

Załącznik Nr 1 do Zarządzenia Zarządu „ŁKA” sp. z o.o.
Nr 128/2025 z dn. 30 grudnia 2025 r.



ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA

REGULAMIN

DOSTĘPU DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

– bocznicę kolejowej: „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew”

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

wg stanu na dzień 01 stycznia 2026 r.
w brzmieniu nadanym Zarządzeniem Zarządu „ŁKA” sp. z o.o. Nr 128/2025
z dnia 30 grudnia 2025 r.



SPIS TREŚCI:

I. POSTANOWIENIA OGÓLNE	4
1. Wprowadzenie.....	4
2. Definicje skrótów i pojęć użytych w Regulaminie OIU	4
3. Cel i zakres obowiązywania Regulaminu OIU	5
4. Obowiązujące akty prawne	6
5. Dane kontaktowe oraz dane o działalności gospodarczej Operatora	7
6. Struktura Regulaminu OIU, aktualizacja oraz zgłaszanie uwag do Regulaminu.....	7
II. POSTANOWIENIA SZCZEGÓŁOWE.....	8
1. Opis infrastruktury Bocznicy	8
2. Ograniczenia w zakresie korzystania z obiektu infrastruktury usługowej z uwzględnieniem właściwości technicznych udostępnionych stanowisk	8
3. Szczególne wymagania dotyczące użytkowania infrastruktury kolejowej udostępnianej przez Operatora w zakresie organizacji i techniki pracy manewrowej wykonywanej na terenie Bocznicy	11
4. Wymagania i warunki dotyczące Pracowników Przewoźnika w ramach dostępu do OIU 13	
5. Wymagania i warunki dotyczące Pojazdów kolejowych w ramach dostępu do OIU	13
6. Wymagania dotyczące ochrony środowiska	14
7. Rodzaje usług świadczonych przez Operatora na rzecz Przewoźnika w ramach udostępnienia OIU	14
8. Opis procedury ubiegania się o dostęp do OIU i zawarcia Umowy na realizację usług w ramach dostępu do OIU.....	15
9. Opis procedury wnioskowania o realizację usług w ramach zawartej Umowy.....	17
10. Zasady realizacji usług w ramach dostępu do OIU	18
11. Opłaty za usługi świadczone przez Operatora na rzecz Przewoźnika w ramach udostępnienia OIU	19
12. Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań przez strony	20
13. Obowiązki i uprawnienia stron w ramach dostępu do OIU.....	20
14. Postępowanie w razie zdarzeń kolejowych lub innych wydarzeń eksploatacyjnych na terenie OIU	23
15. Procedura koordynacyjna i kryteria pierwszeństwa	23
III. POSTANOWIENIA KOŃCOWE	25

I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Wprowadzenie

1. Bocznicą kolejową o nazwie: „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew”, zlokalizowaną w Łodzi (92-010) przy ul. Lawinowej 71a, stanowi jeden kompleksowy obiekt infrastruktury usługowej, 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.
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. Użytkownikiem bocznicą kolejową o nazwie: „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew” jest „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” spółka z ograniczoną odpowiedzialnością. Dokumentem uprawniającym ww. podmiot do eksploatacji ww. bocznicą kolejową jest świadectwo bezpieczeństwa, wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
4. Podmiotem współpracującym z „Łódzką Koleją Aglomeracyjną” spółką z ograniczoną odpowiedzialnością przy realizacji usług w ramach dostępu do bocznicą kolejową o nazwie: „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew” jako obiektu infrastruktury użytkowej jest Stadler Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Siedlcach (08-110) ul. Targowa 50 oraz działająca w jej imieniu Stadler Service Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (02-092) przy ul. Żwirki i Wigury 16.

2. Definicje skrótów i pojęć użytych w Regulaminie OIU

1. **„ŁKA” sp. z o.o.** – „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.
2. **Regulamin OIU** – Regulamin dostępu do obiektu infrastruktury usługowej, tj. bocznicą kolejowej: „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew”.
3. **Operator**– „ŁKA” sp. z o.o. jako podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu OIU oraz świadczeniu na rzecz przewoźników kolejowych co najmniej jednej z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.
4. **OIU** – bocznicą kolejową o nazwie: „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew” jako obiekt infrastruktury usługowej tj. 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.
5. **Umowa** – umowa określająca warunki świadczenia przez Operatora OIU na rzecz przewoźnika kolejowego usług w ramach dostępu do OIU.
 6. **Ustawa** – Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity (Dz. U. z 2025 r., poz. 1234),
 7. **UTK** – Urząd Transportu Kolejowego.
 8. **PKP PLK S.A.** – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie
 9. **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.
 10. **Linia kolejowa** – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów.
 11. **Pociąg** – pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu.
 12. **Pojazd kolejowy** – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych z napędem lub bez napędu.
 13. **Manewr** – zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu.
 14. **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.
 15. **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.
 16. **Pracownicy Przewoźnika** – pracownicy lub współpracownicy Przewoźnika, którzy uczestniczą w wykonywaniu Umowy.
 17. **Pracownicy Operatora** – pracownicy „ŁKA” sp. z o.o., a także inne osoby uczestniczące w realizacji w imieniu ww. podmiotu Umowy.
 18. **Regulamin pracy bocznic kolejowej** – Regulamin pracy bocznic kolejowej: „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew”.

19. **Zdolność przepustowa** – możliwość eksploatacyjno – ruchowa obiektu infrastruktury usługowej do wykonania na jego terenie określonej ilości jazd manewrowych oraz usług w określonym czasie.
20. **Zdarzenie** – poważny wypadek, wypadek lub incydent, o którym mowa w art. 4 ust. 45, 46 i 47 Ustawy.
21. **Incydent** – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.
22. **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.
23. **Sytuacja nadzwyczajna** – sytuacja, w której, w wyniku nagłego wydarzenia powstałego niezależnie od woli stron Umowy, stwarzającego zakłócenie lub zagrożenie zakłócenia procesu eksploatacyjnego na terenie OIU niemożliwe jest wykonanie zobowiązań wynikających z tej Umowy, a której żadna ze stron Umowy, 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) stanu zagrożenia terrorystycznego i wydarzeń o charakterze terrorystycznym;
- 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.

3. Cel i zakres obowiązywania Regulaminu OIU

1. Regulamin OIU opracowany został w celu określenia:
 - 1) zasad i warunków, na jakich Operator udostępnia OIU licencjonowanym przewoźnikom kolejowym;
 - 2) obowiązków spoczywających na Pracownikach Przewoźnika wykonujących Manewry i inne czynności w ramach dostępu do OIU;

- 3) warunków, jakie muszą spełniać Pojazdy kolejowe wykonujące Manewry na OIU;
 - 4) zasad ustalania wynagrodzenia przysługującego Operatorowi z tytułu realizacji usług w ramach udostępnienia Przewoźnikowi OIU;
 - 5) zasad postępowania w przypadku wystąpienia Zdarzenia podczas wykonywania Manewrów na OIU.
2. Regulamin OIU obowiązuje:
- 1) Pracowników Operatora, oraz
 - 2) Pracowników Przewoźnika,
- w zakresie w jakim uczestniczą oni w realizacji Umowy.
3. Zapisy Regulaminu OIU 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.
- 4. Obowiązujące akty prawne:**
1. Ustawa,
 2. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz.U z 2025 r., poz. 647 z późn. zm.),
 3. Ustawa z dnia 16 lipca 2004 r. Prawo telekomunikacyjne (tekst jednolity: Dz.U. z 2024 r. poz. 34 z późn. zm.),
 4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017r. w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej (tekst jednolity Dz.U. z 2024 r., poz. 602),
 5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz.U. z 2025 poz. 100),
 6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (tekst jednolity Dz.U. z 2024 r., poz. 780),
 7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2022 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. z 2022 r., poz. 2574),
 8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 grudnia 2022 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. z 2022 r., poz. 2680 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 (tekst jednolity: Dz. U z 2019 r., poz. 340 z późn. zm.),

10. 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),
11. 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.),
12. Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2017/2177 z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją (O.J. L 307 z dnia 23.11.2017 r.)

5. Dane kontaktowe oraz dane o działalności gospodarczej Operatora

1. Siedziba Operatora, adres do korespondencji:

„Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o.,
ul. Generała Romualda Traugutta 25, 90-113 Łódź

E-doręczenia: AE:PL-50543-15665-VCJVI-23

2. Bezpośredni kontakt z Operatorem: Sekretariat: tel. 42 236 17 00, e-mail: biuro@lka.lodzkie.pl
3. Numer Krajowego Rejestru Sądowego: **0000359408**.
4. Numer Identyfikacji Podatkowej: **725-202-58-42**.
5. Numer REGON: **100893710**.
6. Jednolity certyfikat bezpieczeństwa: numer PL1020220089 z dnia 09.05.2022 r. ważny do dnia 25.05.2027 r.
7. Świadectwo bezpieczeństwa bocznicy: Nr 221/UK.19, **Nr 234/UK/14**, **Nr 234/UK/25** (ważne do 20.XII.2029 r.).

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

1. Regulamin OIU składa się z części opisowej, określającej warunki udostępniania i korzystania z OIU oraz załączników zawierających:
 - 1) Charakterystykę elementów infrastruktury kolejowej OIU i opis właściwości technicznych OIU: Bocznicy „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew” – Załącznik Nr 1,
 - 2) Lista regulacji wewnętrznych „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) Formularz wniosku o dostęp do OIU i zawarcie Umowy – Załącznik Nr 6,
 - 7) Formularz wniosku o realizację usług w ramach dostępu do OIU – Załącznik Nr 7,
 - 8) Wzór Umowy na dostęp do OIU – Załącznik Nr 8.
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 OIU należy zgłaszać na adres:
„Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o.,
ul. Generała Romualda Traugutta 25, 90-113 Łódź
E-doręczenia: AE:PL-50543-15665-VCJVI-23
 5. Zmiany wynikające ze zmian powszechnie obowiązujących przepisów prawa dokonywane są z zachowaniem terminów określonych tymi przepisami.

II. POSTANOWIENIA SZCZEGÓŁOWE

1. Opis infrastruktury OIU

1. Położenie OIU:
OIU tj. 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 są zawarte w **Załączniku Nr 1** do Regulaminu.

2. Ograniczenia w zakresie korzystania z OIU 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;[[]
 - 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, Operator powiadamia bezzwłocznie Przewoźnika kolejowego drogą elektroniczną.
 3. Operator, zgodnie z postanowieniami Ustawy (art. 36b, ust. 4), może odmówić Przewoźnikowi dostępu do OIU. W przypadku takiej odmowy, Operator uzasadnia swoją decyzję na piśmie i przekazuje ją Przewoźnikowi. 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 wykonanie przewozu kolejowego na porównywalnych ekonomicznie warunkach.
 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. 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).
 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 Regulaminu OIU, wynosi cztery Pojazdy kolejowe o łącznej masie do 320 Mg (ton).

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.
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. Mylnia przystosowana jest do mycia elektrycznych zespołów trakcyjnych typu FLIRT 3 serii L4268/LM4268, NEWAG 36We.
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 OIU 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 kolejowych jest możliwe tylko przy zastosowaniu standardowego sprzęgła napełniania zbiorników wodą, stosowanego przez Stadler Polska sp. z o.o. [2]
11. Z uwagi na warunki środowiskowe, wszelkie Manewry na terenie OIU są dopuszczalne tylko Pojazdami kolejowymi z w pełni zamkniętym systemem WC.
12. OIU nie jest przystosowane 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.
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.
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;
16. Ograniczenia toru 26 b:
 - 2 kanały rewizyjne o łącznej długości 130 m (75 m oraz 55 m);

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 kolejowych wynikające z następujących parametrów technicznych urządzeń oraz infrastruktury:

- 1) kanał 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) suwnica:
 - pole pracy: nad torami 24 oraz 25,
 - udźwig - 16 ton.

3. Szczególne wymagania dotyczące użytkowania infrastruktury kolejowej udostępnianej przez Operatora w zakresie organizacji i techniki pracy manewrowej wykonywanej na terenie OIU

1. Manewry na terenie OIU wykonywane są sposobem odstawczym na zasadzie przetaczania taboru pojazdem trakcyjnym, w tym – ciągnikiem szynowo – drogowym.
2. Wykonywanie na terenie OIU Manewrów sposobem odrzutowym lub z wykorzystaniem siły ludzkiej jest zabronione.
3. Maksymalne prędkości jazd manewrowych, jakie mogą być stosowane na terenie OIU są określone w Regulaminie pracy bocznic kolejowej: „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew”.
4. Na terenie OIU 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 OIU odbywają się na zasadach jazd manewrowych niepilotowanych.
6. Manewry Składów manewrowych na terenie OIU 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 całego terenu OIU 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 terenie OIU 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 terenie OIU z toru na tor ze zmianą kierunku jazdy oraz wjeżdżające / wyjeżdżające na / z terenu OIU, nie mogą być dłuższe niż:
 - 1) 100,0 m – od strony wschodniej (kier. Koluszki);
 - 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 terenie OIU, parametrów technicznych infrastruktury kolejowej Bocznicy i lokalnych ograniczeń nimi spowodowanych zawiera Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew” oraz Instrukcja o organizacji pracy manewrowej i zestawianiu pociągów (ŁKAr-8), których postanowienia Pracownicy Przewoźników są zobowiązani znać podczas realizowanych na terenie OIU zadań w ramach dostępu do OIU.
14. Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew” oraz ww. instrukcja są udostępniane po zawarciu Umowy.

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 OIU wyznaczone zadania w ramach dostępu do OIU, muszą spełniać warunki określone w Ustawie oraz właściwych aktach wykonawczych wydanych na jej podstawie, a także znać postanowienia Regulaminu pracy bocznicy kolejowej „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew” i innych regulacji wewnętrznych Operatora dotyczących zasad wykonywania czynności na terenie OIU szczególnie w przedmiocie prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury na terenie OIU.
2. Regulacje wewnętrzne Operatora określające zasady bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego są zawarte w **Załączniku Nr 2** do Regulaminu OIU.
3. Operator udostępnia Przewoźnikowi wymagane regulacje wewnętrzne po zawarciu Umowy bezpłatnie w formie elektronicznej.

5. Wymagania i warunki dotyczące Pojazdów kolejowych w ramach dostępu do OIU

1. Do Manewrów po torach OIU dopuszcza się Pojazdy kolejowe, które spełniają wymagania w zakresie bezpiecznej eksploatacji Pojazdów kolejowych oraz warunki określone obowiązującymi przepisami prawa.
2. Elementy jezdne Pojazdów kolejowych wykonujących Manewry po torach OIU winny zapewniać możliwość współpracy z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym stosowanymi na OIU oraz niezakłóconą pracę z wykorzystywanymi na terenie OIU urządzeniami radiołączności.
3. Na terenie OIU, do wzajemnego komunikowania się pracowników obsługujących OIU (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”.

4. Warunkiem prowadzenia Manewrów przez Pojazdy kolejowe na terenie OIU 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).
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 Bocznic, 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 Bocznic.
6. Na torach OIU 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 OIU niedozwolone jest wykonywanie jakiegokolwiek rodzaju czyszczeń Pojazdów kolejowych korzystających z OIU.

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

1. OIU przeznaczony jest 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 OIU 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 reprofilacji 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 OIU, jak np.: tor 24 z podnośnikami śrubowymi (12 x 18 ton), z kanałem i suwnicą nadtorową (udźwig 16 000 kg) itp.

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

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 Operator zobowiązany jest do ich świadczenia na równych i niedyskryminujących zasadach.
2. Przewoźnik kolejowy nabywa prawo do korzystania z usług świadczonych w OIU po zawarciu z Operatorem Umowy określającej, w szczególności, prawa i obowiązki Operatora i Przewoźnika związane ze świadczonymi usługami.
3. „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 świadczenia na rzecz Operatora konkretnych usług na terenie OIU jest uprzednie zawarcie Umowy.
5. Umowa szczegółowo reguluje wzajemne prawa i obowiązki Przewoźnika i Operatora, w tym warunki finansowe świadczenia usług w ramach dostępu do OIU.
6. W celu zawarcia Umowy, Przewoźnik występuje do Operatora z pisemnym wnioskiem o dostęp do OIU i zawarcie Umowy. Ww. wniosek winien być podpisany przez osobę / osoby uprawnione do reprezentacji Przewoźnika zgodnie z KRS lub na mocy udzielonego pełnomocnictwa.

7. **Złożenie wniosku o dostęp do OIU i zawarcie Umowy oznacza akceptację wzoru Umowy, stanowiącego Załącznik nr 8.**
8. We wniosku o dostęp do OIU i zawarcie Umowy Przewoźnik wskazuje w szczególności:
- 1) firmę, siedzibę, adres, telefon, e-mail Przewoźnika,
 - 2) numer NIP oraz numer Regon,
 - 3) wnioskowany zakres usług,
 - 4) wnioskowane okresy realizacji wskazanych usług,
 - 5) inne informacje, które Przewoźnik uznaje za istotne dla rozpoznania wniosku.
9. Do wniosku o dostęp do OIU i zawarcie Umowy Przewoźnik jest zobowiązany załączyć następujące dokumenty:
- 1) poświadczoną „za zgodność z oryginałem” kopię ważnej licencji na wykonywanie przewozów kolejowych, o której mowa w art. 43 Ustawy,
 - 2) poświadczoną „za zgodność z oryginałem” kopię ważnego certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18b Ustawy¹, z zastrzeżeniem ppkt 3) poniżej,
 - 3) poświadczoną „za zgodność z oryginałem” kopię polisy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.
10. Wymaganie pkt 9.2) powyżej nie dotyczy przewoźników zwolnionych z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa, o których mowa w art. 17e. ust. 2 Ustawy. Przewoźnicy tacy zobowiązani są załączyć do wniosku o dostęp do OIU i zawarcie Umowy oświadczenie potwierdzające 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.
11. Formularz wniosku o dostęp do OIU i zawarcie Umowy stanowi **Załącznik Nr 6**.
12. Dokumenty, o których mowa w pkt 9 powyżej należy przedłożyć w języku polskim lub w uwierzytelnionym tłumaczeniu oryginałów na język polski.
13. Jeżeli złożony przez Przewoźnika wniosek o dostęp do OIU i zawarcie Umowy nie zawiera wszystkich informacji wymaganych zgodnie z Regulaminem OIU i niezbędnych do rozpatrzenia ww. wniosku, Operator powiadamia o tym Przewoźnika i wyznacza mu stosowny termin na uzupełnienie brakujących informacji pod rygorem odrzucenia wniosku.
14. Operator zobowiązany jest rozpatrzyć *wniosek o dostęp do OIU i zawarcie Umowy* w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia przekazania przez Przewoźnika kompletnego wniosku.

¹ Dotyczy licencjonowanych przewoźników kolejowych wpisanych do Rejestru certyfikatów bezpieczeństwa zamieszczonego na stronie Urzędu Transportu Kolejowego

15. W sytuacjach, gdy Operator otrzymał wniosek o dostęp do OIU i zawarcie Umowy, który koliduje z innym uprzednio złożonym wnioskiem lub dotyczy już przyznanej zdolności przepustowej OIU Operator stosuje procedurę koordynacyjną opisaną w rozdz. II ust. 15 Regulaminu OIU.

9. Opis procedury wnioskowania o realizację usług w ramach zawartej Umowy

1. Wnioski o realizację usług w ramach Umowy należy składać w formie pisemnej na adres siedziby Operatora lub w formie elektronicznej na adres e-mail wskazany w Umowie, nie później niż 14 dni przed wnioskowanym terminem początkowym świadczenia usług. **Wnioski o realizację usług w ramach Umowy składać mogą osoby upoważnione do reprezentacji Przewoźnika, w tym osoby wskazane przez Przewoźnika w Umowie.**
2. Operator zobowiązany jest rozpatrywać wnioski o realizację usług w ramach Umowy w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia otrzymania kompletnego wniosku. Jeżeli złożony przez Przewoźnika wniosek o realizację usług nie zawiera wszystkich informacji wymaganych Regulaminem OIU i niezbędnych do rozpatrzenia ww. wniosku Operator powiadamia o tym Przewoźnika i wyznacza mu stosowny termin na uzupełnienie brakujących informacji pod rygorem odrzucenia wniosku.
3. We wniosku o realizację usług w ramach dostępu do OIU Przewoźnik wskazuje w szczególności:
 - 1) wnioskowany zakres usług,
 - 2) wnioskowane okresy realizacji wskazanych usług,
 - 3) parametry techniczne Pojazdów kolejowych, których mają dotyczyć usługi, w tym m.in.: typ, seria pojazdu, ewentualnie typ taboru specjalnego, masa brutto, długość pojazdu, nacisk osi na szynę,
 - 4) inne informacje, które Przewoźnik uznaje za istotne dla rozpatrzenia wniosku.
4. Formularz wniosku o realizację usług w ramach dostępu do OIU stanowi **Załącznik Nr 7**.
5. Operator zobowiązany jest podjąć wszelkie możliwe działania w celu uwzględnienia wszystkich wniosków o realizację usług w ramach dostępu do OIU złożonych przez Przewoźników, przy czym nie jest on zobowiązany 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 OIU pod względem Zdolności przepustowej OIU i jego parametrów techniczno – eksploatacyjnych.
7. W sytuacjach, gdy Operator otrzymał wniosek o realizację usług, który koliduje z innym uprzednio złożonym wnioskiem lub dotyczy już przyznanej zdolności

przepustowej Obiektu Operator stosuje procedurę koordynacyjną opisaną w rozdz. II ust. 15 Regulaminu OIU.

8. W przypadku wniosku o realizację usług cyklicznych wniosek taki nie może być składany na okres dłuższy niż cztery miesiące. W przypadku, gdy planowana jest kontynuacja świadczenia usług po upływie ww. okresu, Przewoźnik winien złożyć nowy wniosek o realizację usług.

10. Zasady realizacji usług w ramach dostępu do OIU

1. Operator zastrzega sobie prawo pierwszeństwa wykorzystywania OIU dla własnych potrzeb, wynikających z obiegu składów „ŁKA” sp. z o.o., konieczności wykonywania planowych czynności utrzymaniowo – naprawczych określonych w dokumentacji systemu utrzymania Pojazdów kolejowych należących do Spółki oraz ich napraw awaryjnych.
2. Uzyskany przez Przewoźnika dostęp do wnioskowanej usługi na terenie OIU nie może być przeniesiony na inny podmiot na podstawie jakiegokolwiek czynności prawnej.
3. W trakcie realizacji na terenie OIU usług w ramach dostępu do OIU, Operator nie zapewnia ochrony taboru Przewoźnika znajdującego się na terenie OIU, a nadzór nad nim należy do obowiązków Przewoźnika.
4. Rodzaje usług świadczonych przez Operatora na rzecz Przewoźnika na terenie OIU są określone w rozdz. II, ust. 7 Regulaminu OIU.
5. Dostęp Pojazdów kolejowych do torów postojowych oraz torów, na których zabudowane są urządzenia do realizacji usług na terenie OIU, odbywa się na zasadach przewidzianych dla Manewrów, określonych w Regulaminie pracy bocznic kolejowej oraz innych obowiązujących regulacjach Operatora (**Załącznik Nr 2**). W zależności od rodzaju planowanych do wykonania usług oraz możliwości techniczno – eksploatacyjnych OIU, zasadniczy sposób tego dostępu jest następujący:
 - 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 terenie OIU 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.

6. W zależności od organizacji i technologii pracy OIU, dostęp do poszczególnych torów i urządzeń OIU celem zrealizowania przez Operatora na rzecz Przewoźnika zleconych 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.
7. 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 OIU.

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

1. Z tytułu świadczenia usług na rzecz Przewoźnika w ramach udostępnienia OIU tj. za dostęp i korzystanie z torów postojowych i urządzeń Bocznicy ZT ŁKA określonych w rozdz. II, ust. 7, pkt 1 Regulaminu OIU Operatorowi zgodnie z Ustawą przysługuje wynagrodzenie w formie opłat uiszczanych przez Przewoźnika, ustalanych z uwzględnieniem treści art. 36e ust. 2 Ustawy.
2. 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 Regulaminu OIU określa Cennik opłat za usługi w ramach dostępu do OIU (**Załącznik Nr 5**).
3. Zasady wnoszenia opłat za usługi świadczone w ramach udostępnienia OIU określa Umowa.

12. Odpowiedzialność za szkodę

1. Niewykonanie lub nienależyte wykonanie Umowy przez jedną z jej stron rodzi odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną drugiej stronie.
2. Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w ust. 1, nie obejmuje utraconych korzyści.
3. Jeżeli wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy przez jedną ze stron, szkody doznała osoba trzecia, strona która wypłaciła takiej osobie stosowne odszkodowanie może dochodzić roszczenia zwrotnego w całości lub odpowiedniej części od strony odpowiedzialnej za powstanie szkody.
4. Odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z Umowy jest wyłączona w przypadku wystąpienia Sytuacji nadzwyczajnych.
5. W przypadku niedotrzymania parametrów technicznych przez Pojazdy kolejowe Przewoźnika ponosi on pełną odpowiedzialność za ewentualne szkody powstałe w infrastrukturze kolejowej OIU i zobowiązany jest do zwrotu wszelkich kosztów związanych z ich usunięciem.
6. Ewentualne uszkodzenia bądź zniszczenia infrastruktury kolejowej OIU stwierdza 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:
 - 1) realizuje na rzecz Przewoźnika podstawowe usługi zgodnie z niniejszym Regulaminem OIU i Umową;
 - 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 bocznic kolejowej i innych obowiązujących regulacjach wewnętrznych;
 - 4) niezwłocznie powiadamia Przewoźnika o Zdarzeniach i innych Wydarzeniach eksploatacyjnych, związanych bezpośrednio z jego Pojazdem kolejowym lub Pracownikiem Przewoźnika;
 - 5) 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 zdarzeń, o wystąpieniu których Operator był uprzedzony, lecz nie mógł im zapobiec, np.: strajki, blokady przejazdu, demonstracje, itp.,
 - c) niedopuszczeniu do wjazdu na teren OIU 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;
- 6) powiadamia Przewoźnika, z którym zawarta jest Umowa o zmianach w obowiązujących regulaminach lub instrukcjach mających wpływ na udostępnienie OIU drogą elektroniczną;
 - 7) ma prawo usunięcia na koszt Przewoźnika pozostałości po wykonanych czynnościach w ramach realizowanych usług, jeśli nie dokonał tego Przewoźnik, pomimo uprzedniego wezwania;
 - 8) 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 jazdy manewrowych na terenie OIU; do wydawania takich poleceń uprawnieni są Pracownicy Operatora, tj.: dyżurni ruchu/nastawniczowie posterunku CS ŁKA, pracownicy drużyn manewrowych, rewidenci taboru;
 - 9) ma prawo usunięcia na koszt i ryzyko Przewoźnika Pojazdów kolejowych, urządzeń i sprzętu Przewoźnika z terenu OIU – w przypadku zakończenia realizacji usługi, nieuwzględnienia zastrzeżeń Przewoźnika co do prawidłowości realizacji usługi lub rozwiązania Umowy i nieusunięcia ich we własnym zakresie przez Przewoźnika, w terminie 1 dnia roboczego od dnia zakończenia wykonywania usługi lub rozwiązania Umowy;
 - 10) 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) ponosi pełną odpowiedzialność za bezpieczeństwo osób przebywających z ramienia Przewoźnika na terenie OIU, w tym własnych pracowników i współpracowników,

- 4) 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. z 2025 poz. 100) oraz przepisach wewnętrznych wskazanych w **Załączniku Nr 2**;
- 5) zapewnia wykonywanie przez Pracowników Przewoźnika poleceń wydawanych przez uprawnionych Pracowników Operatora w zakresie prowadzenia jazd manewrowych i bezpieczeństwa na terenie OIU;
- 6) wyposaża Pracowników Przewoźnika, uczestniczących w realizowanym procesie przewozowym, we wszelkie niezbędne dokumenty i narzędzia określone w obowiązujących przepisach prawa; Pracownicy Przewoźnika zobowiązani są do posiadania tychże dokumentów i narzędzi, w czasie wykonywania czynności związanych z realizacją Manewrów na terenie OIU;
- 7) niezwłocznie powiadamia Operatora o Zdarzeniach i Wydarzeniach eksploatacyjnych na terenie OIU związanych bezpośrednio z jego Pojazdem kolejowym/Składem manewrowym lub Pracownikami Przewoźnika;
- 8) niezwłocznie powiadamia Operatora o dostrzeżonych wszelkich zdarzeniach i wydarzeniach na terenie OIU, innych niż wymienione w pkt 6) powyżej, które tworzą lub mogą stworzyć jakiegokolwiek zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, ludzi i mienia;
- 9) na żądanie Operatora dokumentuje kwalifikacje i uprawnienia Pracowników Przewoźnika oraz przedstawia dokumentację, potwierdzającą sprawność techniczną Pojazdów kolejowych używanych na terenie OIU ;
- 10) w przypadku rozwiązania Umowy, usuwa w terminie 1 dnia roboczego 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;
- 11) zgłasza nadzorującemu lub kierującemu Manewrami na terenie OIU 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) jeżeli Przewoźnik nie zamierza skorzystać z przyznanego przez

Operatora prawa dostępu powiadamia o tym Operatora bez zbędnej zwłoki.

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 jego skutki;
 - 2) poinformować o tym nadzorującego pracę manewrową na terenie OIU (pracownika obsługi posterunku CS ŁKA) oraz dyspozytora przewozów i drużyn trakcyjnych.
2. W przypadku wystąpienia Zdarzeń 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 i niesienia pomocy poszkodowanym;
 - 3) współdziałania przy ustalaniu przyczyn zdarzeń kolejowych i wydarzeń eksploatacyjnych.
3. Ustalanie przyczyn i okoliczności Zdarzeń 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 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 terenie OIU (**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. W przypadku otrzymania przez Operatora Wniosku o dostęp do OIU i zawarcie Umowy lub Wniosku o realizację usług w ramach dostępu do OIU, który koliduje z innym uprzednio złożonym wnioskiem lub dotyczy już przyznanej zdolności przepustowej OIU, Operator podejmuje próbę, w drodze dyskusji i koordynacji z przedmiotowymi wnioskodawcami, uwzględnienia

- wszystkich wniosków. Wszelkie zmiany już przyznanych praw dostępu są uzależnione od zgody Przewoźnika, któremu dostęp został przyznany.
2. 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 OIU. Takie środki mogą obejmować:
 - 1) zaproponowanie alternatywnego terminu wykonania usługi,
 - 2) zmianę godzin dostępu do OIU lub systemu zmianowego, w przypadku gdy jest to możliwe.
 3. Operator ustala następujące kryteria pierwszeństwa stosowane we wskazanej kolejności w przypadku kolidujących ze sobą wniosków, jeżeli takie wnioski nie mogą zostać uwzględnione w wyniku przeprowadzenia 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 wniosek, 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 realizacji wcześniejszych wniosków brana jest pod uwagę wartość zamówionych i 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 wniosek;
 - 5) kryteria pierwszeństwa w zakresie przyznawania tras pociągów.
 4. W przypadku, gdy wniosek Przewoźnika nie może zostać uwzględniony pomimo przeprowadzenia procedury koordynacyjnej, Operator informuje o tym bez zbędnej zwłoki danego Przewoźnika oraz właściwy organ regulacyjny na jego wniosek.
 5. W przypadkach, o których mowa w pkt 3 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.

III. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

1. Niniejszy Regulamin OIU w brzmieniu nadanym Zarządzeniem Zarządu „ŁKA” sp. z o.o. Nr 128/2025 z dnia 30 grudnia 2025 r. obowiązuje od dnia 01 stycznia 2026 r.
2. Tekst Regulaminu OIU w języku polskim oraz angielskim, wraz z załącznikami, Operator publikuje na swojej 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 –Lista regulacji wewnętrznych „ŁKA” sp. z o.o.,
 - 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,
 - 6) Załącznik Nr 6 – Formularz wniosku o dostęp do obiektu infrastruktury usługowej i zawarcie umowy na realizację usług w ramach tego dostępu,
 - 7) Załącznik Nr 7 – Formularz wniosku o realizację usług w ramach dostępu do OIU,
 - 8) Załącznik Nr 8 - Wzór Umowy na dostęp do OIU.