

---

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

---

Użytkownik boczniczy:

**Port Gdański Eksploatacja S.A.**

Gdańsk, 27.02.2026



## Spis treści

<b>I.</b>	<b>POSTANOWIENIA OGOLNE .....</b>	<b>3</b>
1.1.	Wprowadzenie .....	3
1.2.	Definicje i skróty użyte w Regulaminu OIU .....	3
1.3.	Cel i zakres obowiązywania Regulaminu OIU.....	4
1.4.	Zakres stosowania własnych przepisów .....	5
<b>II.</b>	<b>OBIEKT INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ - DANE PODSTAWOWE.....</b>	<b>6</b>
2.1.	Dane operatora OIU.....	6
2.2.	Opis bocznicy kolejowej, na której zlokalizowany jest OIU.....	6
2.3.	Szczegółowe parametry techniczne OIU.....	8
<b>III.</b>	<b>WYMAGANIA I OGRANICZENIA KORZYSTANIA Z OBIEKTU INFRASTRUKTURY Usługowej.....</b>	<b>9</b>
3.1.	Wymagania dotyczące ochrony środowiska.....	9
3.2.	Szczególne wymagania dotyczące użytkowania infrastruktury kolejowej .....	10
3.3.	Wymagania i warunki dotyczące pracowników przewoźnika w ramach dostępu do OIU .....	10
3.4.	Wymagania i warunki dotyczące pojazdów kolejowych w ramach dostępu do OIU .....	10
3.5.	Ograniczenia w zakresie korzystania z obiektu infrastruktury usługowej .....	10
<b>IV.</b>	<b>PROCEDURA UDOSTĘPNIANIA OBIEKTU .....</b>	<b>11</b>
4.1.	Wnioskowanie o dostęp do OIU .....	11
4.2.	Procedura koordynacyjna i kryteria pierwszeństwa.....	13
4.3.	Odpowiedzialność.....	13
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
<b>V.</b>	<b>POSTANOWIENIA KONCOWE .....</b>	<b>14</b>
5.1.	Informacje o Regulaminie OIU .....	14
	Załącznik nr 1 Wniosek o dostęp do obiektu infrastruktury usługowej .....	15
	Załącznik nr 2 Cennik .....	16

**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:

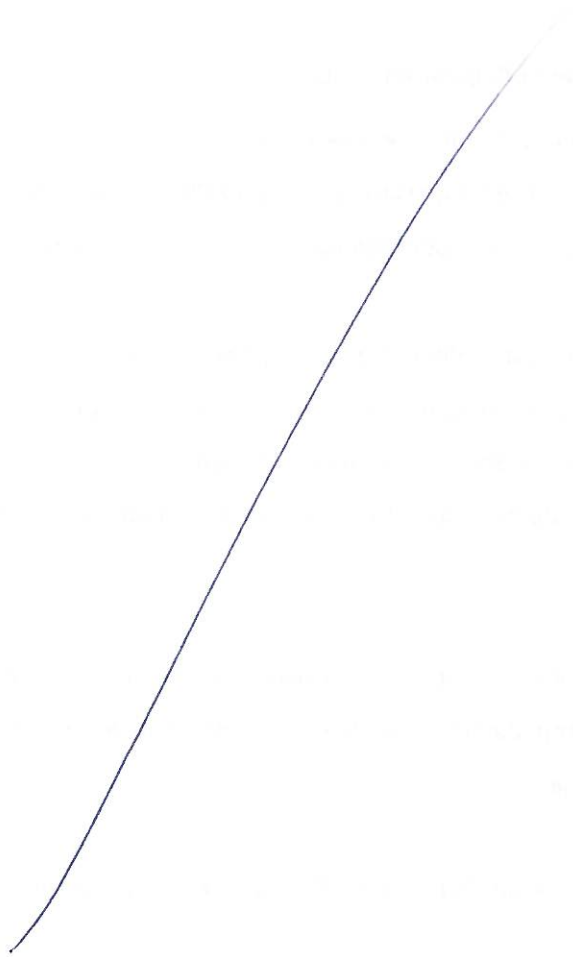
- zasad i warunków, na których Operator udostępnia OIU Przewoźnikom i Aplikantom, w tym zakres udostępniania OIU, procedurę udostępniania OIU oraz zakres informacji, jakie powinien zawierać Wniosek o dostęp;
- obowiązków, które muszą spełniać Pracownicy Przewoźnika;
- warunków technicznych dostępu do 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 27.02.2026 do dnia jego uchylenia.



#### 1.4. Zakres stosowania przepisów.

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

L.p.	Nazwa instrukcji wewnętrznej	Skrót
1.	Instrukcja o technice pracy manewrowej, sygnalizacji i przewozie towarów niebezpiecznych na boczniczy kolejowej Portu Gdańskiego Eksploatacja S.A Rejon „BASEN GÓRNICZY”	PGE-R
2.	Instrukcja utrzymania nawierzchni kolejowej o szerokości 1435 mm i podtorza kolejowego oraz przeprowadzania oględzin, badań technicznych i utrzymania rozjazdów na boczniczy kolejowej Portu Gdańskiego Eksploatacja S.A Rejon „BASEN GÓRNICZY”	PGE-D
3.	Instrukcja o postępowaniu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na boczniczy kolejowej Portu Gdańskiego Eksploatacja S.A Rejon „BASEN GÓRNICZY”	PGE-W
4.	Instrukcja Pracy i obowiązków dla Prowadzących pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie boczniczy kolejowej oraz zasad obsługi i utrzymania spalinowych pojazdów trakcyjnych Portu Gdańskiego Eksploatacja S.A Rejon „BASEN GÓRNICZY”	PGE-P
5.	Załącznik nr 2 do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS)	SMGS
6.	REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ Portu Gdańskiego Eksploatacja S.A. Rejon „BASEN GÓRNICZY”	RPB-BG

## 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	<a href="mailto:kolej@pge.pl">kolej@pge.pl</a> ; <a href="mailto:sekretariat@pge.pl">sekretariat@pge.pl</a>
Adres strony www:	<a href="http://www.pge.pl">www.pge.pl</a>
Dokument bezpieczeństwa	Świadectwo bezpieczeństwa użytkownika bocznicy nr 571/UK/23 wydane decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego ważne do 28 grudnia 2028 rok.

### 2.2. Opis bocznicy 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 Bocznicy ze wskazaniem miejsca odgałęzienia: Bocznica jest bocznica stacyjną, której rejon manewrowe 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. Bocznica 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 bocznicy (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 bocznicą odgałęzia się w sposób bezpośredni rozjazdem nr 419 od toru nr 316 w km 0,850 bocznicą kolejowej Grupa Azoty Zakłady Fosforowe Gdańsk Sp. z o.o., która to bocznicą 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 Boczniczy przestawiono 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 PGE, 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 Boczniczy Kolejowej Rejon Basen Górniczy (RPB-BG).
- 2.2.7. Cały teren Boczniczy 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 lokomotywowni.

#### **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 Boczniczy Basenu Górniczego 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 Boczniczy 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 Boczniczy, szczególnie w przedmiocie prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury na Boczniczy.

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

- 3.4.1. Do manewrów po torach Boczniczy dopuszcza się pojazdy kolejowe, które spełniają wymagania w zakresie bezpiecznej eksploatacji pojazdów oraz warunki określone obowiązującymi przepisami prawa.
- 3.4.2. Na Boczniczy 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. Przewoźnik składa Wniosek na wykonanie konkretnych usług na terenie Bocznic. Wniosek musi być kompletny, wraz z wymaganymi załącznikami.
- 4.1.2. Wnioski o realizację usług składać może osoba upoważniona przez Przewoźnika.
- 4.1.3. Złożenie przez Przewoźnika kompletnego Wniosku o dostęp do OIU oraz jego pozytywne rozpatrzenie i potwierdzenie przez Operatora stanowi zawarcie Umowy na warunkach określonych w niniejszym Regulaminie oraz w Cenniku.
- 4.1.4. Przewoźnicy są uprawnieni do dostępu do obiektów OIU, na równych i niedyskryminujących zasadach.
- 4.1.5. Operator zapewnia dostęp do OIU na zasadach określonych w Regulaminie.
- 4.1.6. Operator ma obowiązek rozpatrzyć Wniosek w terminie nie dłuższym niż 5 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 termin na przedłożenie brakujących informacji. Jeżeli takie informacje nie zostaną przedstawione we wskazanym terminie, Wniosek może pozostać bez rozpatrzenia.
- 4.1.7. Wniosek powinien zawierać następujące dane:

4

- 1) 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 tabor, który będzie brał udział w manewrach na OIU spełnia wymagania Ustawy;
- 5) Potwierdzenie przyjęcia do wiadomości i stosowania opisanych w Regulaminie dokumentów wewnętrznych dotyczących korzystania z OIU.

4.1.9. Wniosek o realizację usług należy przesyłać do Operatora za pomocą poczty elektronicznej, w formie skanu podpisanych dokumentów, 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. 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;

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.

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

4.5.4. 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.

- 4.5.5. 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.
- 4.5.6. 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  
*[Podpis]*  
 Andrzej Kuzniacz

*[Podpis]*

**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/*

wnoszę 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*



10/10/20

1. Introduction: This report discusses the results of the experiment conducted on the 10/10/20.

2. Methodology: The experiment was conducted using the following methodology:

2.1. Data Collection: Data was collected from the following sources:

2.1.1. Source 1: Data was collected from Source 1 using the following method:

2.1.2. Source 2: Data was collected from Source 2 using the following method:

2.1.3. Source 3: Data was collected from Source 3 using the following method:

2.1.4. Source 4: Data was collected from Source 4 using the following method:

2.1.5. Source 5: Data was collected from Source 5 using the following method:

2.2. Data Analysis: The data was analyzed using the following methods:

2.2.1. Method 1: The data was analyzed using Method 1.

2.2.2. Method 2: The data was analyzed using Method 2.

2.2.3. Method 3: The data was analyzed using Method 3.

2.2.4. Method 4: The data was analyzed using Method 4.

2.2.5. Method 5: The data was analyzed using Method 5.

2.2.6. Method 6: The data was analyzed using Method 6.

2.2.7. Method 7: The data was analyzed using Method 7.

2.2.8. Method 8: The data was analyzed using Method 8.

3.

3.1. Results: The results of the experiment are as follows:

3.1.1. Result 1: The results of the experiment are as follows:

3.1.2. Result 2: The results of the experiment are as follows:



Gdańsk, 27.02.2026 r.

Szanowni Państwo,

informujemy, że od 27.02.2026 wszedł w życie zmodyfikowany Regulamin Dostępu do Obiektu Infrastruktury Usługowej Bocznicy Basen Górniczy, której zarządcą jest Port Gdański Eksploatacja S.A. W oparciu o powyższe zostaje wprowadzony nowy cennik opłat za eksploatację infrastruktury kolejowej.

**Taryfikator opłat**  
**dostępu przewoźnika 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
8	Wstawianie/wystawianie (tzw. ostatnia mila) składu bocznic Basen Górniczy <b>w ramach</b> <b>zawartej</b> dodatkowej Umowy o współpracy przy przekazywaniu wagonów	tona ładunku	3,50 zł
9	Wstawianie/wystawianie (tzw. ostatnia mila) składu bocznic Basen Górniczy <b>bez zawartej</b> dodatkowej Umowy o współpracy przy przekazywaniu wagonów	tona ładunku	3,70 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 bocznicy.

**Prezes Zarządu**

*Andrzej Kuźmierz*  
Andrzej Kuźmierz



A single, long, curved line drawn across the page, possibly representing a signature or a decorative element.

Date: \_\_\_\_\_

Signature: \_\_\_\_\_