
**REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
PORT GDAŃSKI EKSPLOATACJA S.A. REJON „BASEN GÓRNICZY”**

Użytkownik boczniczy:

Port Gdański Eksploatacja S.A.

Gdańsk, 8.05.2025

Spis treści

I.	POSTANOWIENIA OGÓLNE	2
1.1.	Wprowadzenie	2
1.2.	Definicje i skróty użyte w Regulaminu OIU	2
1.3.	Cel i zakres obowiązywania Regulaminu OIU.....	3
1.4.	Zakres stosowania własnych przepisów	4
II.	OBIEKT INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ - DANE PODSTAWOWE.....	5
2.1.	Dane operatora OIU.....	5
2.2.	Opis bocznicy kolejowej, na której zlokalizowany jest OIU.....	5
2.3.	Szczegółowe parametry techniczne OIU.....	7
III.	WYMAGANIA I OGRANICZENIA KORZYSTANIA Z OBIEKTU INFRASTRUKTURY Usługowej.....	8
3.1.	Wymagania dotyczące ochrony środowiska.....	8
3.2.	Szczególne wymagania dotyczące użytkowania infrastruktury kolejowej	9
3.3.	Wymagania i warunki dotyczące pracowników przewoźnika w ramach dostępu do OIU	9
3.4.	Wymagania i warunki dotyczące pojazdów kolejowych w ramach dostępu do OIU	9
3.5.	Ograniczenia w zakresie korzystania z obiektu infrastruktury usługowej	9
IV.	PROCEDURA UDOSTĘPNIANIA OBIEKTU	10
4.1.	Wnioskowanie o dostęp do OIU	10
4.2.	Procedura koordynacyjna i kryteria pierwszeństwa.....	12
4.3.	Odpowiedzialność.....	12
4.4.	Opłaty za usługi świadczone przez Operatora na rzecz Przewoźnika w ramach udostępnienia OIU.....	13
4.5.	Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań przez strony	13
V.	POSTANOWIENIA KONCOWE	14
5.1.	Informacje o Regulaminie OIU	14
	Załącznik nr 1 Wniosek o dostęp do obiektu infrastruktury usługowej	15
	Załącznik nr 2 Cennik	16

I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1. Wprowadzenie

- 1.1.1. Spółka Port Gdański Eksploatacja S.A. jest użytkownikiem bocznic kolejowej Port Gdański Eksploatacja S.A. Rejon „Basen Górniczy”, który stanowi jeden kompleksowy obiekt infrastruktury usługowej, przeznaczony jest do świadczenia części usług wymienionych w ust. 2 załącznika nr 2 do Ustawy o transporcie kolejowym.
- 1.1.2. Prawo do dysponowania nieruchomością, na terenie której położona jest wskazana w 1.1.1 bocznicę posiada Port Gdański Eksploatacja S.A. W myśl Ustawy o transporcie kolejowym, w ramach udostępnienia bocznic, Port Gdański Eksploatacja S.A. występuje jako Operator obiektu infrastruktury usługowej.
- 1.1.3. Dokumentem uprawniającym Port Gdański Eksploatacja S.A. do eksploatacji bocznic jest świadectwo bezpieczeństwa bocznic kolejowej, wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

1.2. Definicje i skróty użyte w Regulaminie OIU:

Aplikant - przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego;

Bocznicę - bocznicę kolejową Port Gdański Eksploatacja S.A. Rejon „Basen Górniczy”.

Ustawa - Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. 2024 poz. 697).

Regulamin – niniejszy Regulamin dostępu do OIU, przygotowany w oparciu o art. 36f ust. 1 Ustawy.

Operator - podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu OIU lub świadczeniu usług o których mowa w Załączniku nr 2 do Ustawy. Dla potrzeb niniejszego Regulaminu: Spółka.

OIU - obiekt infrastruktury usługowej - obiekt budowlany, wraz z gruntem, przeznaczony do świadczenia usług, o których mowa w Załączniku nr 2 do Ustawy.

Spółka - Port Gdański Eksploatacja S.A., ul. Roberta de Plelo 6, 80-548 Gdańsk, NIP: 583-000-47-74, KRS: 0000365475, dane kontaktowe: nr tel.: 58 737 63 00, e-mail: sekretariat@pge.pl.

Umowa - umowa określająca warunki świadczenia przez Spółkę na rzecz Przewoźnika usług w ramach dostępu do OIU.

Wniosek o dostęp - wniosek złożony przez Przewoźnika, zainteresowanego dostępem do OIU.

Cennik - cennik opłat za dostęp i korzystania z OIU, stanowiący Załącznik do Regulaminu.

UTK - Urząd Transportu Kolejowego.

PKP PLK – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

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;

Pracownicy Przewoźnika - pracownicy Przewoźnika, którzy uczestniczą w wykonywaniu Umowy.

1.3. Cel i zakres obowiązywania Regulaminu OIU

1.3.1. Regulamin OIU opracowany został w celu określenia:

- zasad i warunków, na których Operator udostępnia OIU Przewoźnikom i Aplikantom, w tym zakres udostępniania OIU, procedurę udostępniania OIU oraz zakres informacji, jakie powinien zawierać Wniosek o dostęp;
- obowiązków, które muszą spełniać Pracownicy Przewoźnika;
- warunków technicznych dostępu do OIU, w tym warunki, jakie muszą spełniać pojazdy kolejowe wykonujące manewry na Bocznicach w ramach dostępu do OIU;
- wysokości opłat za dostęp do OIU oraz zasad wzajemnych rozliczeń za usługi w ramach udostępnienia OIU.

1.3.2. Podstawa prawna:

Podstawą prawną Regulaminu OIU jest Ustawa oraz Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2017/2177 z dnia 22 listopada 2017 roku w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją.

1.3.3. Okres obowiązywania:

Regulamin OIU obowiązuje od dnia 01.06.2025 do dnia jego uchylenia.

1.4. Zakres stosowania przepisów.

Przewoźnicy korzystający z OIU zobowiązani są do przestrzegania następujących przepisów wewnętrznych:

L.p.	Nazwa instrukcji
1.	Instrukcja wewnętrzna określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach ZMPG S.A.
2.	Instrukcja wewnętrzna określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.
3.	Instrukcja zasad i utrzymania pojazdów trakcyjnych użytkownika bocznicy kolejowej Port Gdański Eksploatacja S.A. PGE-M
4.	Instrukcja o przewozie kolejną materiałów niebezpiecznych obowiązująca na bocznicach eksploatowanych przez Port Gdański Eksploatacja S.A. PGE-N
5	Instrukcja wewnętrzna o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach w zarządzie spółki Port Gdański eksploatacja S.A.
6	Załącznik nr 2 do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS).

II. OBIEKT INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ - DANE PODSTAWOWE

2.1 Dane operatora OIU

Firma	Port Gdański Eksploatacja S.A.
Adres	ul. Roberta de Plelo 6, 80-548 Gdańsk
Numer NIP	583-000-47-74
KRS	0000365475
Telefon	+ 48 58 737 78 21
Fax	+ 48 58 737 62 55
E-mail	pge@pge.pl
Adres strony www:	www.pge.pl
Dokument bezpieczeństwa	Świadectwo bezpieczeństwa użytkownika bocznic nr 571/UK/23 wydane decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego ważne do 28 grudnia 2028

2.2. Opis bocznic kolejowej, na której zlokalizowany jest OIU

2.2.1. OIU składa się z obiektów budowlanych, wraz z gruntem oraz instalacjami i urządzeniami, znajdującymi się przy ul. Roberta de Plelo 6, 80-548 Gdańsk.

2.2.2. Położenie Bocznic ze wskazaniem miejsca odgałęzienia: Bocznic jest bocznicą stacyjną, której rejon manewrowy układu torowego Nabrzeża Rudowego i Nabrzeża węglowego usytuowane są po północnej stronie torów stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny, na końcu linii kolejowej nr 226 Pruszcz Gdański – Gdańsk Port Północny. Układ torowy rejonu manewrowego Nabrzeże Dworzec Drzewny usytuowany jest po północno-zachodniej stronie torów stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny i po północnej stronie torów stacji Gdańsk Kanał Kaszubski linii kolejowej nr 965 Gdańsk Port Północny R4–Gdańsk Port Północny.

2.2.3. Bocznic odgałęzia się:

1) Dla układu torowego rejonów manewrowych Nabrzeża Rudowego i Nabrzeża Węglowego:

❖ Pierwszy punkt odgałęzienia od toru nr 104 stacji Gdańsk Port Północny rozjazdem krzyżowym podwójnym nr 203 w 15,387 km (wg. kilometracji linii 226) początek bocznic (punkt styku zarządców) stanowi:

- Dla toru 212 koniec rozjazdu 209 km 0,0027 wg. kilometracji tego toru (15,481 km wg. kilometracji linii 226),
- Dla toru 214 koniec rozjazdu 209 km 0,0027 wg. kilometracji tego toru

(15,481 km wg. kilometracji linii 226),

- Dla toru 215 koniec rozjazdu 210 km 0,0027 wg. kilometracji tego toru (15,486 km wg. kilometracji linii 226),
- Dla toru 217 koniec rozjazdu 210 km 0,0027 wg. kilometracji tego toru (15,486 km wg. kilometracji linii 226),

❖ Drugi punkt odgałęzienia od toru nr 102 stacji Gdańsk Port Północny rozjazdem krzyżowym podwójnym nr 204 w 15,382 km (wg. kilometracji linii 226) początek bocznicy (punkt styku zarządców) stanowi:

- Dla toru 218 koniec rozjazdu 212 km 0,033 wg. kilometracji tego toru (15,517 km wg. kilometracji linii 226),
- Dla toru 341 koniec rozjazdu 212 km 0,134 wg. kilometracji tego toru (15,517 km wg. kilometracji linii 226),
- Dla toru 342 koniec rozjazdu 211 km 0,027 wg. kilometracji tego toru (15,505 km wg. kilometracji linii 226),
- Dla toru 342 koniec rozjazdu 211 km 0,061 wg. kilometracji tego toru (15,505 km wg. kilometracji linii 226),
- Dla toru 400 koniec rozjazdu 205 km 0,027 wg. kilometracji tego toru (15,436 km wg. kilometracji linii 226).

2) Dla układu torowego rejonu manewrowego Nabrzeże Dworzec Drzewny od toru komunikacyjnego nr 101B między stacjami Gdańsk Port Północny-Gdańsk Kanał Kaszubski, rozjazdem zwyczajnym nr 221 w km 2,872 (wg. kilometracji linii 965 Gdańsk Port Północny R4-Gdańsk Port Północny) początek bocznicy (punkt styku zarządców) stanowi koniec rozjazdu 221 km 0,027 wg kilometracji toru 151 (2,899 km wg. kilometracji linii 965).

3) Dla układu torowego, Tory lokomotywowni bocznica odgałęzia się w sposób bezpośredni rozjazdem nr 419 od toru nr 316 w km 0,850 bocznicy kolejowej Grupa Azoty Zakłady Fosforowe Gdańsk Sp. z o.o., która to bocznica odgałęzia się:

- Pierwszy punkt odgałęzienia, od toru nr 137 stacji PKP PLK Gdańsk Kanał Kaszubski rozjazdem nr 99 w 1,518 km linii kolejowej nr 965 Gdańsk Port Północny R4-Gdańsk Port Północny.
- Drugi punkt styku w sposób pośredni od infrastruktury PKP PLK S.A. rozjazdem zwyczajnym nr 222 od toru nr 101c stacji Gdańsk Port Północny linii kolejowej nr 965 Gdańsk Port

Północny R4-Gdańsk Port Północny w 2,731 km.

Układ torowy Bocznicy przedstawiono na planach schematycznych stanowiących integralną część Regulaminu OIU.

- 2.2.4. OIU jest udostępniany całorocznie i całodobowo.
- 2.2.5. Na OIU składają się: terminal towarowy, wraz z torami ładunkowymi, placami składowymi i urządzeniami specjalistycznymi, umożliwiającymi załadunek i rozładunek pociągów towarowych, a także integrację usług towarowego transportu kolejowego z innymi rodzajami transportu, wagi wagonowe oraz możliwość odstawienia wagonów na postój.
- 2.2.6. Zasady poruszania się pojazdów kolejowych po infrastrukturze torowej OIU reguluje obowiązujący Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej Rejon Basen Górniczy z dnia 31.10.2023r..
- 2.2.7. Cały teren Bocznicy jest przeznaczony na OIU.
- 2.2.8. Obiekt jest kompleksowy i przeznaczony do świadczenia więcej niż jednej usługi właściwej dla obiektu infrastruktury usługowej, o których mowa w pkt. 2 załącznika II do dyrektywy 2012/34/UE.
- 2.2.9. Operator nie świadczy usług dodatkowych wymienionych w pkt. 3 i pomocniczych wymienionych w pkt. 4 załącznika II do dyrektywy 2012/34/UE.
- 2.2.10. Operator w ramach OIU nie świadczy usług przeładunku oraz załadunku towarów. Przeładunek może odbywać się z wagonów na plac, na samochody, na statki, na wagony w dowolnej konfiguracji na podstawie odrębnego porozumienia.

2.3. Szczegółowe parametry techniczne OIU

Układ torowy OIU składa się z trzech grup torowych, podzielonych na poszczególne rejony manewrowe. Pierwsza grupa torowa składa się z układu torowego Nabrzeża Rudowego i Nabrzeża Węglowego. Druga grupa torowa składa się z układu torowego Nabrzeża Dworzec Drzewny, a trzecia grupa torowa składa się z torów lokomotywni.

2.3.1. Punkty ładunkowe, urządzenia ładunkowe

OIU posiada na każdym z nabrzeży place składowe. Place składowe posiadają nawierzchnię częściowo utwardzoną. Usytuowane są przy torach ładunkowych i przeznaczone są do składowania węgla, rudy, wyrobów hutniczych, złomu i innych materiałów.

Urządzenia ładunkowe na poszczególnych nabrzeżach składają się z elementów stałych i ruchomych. Urządzenia stałe to żurawie. Urządzenia ruchome to dźwigi samojezdne. Wszystkie żurawie są typu chwytakowego do załadunku i wyładunku towarów masowych, gdzie możliwe jest również zastosowanie haka do przeładunku towarów drobnicowych. Urządzenia stałe posiadają możliwość

przeładunku towarów w bezpośredniej relacji wagon kolejowy – statek i odwrotnie. Na Nabrzeżu Węglowym znajdują się żurawie, przemieszczające się po torach. OIU wyposażony jest również w dźwigi samojezdne. Na Nabrzeżu Dworzec Drzewny i Nabrzeżu Rudowym stosowane są urządzenia ładunkowe ruchome, które na Nabrzeżu Dworzec Drzewny nie posiadają możliwości bezpośredniego przeładunku wagon – statek, stosowany jest przeładunek: wagon kolejowy – plac składowy, plac składowy – statek i odwrotnie. Do urządzeń ruchomych znajdujących się na bocznicy, zalicza się również ciągniki drogowe oraz przyczepy niskopodwoziowe służące do przemieszczania ładunków po terenie portu.

2.3.2. Wagi wagonowe

OIU posiada pięć wag wagonowych, dwie mechaniczne które zabudowane zostały na torach nr 405 i 407 Nabrzeża Węglowego oraz trzy elektroniczne w torach nr 212, 161 i 407. Przez wagi wagonowe, mogą przejeżdżać wszystkie pojazdy kolejowe dopuszczone do ruchu kolejowego o masie całkowitej nieprzekraczającej dopuszczalnego obciążenia, z prędkością ograniczona do 5 km/h.

2.3.3. Skrajnie budowli i taboru, skrajniki

Istniejąca skrajnia budowli na obszarze całej Bocznicy jest zgodna z normą PN-69/K-02057B. Skrajnia taboru jest to zarys figury płaskiej, stanowiący podstawę do określenia największych dopuszczalnych wymiarów taboru w przekroju poprzecznym – skrajnia A wg PN-70/K-02056.

2.3.4. Urządzenia i środki trakcyjne

Do obsługi OIU zaangażowane są, zależnie od potrzeb lokomotywa Operatora lub lokomotywa Przewoźnika.

III. WYMAGANIA I OGRANICZENIA KORZYSTANIA Z OIU

3.1. Wymagania dotyczące ochrony środowiska

- 3.1.1. 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).
- 3.1.2. 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.
- 3.1.3. Na torach OIU niedozwolone jest wykonywanie wszelkiego rodzaju czyszczeń pojazdów kolejowych korzystających z OIU.

3.2. Szczególne wymagania dotyczące użytkowania infrastruktury kolejowej

- 3.2.1. Warunkiem uzyskania zgody na dostęp do OIU jest posiadanie przez Przewoźnika kolejowego ważnej licencji na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy, o którym mowa w art. 43 ust. 1 Ustawy oraz ważnego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa wydanego przez Prezesa UTK, o którym mowa w art. 17e Ustawy.
- 3.2.2. Manewry na Bocznicy wykonywane są sposobem odstawczym na zasadzie przetaczania taboru pojazdem trakcyjnym.

3.3. Wymagania i warunki dotyczące pracowników Przewoźnika w ramach dostępu do OIU

- 3.3.1. 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 oraz właściwych aktach wykonawczych wydanych na jej podstawie,
- 3.3.2. Pracownicy Przewoźnika powinni także znać postanowienia Regulaminu i innych regulacji wewnętrznych Operatora, dotyczących zasad wykonywania czynności na terenie Bocznicy, szczególnie w przedmiocie prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury na Bocznicy.

3.4. Wymagania i warunki dotyczące pojazdów kolejowych w ramach dostępu do OIU

- 3.4.1. Do manewrów po torach Bocznicy dopuszcza się pojazdy kolejowe, które spełniają wymagania w zakresie bezpiecznej eksploatacji pojazdów oraz warunki określone obowiązującymi przepisami prawa.
- 3.4.2. Na Bocznicy do wzajemnego komunikowania się pracowników obsługujących Bocznicę z kierującym pojazdem kolejowym z napędem, wykorzystywana jest radiotelefoniczna sieć manewrowa.
- 3.4.3. Pojazdy kolejowe używane przez Przewoźników muszą spełniać warunki techniczne określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (tekst jednolity: Dz.U. 2016 poz. 226 oraz z 2017 poz.1525).

3.5. Ograniczenia w zakresie korzystania z OIU

- 3.5.1. W procesie korzystania z infrastruktury kolejowej mogą wystąpić ograniczenia lub wyłączenia infrastruktury w wyniku:
 - a) uszkodzeń technicznych elementów infrastruktury kolejowej;
 - b) sytuacji, o wystąpieniu których Operator był uprzedzony, lecz nie mógł im zapobiec, np. strajk, blokady przejazdu, demonstracje itp.;

- c) 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 wydanych przez niego regulacjach;
- d) wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych, w tym powstałych na skutek gwałtownych zmian atmosferycznych oraz innych, których Operator nie mógł przewidzieć;
- e) wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu oraz sytuacji związanych z bezpieczeństwem i obronnością państwa;
- f) planowanych remontów, budowy lub modernizacji infrastruktury zarządzanej przez Operatora.

3.5.2. O wystąpieniu zakłóceń, o których mowa powyżej, które mają wpływ na realizację Umowy, Operator powiadamia bezzwłocznie przewoźnika kolejowego drogą elektroniczną.

3.5.3. Na tory bocznic kolejowej zabroniony jest wjazd lokomotyw elektrycznych, lokomotyw spalinowych z przekroczeniem dopuszczalnego nacisku na oś.

IV. PROCEDURA UDOSTĘPNIANIA OBIEKTU

4.1. Wnioskowanie o dostęp do OIU

- 4.1.1. Przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do dostępu do obiektów w których są świadczone usługi o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do Ustawy, OIU na równych i niedyskryminujących zasadach.
- 4.1.2. Przewoźnik nabywa prawo do korzystania z usług świadczonych w OIU po złożeniu kompletnego wniosku i pozytywnym rozpatrzeniu przez Operatora.
- 4.1.3. Operator zapewnia dostęp do OIU na zasadach określonych w Regulaminie, przy zachowaniu warunków wykonywania manewrów określonych w Regulaminie i innych regulacjach wewnętrznych.
- 4.1.4. Przewoźnik składa wniosek na wykonanie konkretnych usług na terenie Bocznic. Wniosek musi być kompletny, wraz z wymaganymi załącznikami.
- 4.1.5. Wnioski o realizację usług składać może osoba upoważniona przez Przewoźnika.
- 4.1.6. 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, Operator powiadamia o tym wnioskodawcę i wyznacza mu rozsądny termin na przedłożenie brakujących informacji. Jeżeli takie informacje nie zostaną przedstawione we wskazanym terminie, wniosek może pozostać bez rozpatrzenia.
- 4.1.7. Wniosek o realizację usług w ramach dostępu do OIU powinien zawierać następujące dane:
 - 1) firmę Operatora, do którego jest kierowany wniosek;

- 2) firmę, siedzibę, adres, telefon, e-mail i dane umożliwiające jednoznaczną identyfikację, tj. NIP, REGON, KRS Przewoźnika;
- 3) planowane zakresy zamówionych usług;
- 4) pożądane okresy realizacji wskazanych usług;
- 5) 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;
- 6) inne informacje, które Przewoźnik uznaje za istotne dla zamówienia.

4.1.8. Do wniosku o dostęp do OIU Przewoźnik załącza:

- 1) Poświadczoną kopię ważnej licencji na wykonywanie przewozów;
- 2) Poświadczoną kopię ważnego certyfikatu bezpieczeństwa lub jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa;
- 3) Oświadczenie Przewoźnika, że Pracownicy Przewoźnika wykonujący czynności służbowe na OIU spełniają wymagania Ustawy;
- 4) Oświadczenie Przewoźnika, że pojazdy kolejowe Przewoźnika, biorące udział w manewrach na OIU spełniają wymagania Ustawy;
- 5) Pisemne potwierdzenie przyjęcia do wiadomości i stosowania opisanych w Regulaminie dokumentów wewnętrznych dotyczących korzystania z Bocznic.

4.1.9. Wypełniony i podpisany wniosek o realizację usług należy przesłać do Operatora za pomocą poczty elektronicznej, w formie skanu, na adres: kolej@pge.pl ; operacyjnibg@pge.pl lub składać w formie pisemnej w biurze Operatora.

4.1.10. Wzór wniosku o realizację usług w ramach dostępu do OIU znajduje się w Załączniku nr 1.

4.1.11. 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.

4.1.12. 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.

4.1.13. Operator dopuszcza, w szczególnych przypadkach, świadczenie usług dla Przewoźnika „ad hoc”, tzn. dokonanie usługi przy uwzględnieniu aktualnej zdolności przepustowej OIU. Usługi te nie mogą spowodować zakłóceń w realizacji potrzeb własnych Operatora lub potrzeb Przewoźników, którzy realizują wcześniej zawartą Umowę.

4.1.14. Przy realizacji usługi „ad hoc” nie jest wymagane podpisanie Umowy na realizację usług w ramach dostępu do OIU, natomiast konieczne jest złożenie wniosku o udostępnienie i jego wyraźna

akceptacja przez Spółę.

- 4.1.15. 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. 4.2

4.2. Procedura koordynacyjna i kryteria pierwszeństwa

- 4.2.1. Operator stosuje kryteria pierwszeństwa w sytuacji braku lub ograniczonej przepustowości:

- 1) usługi realizowane na własne potrzeby;
- 2) usługi realizowane dla podmiotów z podpisaną już Umową;
- 3) usługi dla nowych podmiotów lub „ad hoc”.

- 4.2.2. Jeżeli Operator otrzymał wniosek o dostęp do OIU i zawarcie Umowy, 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.

- 4.2.3. 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 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 wcześniejszych wniosków, brana jest pod uwagę wysokość wartości zamawianych niewykorzystanych usług, w tym przypadku pierwszeństwo ma wniosek Przewoźnika o niższej wartości niewykorzystanych usług.

4.3. Odpowiedzialność

- 4.3.1. Operator ponosi odpowiedzialność za dane publikowane w Regulaminie, monitoruje ich poprawność i dokonuje aktualizacji na dzień publikacji zmian.

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

4.4.1. Opata pobierana jest za usługi świadczone przez Operatora na rzecz Przewoźnika, tj. za dostęp i korzystanie z OIU na zasadach określonych w cenniku opłat stanowiącym Załącznik nr 2.

4.5. Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań przez strony

4.5.1. Niedotrzymanie zobowiązań, wynikających z Umowy, powoduje odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną tym drugiej stronie.

4.5.2. Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w ust. 4.5.1, jest wyłączona w zakresie:

- 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.

4.5.3. 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, w przypadku gdy szkoda powstała w wyniku działań tej strony.

4.5.4. Odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z Umowy jest wyłączona w przypadku wystąpienia przypadków siły wyższej.

4.5.5. 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.

4.5.6. W przypadku niedotrzymania zobowiązań wynikających z Umowy w zakresie czasu korzystania z OIU, Operator nalicza opłaty w wysokości 200% kwot wskazanych w Cenniku wg Załącznika nr 2. Przewoźnik, który nie dotrzymał zobowiązań czasowych wynikających z Umowy, ponosi także ewentualne koszty związane z roszczeniami innych przewoźników, którzy mieli zagwarantowany Umową dostęp do OIU.

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

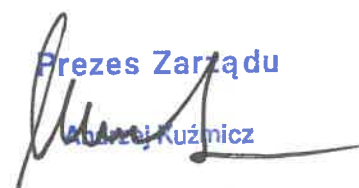
V. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

5.1. Informacje o Regulaminie OIU

- 5.1.1. Pełny tekst Regulaminu w języku polskim, wraz z załącznikami Operator publikuje na stronie internetowej pod adresem: <http://www.pge.pl>
- 5.1.2. Dane kontaktowe w sprawie udostępnienia OIU

Dane kontaktowe w zakresie technicznym i ruchu kolejowego		
Lp.	Nazwa	Dane kontaktowe
1	Imię nazwisko	Marta Chybińska
2	Stanowisko	St. Dysponent kolejowy
3	Telefon	691 912 106
4	e-mail	kolej@pge.pl

- 5.1.3. Operator jest uprawniony do wprowadzania zmian do Regulaminu w formie pisemnej, które wchodzi w życie z dniem publikacji Regulaminu na stronie <http://www.pge.pl>, chyba że Operator zastrzegł inny termin wejścia w życie.
- 5.1.4. Spis załączników do Regulaminu OIU:
- 1) Załącznik Nr 1 - Wniosek o dostęp do OIU
 - 2) Załącznik Nr 2 – Cennik.


Prezes Zarządu
Andrzej Kuźmicz
Prezes Zarządu

Wniosek
o udostępnienie obiektu w ramach korzystania z Obiektu
Infrastruktury Usługowej Portu Gdańskiego Eksploatacja S.A.

Jako upoważniony przedstawiciel Przewoźnika kolejowego

.....
/pełna nazwa Przewoźnika kolejowego/

wnioskuję o przydzielenie dostępu do infrastruktury kolejowej wchodzącej w skład Obiektu
Infrastruktury Usługowej Spółki Port Gdański Eksploatacja S.A.

I. DANE PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO

Nazwa Przewoźnika
Adres
Imię i nazwisko składającego wniosek
Numer telefonu kontaktowego
E-mail

II. ZAMAWIANE USŁUGI

Rodzaj zamawianych usług:
.....

Okres świadczenia usług:
.....

.....
data wypełnienia wniosku

.....
podpis osoby upoważnionej ze strony Przewoźnika

III. WYNIK ROZPATRZENIA WNIOSKU

.....

.....
data rozpatrzenia wniosku

.....
podpis osoby upoważnionej ze strony Operatora



Gdańsk 9.05.2025 r.

Szanowni Państwo,

Informujemy, że od 1 czerwca 2025 r. wejdzie w życie Regulamin Dostępu do Obiektu Infrastruktury Usługowej Bocznic Basen Górniczy, której zarządcą jest Port Gdański Eksploatacja S.A.
W oparciu o powyższe PGE zostaje wprowadzony cennik opłat za eksploatację infrastruktury kolejowej.

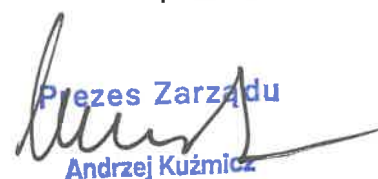
Taryfikator opłat
dostępu przewoźnika kolejowego do Obiektu Infrastruktury Usługowej
Port Gdański Eksploatacja S.A. (dalej: PGE)

Załącznik Nr 2 – Cennik opłat za usługi

Lp.	Rodzaj Usługi	Jednostka	Cena netto
1	Dostęp do OIU bocznic Basen Górniczy	wagon	7,50 zł
2	Tor przeładunkowy	godzina/wagon	5,90 zł
3	Tor postojowy	godzina/wagon	10,50 zł
4	Wjazd lokomotywy przewoźnika na OIU - bez zgody PGE	lokomotywa/skład	5.000,00 zł
5	Postój lokomotywy przewoźnika na torach bocznic PGE (do 12 godzin)	lokomotywa/sztuka	320,00 zł
6	Postój lokomotywy przewoźnika na torach bocznic PGE (od 12 godzin do 24 godzin)	lokomotywa/sztuka	580,00 zł
7	Postój lokomotywy przewoźnika na torach bocznic PGE (powyżej 24 godzin)	lokomotywa/godzina	30,00 zł

- Poz. 2: opłata za użytkowanie infrastruktury torowej jest naliczana od momentu rozpoczęcia przeładunku do czasu wygłoszenia przewoźnikowi o gotowości do zdania składu;
- Poz. 3: opłata za postój składu będzie naliczana po czterech godzinach od zawiadomienia przewoźnika o gotowości składu do zabrania z bocznic.

Z poważaniem


Prezes Zarządu
Andrzej Kuźmicki