważył, że może dojść lub doszło do Zdarzenia lub Wydarzenia eksploatacyjnego, powinien:
 - 1) użyć wszelkich możliwych i dostępnych środków, aby wyeliminować zagrożenie i zapobiec zwiększeniu jego zasięgu oraz ograniczyć skutki;
 - 2) poinformować o tym nadzorującego pracę manewrową na Bocznicy (pracownika obsługi posterunku CS ŁKA) oraz dyspozytora przewozów i drużyn trakcyjnych.
2. W przypadku wystąpienia zdarzeń kolejowych lub wydarzeń eksploatacyjnych na terenie OIU Operator i Przewoźnik zobowiązani są do:
 - 1) współdziałania w celu zminimalizowania negatywnych skutków zaistniałych zdarzeń i wydarzeń;
 - 2) współdziałania przy usuwaniu szkód niesienia pomocy poszkodowanym;

- 3) współdziałania przy ustalaniu przyczyn zdarzeń kolejowych i wydarzeń eksploatacyjnych.
3. Ustalanie przyczyn i okoliczności zdarzeń kolejowych i innych wydarzeń eksploatacyjnych oraz odpowiedzialności za ich następstwa dokonywane jest przez komisję kolejową powołaną przez Operatora z udziałem Przewoźnika.
4. Szczegółowe zasady postępowania po zaistnieniu zdarzeń kolejowych i innych wydarzeń eksploatacyjnych, w tym dotyczące sposobu ustalania okoliczności i przyczyn zdarzenia (wydarzenia) oraz pracy ww. komisji kolejowej, określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U z 2016 r. poz. 369) oraz regulacje wewnętrzne Operatora obowiązujące na Bocznicach (**Załącznik Nr 2**), w tym w szczególności – Instrukcja o postępowaniu w sprawach wypadków, poważnych wypadków i incydentów (ŁKAr-9), Regulamin pracy bocznic kolejowej oraz Procedura Nr P/10-1-1 „Zasady postępowania po zaistnieniu wydarzenia eksploatacyjnego”.

15. Procedura koordynacyjna i kryteria pierwszeństwa

1. *Jeżeli Operator otrzymał Wniosek o dostęp do OIU i zawarcie Umowy lub Wniosek o realizację usług w ramach dostępu do OIU, który koliduje z innym wnioskiem lub dotyczy już przyznanej zdolności przepustowej OIU, próbuje on, w drodze dyskusji i koordynacji z przedmiotowymi wnioskodawcami, zapewnić możliwie najlepsze dopasowanie wszystkich wniosków. Wszelkie zmiany już przyznanych praw dostępu są uzależnione od zgody danego wnioskodawcy.*
2. *W przypadku, gdy w wyniku procedury koordynacyjnej przepustowość odpowiadająca potrzebom wnioskodawcy będzie dostępna Operator nie odrzuca z przyczyny braku przepustowości wniosków, ani nie wskazuje wnioskodawcy realnych alternatyw.*
3. *Operator rozważa różne warianty umożliwiające mu uwzględnienie kolidujących ze sobą wniosków. Warianty te muszą, w razie potrzeby, obejmować środki w celu zmaksymalizowania zdolności przepustowej dostępnej w OIU w zakresie, w jakim nie wymaga się dodatkowych inwestycji w zasoby lub w obiekty. Takie środki mogą obejmować:*
 - *zapropozowanie alternatywnego terminu,*
 - *zmianę godzin otwarcia lub systemu zmianowego, tam gdzie jest to możliwe,*
 - *umożliwienie dostępu do obiektu w celu świadczenia usług na własne potrzeby.*
4. *Operator ustala kryteria pierwszeństwa uwzględniane w poniższej kolejności w przypadku kolidujących ze sobą wniosków, jeżeli takie wnioski nie mogą zostać uwzględnione po przeprowadzeniu procedury koordynacyjnej.*
 - 1) *zawarte i obowiązujące umowy - pierwszeństwo dostępu do usług mają Przewoźnicy, którzy mają już zawarte i obowiązujące Umowy;*

- 2) *termin złożenia wniosku - dostęp do usług przydzielany jest zgodnie z kolejnością złożonych wniosków o dostęp do OIU i zawarcie Umowy lub Wniosków o realizację usług w ramach dostępu do OIU;*
- 3) *zamiar i możliwość wykorzystania zdolności przepustowej, której dotyczy wnioski, łącznie z ewentualnymi wcześniejszymi przypadkami niewykorzystania całości lub części przyznanej zdolności przepustowej oraz powodami takiego niewykorzystania – pierwszeństwo dostępu do usług ma Przewoźnik, który przy wcześniejszych udostępnieniach wykorzystywał przyznaną zdolność przepustową, w przypadku gdy każdy z wnioskujących Przewoźników nie wykorzystał przyznanej przepustowości podczas wcześniejszych wniosków brana jest pod uwagę wysokość wartości zamawianych nie wykorzystanych usług, w tym przypadku pierwszeństwo ma wniosek Przewoźnika o niższej wartości niewykorzystanych usług;*
- 4) *już przyznane trasy pociągów związane z usługami, których dotyczy wnioski,*
- 5) *kryteria pierwszeństwa w zakresie przyznawania tras pociągów.*
5. *W przypadku, gdy wniosek Przewoźnika nie może zostać uwzględniony po przeprowadzeniu procedury koordynacyjnej Operator informuje o tym bez zbędnej zwłoki danego wnioskodawcę oraz organ regulacyjny na wniosek Przewoźnika lub wg. wymagań Państwa członkowskiego Przewoźnika.*
6. *W przypadkach, o których mowa w ust. 5 powyżej w dalszej kolejności ma zastosowanie procedura uzgodnienia alternatywy i odmowy dostępu, o których mowa w Art. 12 i 13 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2017/2177 z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją.^[5]*

III. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

1. Niniejszy Regulamin dostępu do obiektu infrastruktury usługowej, tj. bocznicy kolejowej: „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew”, wraz z Cennikiem opłat za usługi w ramach dostępu do OIU wchodzi w życie 10 grudnia 2017 r.
2. Pełny tekst Regulaminu w języku polskim oraz angielskim, wraz z załącznikami, Operator OIU publikuje na stronie internetowej pod adresem: www.lka.lodzkie.pl.
3. Spis załączników do Regulaminu OIU:
 - 1) Załącznik Nr 1 – *Charakterystyka elementów infrastruktury kolejowej i opis właściwości technicznych OIU: Bocznicy „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew”*
 - 2) Załącznik Nr 2 – *Regulacje wewnętrzne „ŁKA” sp. z o.o.* ^[3]
 - 3) Załącznik Nr 3 – *Plan schematyczny Bocznicy.*
 - 4) Załącznik Nr 4 – *Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na Bocznicy.*

- 5) Załącznik Nr 5 – Cennik opłat za usługi w ramach dostępu do OIU. ^[4]
- 6) Załącznik Nr 6 – Wniosek o dostęp do obiektu infrastruktury usługowej i zawarcie umowy na realizację usług w ramach tego dostępu. ^[3]
- 7) Załącznik Nr 7 – Wniosek o realizację usług w ramach dostępu do OIU. ^[3]
- 8) Załącznik Nr 8 - Wzór Umowy na dostęp do OIU ^[5]