

Załącznik nr 1 do Zarządzenia
Zarządu „ŁKA” sp. z o.o.
Nr 78/2017 z dn. 05 grudnia 2017



ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA

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

(„REGULAMIN OIU”)

Obowiązuje od 10 grudnia 2017 r.

SPIS TREŚCI:

WYKAZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ	3
I. POSTANOWIENIA OGÓLNE	7
1. Wprowadzenie	7
2. Definicje skrótów i pojęć użytych w Regulaminie OIU.....	7
3. Cel i zakres obowiązywania Regulaminu OIU.....	10
4. Dokumenty powiązane *	10
5. Odpowiedzialność.....	11
6. Dane kontaktowe oraz dane o działalności gospodarczej Operatora.....	12
7. Struktura Regulaminu OIU, aktualizacja oraz zgłaszanie uwag do Regulaminu.....	13
II. POSTANOWIENIA SZCZEGÓLWE	14
1. Opis infrastruktury Bocznicy.....	14
2. Ograniczenia w zakresie korzystania z OIU w ramach dostępu do OIU.	14
3. Szczególne wymagania dotyczące użytkowania infrastruktury kolejowej udostępnianej przez Operatora w zakresie organizacji i techniki pracy manewrowej wykonywanej na terenie Bocznicy	16
4. Wymagania i warunki dotyczące Pracowników Przewoźnika w ramach dostępu do OIU.....	18
5. Wymagania i warunki dotyczące pojazdów kolejowych Przewoźnika w ramach dostępu do OIU.....	18
6. Wymagania dotyczące ochrony środowiska	19
7. Rodzaje usług świadczonych przez Operatora na rzecz Przewoźnika w ramach udostępnienia OIU.....	19
8. Umowa na realizację usług w ramach dostępu do OIU.....	20
9. Wnioski o realizację usług w ramach dostępu do OIU	21
10. Zasady realizacji usług w ramach dostępu do OIU	23
11. Opłaty za usługi świadczone przez Operatora na rzecz Przewoźnika w ramach udostępnienia OIU.....	24
12. Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań przez strony	25
13. Obowiązki i uprawnienia stron w ramach dostępu do OIU	25
14. Postępowanie w razie zdarzeń kolejowych lub innych wydarzeń eksploatacyjnych na terenie OIU	28
III. POSTANOWIENIA KOŃCOWE	30
ZAŁĄCZNIK NR 1	
CHARAKTERYSTYKA ELEMENTÓW INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ	

BOCZNICY: „ZAPLECZE TECHNICZNE SPÓŁKI „ŁKA” SP. Z O.O. – ŁÓDŹ WIDZEW”	31
1. Okręgi nastawcze i posterunki techniczne na Boczniczy oraz ich obsada:.....	31
2. Tory na Boczniczy:	31
3. Rozjazdy i wykolejnice na Boczniczy oraz rozjazdy kierujące na Bocznicę:	34
4. Urządzenia zabezpieczające i sterowania ruchem na Boczniczy:	35
5. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn na Boczniczy: ...	36
6. Oświetlenie na Boczniczy:	37
7. Sygnały, wskaźniki i tablice informacyjne na Boczniczy:	40
8. Sieć trakcyjna na Boczniczy:	41
ZAŁĄCZNIK NR 2 REGULACJE WEWNĘTRZNE „ŁKA” SP. Z O.O. OKREŚLAJĄCE ZASADY I WYMAGANIA DOTYCZĄCE BHP, BEZPIECZNEGO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO ORAZ UTRZYMANIA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ NA BOCZNICY	43
ZAŁĄCZNIK NR 3 PLAN SCHEMATYCZNY BOCZNICY	45
ZAŁĄCZNIK NR 4 PLAN SCHEMATYCZNY URZĄDZEŃ ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM NA BOCZNICY	47
ZAŁĄCZNIK NR 5 CENNIK OPŁAT ZA USŁUGI W RAMACH DOSTĘPU DO OIU	49
ZAŁĄCZNIK NR 6 WNIOSEK O DOSTĘP DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ I ZAWARCIE UMOWY NA REALIZACJĘ USŁUG W RAMACH TEGO DOSTĘPU	51
ZAŁĄCZNIK NR 7 WNIOSEK O REALIZACJĘ USŁUG W RAMACH DOSTĘPU DO OIU	55

I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Wprowadzenie

1. Bocznicą kolejową o nazwie: „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew”, stanowi jeden kompleksowy obiekt infrastruktury usługowej (OIU), przeznaczony do świadczenia części spośród usług wymienionych w ust. 2 i 3 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. Dokumentem uprawniającym Użytkownika bocznicą kolejową, tj. Spółkę „ŁKA” sp. z o.o., do eksploatacji Bocznicą jest świadectwo bezpieczeństwa, wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Nr 234/UK/14 (ważne do 18.XII.2019 r.).
4. Podmiotem współpracującym przy realizacji usług w ramach dostępu do OIU jest Stadler Polska sp. z o.o. z siedzibą w Siedlcach (08-110) ul. Targowej 50.

2. Definicje skrótów i pojęć użytych w Regulaminie OIU

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

5. **Umowa** – umowa określająca warunki świadczenia przez Operatora na rzecz Przewoźnika usług w ramach dostępu do Bocznicy ZT ŁKA, stanowiącej obiekt infrastruktury usługowej.
6. **Ustawa o transporcie kolejowym** lub **Ustawa** – Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117).
7. **UTK** – Urząd Transportu Kolejowego.
8. **PKP PLK S.A.** - Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe S.A.
9. **Bocznicą kolejową** – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej.
10. **Bocznicą** lub **Bocznicą ZT ŁKA** – dla potrzeb Regulaminu: bocznicą kolejową Spółki „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” spółka z ograniczoną odpowiedzialnością o nazwie: „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew”.
11. **Drogą kolejową** – tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2–12 załącznika nr 1 do ustawy, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot.
12. **Linią kolejową** – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów.
13. **Pociąg** – pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu Zarządca infrastruktury nadał status pociągu.
14. **Pojazd kolejowy** – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych z napędem lub bez napędu.
15. **Manewr** – zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu.
16. **Skład manewrowy** – tabor sprzęgnięty z pojazdem kolejowym z napędem użytym do wykonywania manewrów. Pojazd kolejowy z napędem może znajdować się przed, za lub pomiędzy pojazdami kolejowymi.
17. **Zarządcą infrastruktury** – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową albo w przypadku budowy nowej infrastruktury podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora.
18. **Użytkownik bocznicą kolejową** – zarządcą infrastruktury, który nie zarządza inną drogą kolejową niż bocznicą kolejową.
Dla potrzeb niniejszego Regulaminu użytkownikiem bocznicą kolejową jest „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o.

19. **Przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej. Dla potrzeb Regulaminu – podmiot, który zawarł z Operatorem umowę na realizację usług w ramach dostępu do OIU.
20. **Pracownicy Przewoźnika** – pracownicy lub współpracownicy Przewoźnika, którzy uczestniczą w wykonywaniu przedmiotu umowy o realizację usług w ramach dostępu do OIU.
21. **Pracownicy Operatora** – pracownicy „ŁKA” sp. z o.o., a także inne osoby uczestniczące w realizacji w imieniu ww. podmiotu przedmiotu umowy o realizację usług w ramach dostępu do OIU.
22. **Regulamin pracy boczniczy kolejowej** – Regulamin pracy boczniczy kolejowej: „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew”.
23. **Zdolność przepustowa** – możliwość eksploatacyjno – ruchowa drogi kolejowej do wykonania na niej przejazdów pociągów albo manewrów w określonym czasie.
24. **Zdarzenie** – poważny wypadek, wypadek lub incydent.
25. **Wypadek** – niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
 - 1) Kolizje;
 - 2) Wykolejenia;
 - 3) zdarzenia na przejazdach;
 - 4) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu;
 - 5) pożar pojazdu kolejowego.
26. **Poważny wypadek** – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:
 - 1) przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi osobami, lub
 - 2) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro.
27. **Incydent** – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.
28. **Sytuacja nadzwyczajna** – sytuacja, w której, w wyniku nagłego wydarzenia powstałego niezależnie od woli stron Umowy, stwarzającego zakłócenie lub zagrożenie zakłócenia procesu eksploatacyjnego na terenie Bocznicy ZT ŁKA, niemożliwe jest wykonanie zobowiązań wynikających z tej Umowy, a której

żadna ze stron, przy zachowaniu należytej staranności, nie mogła przewidzieć lub zapobiec.

Sytuacja nadzwyczajna może wynikać z:

- 1) wprowadzenia na całym obszarze kraju lub jego części stanu nadzwyczajnego (stanu klęski żywiołowej, stanu wyjątkowego, stanu wojennego);
- 2) protestów społecznych (np. strajki);
- 3) wydarzeń o charakterze terrorystycznym lub ich przesłanek;
- 4) innych nieprzewidzianych wydarzeń jak: powodzie, pożary, huragany, osuwiska ziemi, długotrwałe opady atmosferyczne, 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 których Operator udostępnia OIU licencjonowanym przewoźnikom kolejowym;
- 2) obowiązków, które muszą spełniać Pracownicy Przewoźnika wykonujący Manewry i inne w ramach dostępu do OIU;
- 3) warunków, jakie muszą spełniać Pojazdy kolejowe Przewoźnika wykonujące Manewry na Bocznicy;
- 4) zasad wzajemnych rozliczeń za usługi w ramach udostępnienia przewoźnikowi kolejowemu OIU;
- 5) zasad postępowania w przypadku wystąpienia Zdarzenia podczas wykonywania Manewrów na Bocznicy.

2. Regulamin OIU obowiązuje:

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

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

4. Dokumenty powiązane *

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117).
2. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz.U. z 2017 r., poz. 519 z późn. zm.).

3. Ustawa z dnia 16 lipca 2004 r. Prawo telekomunikacyjne (tekst jednolity: Dz.U. z 2017 r., poz. 1907).
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2017 r., poz. 755).
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 360, z późn. zm.).
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2015 r., poz. 46).
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. z 2014 r., poz. 211, z późn. zm.).
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. z 2014 r., poz. 212 z późn. zm.).
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 kwietnia 2015 r. w sprawie wymagań zdrowotnych, badań lekarskich i psychologicznych oraz oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o świadectwo maszynisty albo o zachowanie jego ważności (Dz. U z 2015 r., poz. 522, z późn. zm.)
10. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2015 r., poz. 46.).
11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016 r., poz. 369).
12. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2016 r., poz. 226 z późn. zm.).

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

5. Odpowiedzialność

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

w Regulaminie, w tym za dane opracowywane przez innych Operatorów obiektów infrastruktury usługowej i Zarządców infrastruktury kolejowej.

6. Dane kontaktowe oraz dane o działalności gospodarczej Operatora

1. Siedziba Operatora, adres do korespondencji:

Miasto Łódź,

„Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o.,

90-051 Łódź,

ul. Aleja Marszałka Józefa Piłsudskiego nr 12.

2. Bezpośredni kontakt z Operatorem:

1) Sekretariat:

tel. 42 236 17 00, tel/faks: 42 235 02 05, e-mail: biuro@lka.lodzkie.pl

2) Wydział Infrastruktury:

Naczelnik Wydziału:

tel. 600 035 198, e-mail: katarzyna.goral@lka.lodzkie.pl,

3) Pion Techniczno – Eksploatacyjny:

Kierownik Pionu:

tel. 660 002 198, e-mail: krzysztof.piotrowski@lka.lodzkie.pl,

4) Wydział Eksploatacji:

Naczelnik Wydziału:

tel. 887 870 451, e-mail: zbigniew.jadwicki@lka.lodzkie.pl,

5) Wydział Taboru:

Naczelnik Wydziału:

tel. 887 870 452, e-mail: mariusz.nowakowski@lka.lodzkie.pl,

3. Numer Krajowego Rejestru Sądowego: **0000359408**.

4. Numer Identyfikacji Podatkowej: **725-202-58-42**.

5. Numer REGON: **100893710**.

6. Kapitał Zakładowy: **34.520.000,00 zł**.

7. Certyfikat bezpieczeństwa Spółki: **cz. A: Nr PL1120170010** (ważny do 24.VIII.2022 r.), **cz. B: Nr PL1220170021** (ważny do 25.X.2022 r.).

8. Świadectwo bezpieczeństwa bocznicy: **Nr 234/UK/14** (ważne do 18.XII.2019 r.).

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

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

II. POSTANOWIENIA SZCZEGÓŁOWE

1. Opis infrastruktury Bocznicy

1. Położenie Bocznicy:

Bocznica „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew” odgałęzia się w stacji Łódź Widzew od toru nr 104 rozjazdami, odpowiednio, nr 24 – w km 4,868 (kilometr początkowy Bocznicy: 0,000) oraz nr 47 – w km 5,800, linii nr 17 Łódź Fabryczna – Koluszki, zarządzanej przez PKP PLK S.A.

2. Charakterystyka elementów udostępnionej infrastruktury kolejowej Bocznicy ZT ŁKA jest zawarta w **Załączniku Nr 1** do Regulaminu.

3. Szczegółowych informacji o infrastrukturze kolejowej Bocznicy będącej w zarządzie Operatora OIU udziela Naczelnik Wydziału Infrastruktury (tel. 600 035 198).

2. Ograniczenia w zakresie korzystania z OIU w ramach dostępu do OIU.

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 Przewoźnika 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, Operator OIU powiadamia Przewoźnika kolejowego w terminie:

- w odniesieniu do pkt 1 – 5 – bezzwłocznie,
- w odniesieniu do pkt 6 – nie krótszym niż 14 dni.

Dopuszcza się dokonywanie powiadomień, o których mowa powyżej przy wykorzystaniu poczty elektronicznej, na znane Operatorowi adresy e-mailowe wskazane w Umowie.

3. Operator OIU, zgodnie z postanowieniami Ustawy o transporcie kolejowym (art. 36b, ust. 4), może odmówić przewoźnikowi kolejowemu dostępu do obiektu. W przypadku ww. odmowy, Operator uzasadnia swoją decyzję na piśmie i przekazuje ją przewoźnikowi kolejowemu.
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 typu C 140, będący na wyposażeniu Operatora OIU. Za pomocą ciągnika C 140 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 C 140, 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, odpowiednio: wagi do pomiaru nacisków kół, laserowego systemu pomiaru zużycia zestawów kołowych, tokarki podtorowej, stacjonarnego systemu napełniania piasecznic (tory nr 24b i 25b), 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 6 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 50 m. Myjnia przystosowana jest do mycia elektrycznych zespołów trakcyjnych typu FLIRT 3 serii L 4268.
8. W związku z koniecznością wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej nad torem nr 23b w trakcie wykonywania mycia pojazdu kolejowego na myjni automatycznej, zabrania się w tym czasie wjazdu elektrycznych pojazdów trakcyjnych na ww. tor od strony zachodniej, celem wykonywania przy pojazdach czynności odładzania, odfekalniania, wodowania i usuwania zanieczyszczeń spod nadwozia.
9. Z uwagi na zastosowane rozwiązania wyprowadzonych przyłączy przewodów od zbiorników WC, opróżniania zbiorników toalet na stanowisku odfekalniania znajdującym się na torze nr 23b Bocznicy jest możliwe tylko przy zastosowaniu zakończeń przewodów, odpowiednio, typu: przewód odsysający – 3” Camlock, przewód płuczący – 1” Camlock.
10. Wykonywanie przez Operatora na rzecz Przewoźnika usługi wodowania pojazdów jest możliwe tylko przy zastosowaniu standardowego sprzęgła napełniania zbiorników wodą, stosowanego przez Stadler Polska sp. z o.o. – współużytkownika Bocznicy.

11. Z uwagi na warunki środowiskowe, wszelkie Manewry po terenie Bocznicy ZT ŁKA są możliwe tylko pojazdami z w pełni zamkniętym systemem WC.
12. Bocznica ZT ŁKA nie jest przystosowana do obsługi towarów niebezpiecznych i nie bierze udziału w procesie ich przewozu i postoju.
13. Jazdy Pojazdów kolejowych trakcji spalinowej po torach hali przeglądowo – naprawczej są zabronione.

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

1. Manewry na Bocznicy wykonywane są sposobem odstawczym na zasadzie przetaczanie taboru pojazdem trakcyjnym, w tym – ciągnikiem szynowo – drogowym.
2. Wykonywanie na Bocznicy Manewrów sposobem odrzutowym lub z wykorzystaniem siły ludzkiej jest zabronione.
3. Maksymalne prędkości jazd manewrowych, jakie mogą być stosowane na terenie Bocznicy są określone w Regulaminie pracy bocznicy kolejowej: „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew”.
4. Na terenie Bocznicy brak jest ograniczeń w zakresie usytuowania pojazdów trakcyjnych w Składzie manewrowym, wynikających z warunków miejscowych. Miejsce umieszczenia pojazdu trakcyjnego w Składzie manewrowym (dotyczy również ciągnika szynowo – drogowego) powinno jedynie wynikać z technologii i rodzaju wykonywanych czynności oraz użytecznych długości torów, na których wykonywane są Manewry, tak aby po wykonanych czynnościach tabor nie pozostawał na rozjazdach lub w granicach ich ukresów, albo nie zastawiał utwardzonych dla celów technicznych przejść wzdłuż hali przeglądowo – naprawczej od strony wschodniej i zachodniej (o szerokości 8 m).
5. Manewry Składów manewrowych pomiędzy torami stacji Łódź Widzew, a torami Bocznicy odbywają się na zasadach jazd manewrowych niepilotowanych.
6. Manewry Składów manewrowych na Bocznicy wykonywane z przedniej kabiny sterowniczej pojazdu trakcyjnego (patrząc w kierunku jazdy) lub na zasadzie ciągnięcia Pojazdów kolejowych przez ciągnik szynowo – drogowy, nie wymagają obsady drużyny manewrowej, za wyjątkiem jazd związanych z wjazdem do / wyjazdem z / hali przeglądowo – naprawczej oraz jazd po torach hali.
7. Manewry w obrębie całej Bocznicy Pojazdami kolejowymi naprzód (na zasadzie spychanie pojazdów) wymagają obsady drużyny manewrowej.
8. Wszelkie Manewry dotyczące wjazdu do / wyjazdu z / hali przeglądowo – naprawczej lub prowadzone po torach hali, wymagają obsady drużyny manewrowej.

9. Pojazdy kolejowe zbliżając się do przejść w poziomie szyn wzdłuż hali przeglądowo – naprawczej i utwardzonego placu przed halą, zobowiązane są zmniejszyć prędkość jazdy do 5 km/h i podać sygnał „Baczność”. 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 „Baczność” podanym przez maszynistę pojazdu trakcyjnego lub kierującego ciągnikiem szynowo – drogowym za pomocą dźwiękowego urządzenia ostrzegającego tych pojazdów.
11. Przy Manewrach wymagających pilotowania przez drużynę manewrową dopuszcza się na Bocznicy stosowanie jednoosobowej obsady drużyny manewrowej, składającej się jedynie z kierownika manewrów, który jest jednocześnie wykonującym czynności manewrowe.
12. Ze względu na ograniczoną długość torów wyciągowych nr 201 i 202, Składy manewrowe przetaczane na Bocznicy z toru na tor ze zmianą kierunku jazdy oraz wjeżdżające / wyjeżdżające na / z Bocznicy, nie mogą być dłuższe niż:
 - 1) 100,0 m – od strony wschodniej (kier. 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 w zakresie parametrów technicznych infrastruktury kolejowej Bocznicy i lokalnych ograniczeń nimi spowodowanych zawiera Regulamin pracy bocznicy kolejowej oraz Instrukcja o organizacji pracy manewrowej i zestawianiu pociągów (ŁKAr-8), których postanowienia Pracownicy Przewoźników są zobowiązani znać podczas realizowanych na Bocznicy zadań w ramach dostępu do OIU.
14. Regulamin pracy bocznicy kolejowej oraz ww. instrukcja są dostępne na terenie Bocznicy u Naczelnika Wydziału Eksploatacji (tel. 887 870 451) oraz

na posterunku Dyspozytora Przewozów i Drużyn Trakcyjnych (tel. 887 870 460).

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

1. Pracownicy Przewoźnika wykonujący czynności związane bezpośrednio z prowadzeniem Manewrów oraz prowadzący pojazdy kolejowe, realizujący na terenie Bocznicy wyznaczone zadania w ramach dostępu do OIU, muszą spełniać warunki określone w Ustawie o transporcie kolejowym oraz właściwych aktach wykonawczych wydanych na jej podstawie, a także znać postanowienia Regulaminu pracy bocznicy kolejowej i innych regulacji wewnętrznych Operatora dotyczących zasad wykonywania czynności na terenie Bocznicy, szczególnie w przedmiocie prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury na Bocznicy.
2. Regulacje wewnętrzne Operatora określające zasady bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury są zawarte w **Załączniku Nr 2** do Regulaminu.
3. Przewoźnik, przed przystąpieniem do realizacji przewozów w ramach dostępu do OIU winien pisemnie zwrócić się do Operatora o przekazanie odpowiednich wyciągów z instrukcji i regulaminów, które Operator zobowiązany jest niezwłocznie przekazać Przewoźnikowi bezpłatnie w formie elektronicznej.

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

1. Do Manewrów po torach Bocznicy dopuszcza się Pojazdy kolejowe Przewoźników, które:
 - 1) spełniają wszystkie warunki technicznej eksploatacji określone w przepisach wydanych na podstawie Ustawy o transporcie kolejowym, w tym – w rozporządzeniu 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.),
 - 2) są oznakowane zgodnie z wymogami rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2013 r., poz. 211, z późn. zm.).
2. Elementy jezdne Pojazdów kolejowych wykonujących Manewry po torach Bocznicy winny zapewniać możliwość współpracy z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym stosowanymi na Bocznicy oraz niezakłóconą pracę z wykorzystywanymi na terenie OIU urządzeniami radiołączności.
3. Na Bocznicy, do wzajemnego komunikowania się pracowników obsługujących Bocznice (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 i dyspozytora.

4. Warunkiem prowadzenia Manewrów przez Pojazdy kolejowe Przewoźnika na terenie Bocznicy jest wyposażenie ich w sprawne, spełniające niezbędne wymagania zgodne z przepisami prawa, urządzenia 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 Przewoźnika w urządzenia radiotelefoniczne pracujące w sieci manewrowej z częstotliwością jw. musi być zaznaczone we wniosku o udostępnienie Bocznicy, po to, aby Operator, na czas obsługi OIU, mógł doposażyć pojazd Przewoźnika w radiotelefon noszony z własnych zasobów lub wyznaczyć pracownika z wymaganymi kwalifikacjami do pilotowania pojazdu po terenie Bocznicy.
6. Na torach Bocznicy mogą być prowadzone Manewry Pojazdami kolejowymi, których największy dopuszczalny nacisk osi na szyny nie przekracza 200 kN.

6. Wymagania dotyczące ochrony środowiska

1. Przewoźnik korzystający z OIU nie może emitować substancji niebezpiecznych do wód, gruntu lub powietrza, które mogłyby powodować przekroczenia standardów jakości środowiska (podstawa prawna: Ustawa Prawo ochrony środowiska, art. 174, ust.1).
2. W przypadku spowodowania przez Przewoźnika zanieczyszczenia środowiska w stopniu przekraczającym standardy jakości środowiska określone prawnie, Przewoźnik jest zobowiązany do pokrycia kosztów związanych z doprowadzeniem środowiska do wymaganych standardów.

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

1. Bocznica ZT ŁKA, stanowi jeden kompleksowy obiekt infrastruktury usługowej, przeznaczony do świadczenia części spośród usług wymienionych w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do Ustawy, polegających na dostępie do- i korzystaniu z wybranych elementów infrastruktury kolejowej oraz urządzeń technicznych Bocznicy ZT ŁKA, tj.:
 - 1) torów postojowych (nr 22, 27, 28);
 - 2) myjni automatycznej (tor nr 23b),
 - 3) stanowiska do odfekalniania i wodowania toalet pojazdów,

- 4) stanowiska tokarki podtorowej do reprofiliacji zestawów kołowych (tor nr 24b),
- 5) laserowego stanowiska do pomiaru zużycia zestawów kołowych pojazdów kolejowych (tor nr 25b),
- 6) stanowiska wagi do pomiaru nacisków kół zestawów kołowych pojazdów kolejowych (tor nr 24b),
- 7) stacjonarnego stanowiska napełniania piasecznic w pojazdach kolejowych (tor nr 25b),

8. Umowa 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 Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej, którzy świadczą usługi, o których mowa w ust. 3 załącznika nr 2 do ustawy, zobowiązani są do świadczenia ich na równych i niedyskryminujących zasadach.
2. Przewoźnik kolejowy nabywa prawo do korzystania z usług świadczonych w obiekcie po zawarciu z Operatorem Umowy określającej, w szczególności, prawa i obowiązki Operatora i Przewoźnika związane ze świadczonymi usługami.
3. Spółka „ŁKA” sp. z o.o. zapewnia dostęp do OIU na zasadach określonych w niniejszym Regulaminie oraz w Umowie, przy zachowaniu warunków wykonywania Manewrów określonych w Regulaminie pracy bocznic kolejowej i innych regulacjach wewnętrznych wymienionych w **Załączniku Nr 2** do Regulaminu OIU.
4. Warunkiem złożenia przez Przewoźnika do Operatora wniosku na wykonanie konkretnych usług na terenie Bocznicy ZT ŁKA jest wcześniejsze zawarcie umowy na realizację usług w ramach dostępu do OIU.
5. Umowa szczegółowo reguluje obopólne zobowiązania między Przewoźnikiem a Operatorem w zakresie praw i obowiązków stron, zagadnień formalno – prawnych oraz handlowych.
6. W celu zawarcia Umowy, przewoźnik kolejowy występuje do Operatora z pisemnym wnioskiem, składając go osobiście w sekretariacie Operatora w Łodzi przy ul. Aleja Marszałka Józefa Piłsudskiego nr 12 (XIII piętro) lub przesyłając go listem poleconym (za potwierdzeniem odbioru), albo kurierem (za potwierdzeniem odbioru) na adres: „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o., 90-051 Łódź, ul. Aleja Marszałka Józefa Piłsudskiego nr 12.
7. We wniosku Przewoźnik/przewoźnik kolejowy określa w szczególności:
 - 1) firmę Operatora OIU, do którego jest kierowany wniosek,
 - 2) firmę, siedzibę, adres, telefon, e-mail przewoźnika kolejowego;
 - 3) dane umożliwiające jednoznaczną identyfikację, tj.: NIP, Regon, KRS;

- 4) planowane zakresy zamówionych usług;
 - 5) pożądane okresy realizacji wskazanych usług;
 - 6) inne informacje, które przewoźnik kolejowy uznaje za istotne dla zamówienia.
8. Do ww. wniosku przewoźnik jest zobowiązany dołączyć następujące dokumenty:
- 1) poświadczoną „za zgodność z oryginałem” kopię ważnej licencji na wykonywanie przewozów kolejowych, określoną w art. 43 Ustawy;
 - 2) poświadczoną „za zgodność z oryginałem” kopię ważnego certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18b Ustawy (część A oraz Część B dla linii obsługiwanych przez PKP PLK S.A.);
 - 3) oświadczenie, że będzie informował o zmianach, zawieszeniu lub cofnięciu licencji i/lub certyfikatu bezpieczeństwa;
 - 4) oświadczenie, że posiadany tabor w odniesieniu do którego Operator ma świadczyć usługi spełnia warunki określone w rozporządzeniu 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.);
 - 5) oświadczenie, że w trakcie realizacji usług na terenie OIU na stanowiskach maszynisty i na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych są zatrudnieni pracownicy spełniający warunki określone w Ustawie i wydanych na jej podstawie przepisach.
9. Wzór wniosku o dostęp do OIU i zawarcie Umowy znajduje się w **Załączniku Nr 6**.
10. Dokumenty, o których mowa w ust. 8 należy przedłożyć w języku polskim lub w uwierzytelnionym tłumaczeniu oryginałów na język polski.

9. Wnioski o realizację usług w ramach dostępu do OIU

1. Operator w ramach zawartej z Przewoźnikiem Umowy może świadczyć na jego rzecz:
 - 1) usługi planowe, na podstawie złożonego wniosku na realizację usług planowych w ramach dostępu do OIU, zawierającego m.in. harmonogram zamówionych usług w okresie obowiązywania Umowy, lub
 - 2) usługi nieplanowe, na podstawie złożonych wniosków na realizację we wskazanym terminie usług na terenie OIU innych niż usługi planowe.
2. Wnioski o realizację usług planowych należy składać w formie pisemnej na adres Operatora („Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o., 90-051 Łódź, ul. Aleja Marszałka Józefa Piłsudskiego nr 12, e-mail: biuro@lka.lodzkie.pl, tel.:

- +48 42 236 17 00, fax: +48 42 235 02 05), wraz ze złożeniem wniosku o dostęp do OIU, o którym mowa w ust. 8, pkt 6 Regulaminu powyżej.
3. Wnioski o realizację usług nieplanowych należy składać na adres Operatora („Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o., 90-051 Łódź, ul. Aleja Marszałka Józefa Piłsudskiego nr 12, e-mail: biuro@lka.lodzkie.pl, tel.: +48 42 236 17 00, fax: +48 42 235 02 05), w formie pisemnej, osobiście w sekretariacie Operatora (adres jw., piętro XIII), lub poprzez wysłanie ich listem poleconym (za potwierdzeniem odbioru), albo kurierem (za potwierdzeniem odbioru), w terminie co najmniej 3 dni roboczych przed dniem wykonania usługi, w godzinach 8.30 – 15.30. W wyjątkowych przypadkach, w miarę posiadanych możliwości techniczno – eksploatacyjnych, dopuszcza się możliwość skrócenia ww. terminu do 1 dnia.
 4. Operator ma obowiązek rozpatrzyć ww. wnioski w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia otrzymania wniosku, przy czym w odniesieniu do wniosków na usługi nieplanowe – w terminie 1 dnia od dnia złożenia wniosku lub w najbliższym dniu roboczym, jeżeli wniosek był złożony w dniu bezpośrednio poprzedzającym okres sobotnio – niedzielny lub świąteczny.
 5. Wniosek o realizację usług w ramach dostępu do OIU powinien zawierać następujące dane:
 - 1) firmę Operatora OIU, do którego jest kierowany wniosek,
 - 2) firmę, siedzibę, adres, telefon, e-mail Przewoźnika;
 - 3) dane umożliwiające jednoznaczną identyfikację, tj.: NIP, Regon, KRS;
 - 4) planowane zakresy zamówionych usług;
 - 5) pożądane okresy realizacji wskazanych usług;
 - 6) parametry techniczne Pojazdów kolejowych, których mają dotyczyć usługi, m.in.: typ, seria pojazdu, ewentualnie typ taboru specjalnego, masa brutto, długość pojazdu, nacisk osi na szynę, rzeczywista masa hamująca;
 - 7) inne informacje, które Przewoźnik uznaje za istotne dla zamówienia.
 6. Wzór wniosku o realizację usług w ramach dostępu do OIU znajduje się w **Załączniku Nr 7**.
 7. 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.
 8. 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.

10. Zasady realizacji usług w ramach dostępu do OIU

1. Operator zastrzega sobie prawo do pierwszeństwa wykorzystywania OIU dla własnych potrzeb, wynikających z obiegu składów Spółki „ŁKA” sp. z o.o., konieczności wykonywania planowych czynności utrzymaniowo – naprawczych określonych w dokumentacji systemu utrzymania pojazdów trakcyjnych należących do Spółki oraz ich napraw awaryjnych.
2. Uzyskany przez Przewoźnika dostęp do wnioskowanej usługi na terenie OIU nie może być przekazany innemu przewoźnikowi kolejowemu, w tym Przewoźnikowi.
3. Bezpośrednio po wjeździe Pojazdu kolejowego Przewoźnika na teren Bocznicy ZT ŁKA celem wykonania zaplanowanych usług w ramach dostępu do OIU, wyznaczeni przedstawiciele Przewoźnika oraz Operatora OIU są zobowiązani dokonać protokolarnego przyjęcia pojazdu pod względem jego stanu technicznego.
4. W trakcie realizacji na terenie Bocznicy ZT ŁKA usług w ramach dostępu do OIU, tabor Przewoźnika nie może pozostać bez nadzoru. Operator OIU nie zapewnia ochrony taboru w czasie jego pobytu na Bocznicy, a nadzór nad nim należy do obowiązków Przewoźnika.
5. Rodzaje usług świadczonych przez Operatora na rzecz Przewoźnika na terenie Bocznicy ZT ŁKA są określone w rozdz. II, ust. 7 niniejszego Regulaminu.
6. Dostęp Pojazdów kolejowych Przewoźnika do torów postojowych oraz torów, na których zabudowane są urządzenia do realizacji usług na Bocznicy ZT ŁKA, odbywa się na zasadach przewidzianych dla Manewrów, określonych w Regulaminie pracy bocznicy kolejowej oraz innych obowiązujących regulacjach Operatora (**Załącznik Nr 2**). W zależności od rodzaju planowanych do wykonania usług oraz możliwości techniczno – eksploatacyjnych Bocznicy, zasadniczy sposób tego dostępu jest następujący:
 - 1) dostęp do toru postojowego nr 22 w sposób bezpośredni odbywa się zarówno od strony zachodniej – poprzez tor wyciągowy nr 201 i dalej, drogą rozjazdową, w kierunku toru nr 22, jak i od strony wschodniej – poprzez tor wyciągowy nr 202 i dalej, drogą rozjazdową, w kierunku toru nr 22;
 - 2) dostęp do torów postojowych nr 27 i 28 w sposób bezpośredni odbywa się tylko od strony wschodniej – poprzez tor wyciągowy nr 202 i dalej, drogą rozjazdową, w kierunku torów nr 27 i 28;
 - 3) dostęp do torów nr 23b, 24b, 25b, 26b (za wyjątkiem laserowego stanowiska do pomiaru zużycia zestawów kołowych – tor nr 25b) w sposób bezpośredni odbywa się zarówno od strony zachodniej – poprzez tor wyciągowy nr 201 i dalej, drogą rozjazdową, poprzez tory, odpowiednio, nr 23a, 24a, 25a lub 26a, w kierunku wyznaczonego toru, jak i od strony wschodniej – poprzez tor wyciągowy nr 202 i dalej, drogą

rozjazdową, poprzez tory, odpowiednio, nr 23c, 24c, 25c lub 26c, w kierunku wyznaczonego toru;

- 4) dostęp do laserowego stanowiska do pomiaru zużycia zestawów kołowych (tor nr 25b) w sposób bezpośredni odbywa się tylko od strony wschodniej – poprzez tor wyciągowy nr 202 i dalej, drogą rozjazdową, poprzez tor nr 25c, w kierunku toru nr 25b.

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

7. W zależności od organizacji i technologii pracy Bocznicy, dostęp do poszczególnych torów i urządzeń OIU celem zrealizowania przez Operatora na rzecz Przewoźnika zamówionych usług, jest możliwy od poniedziałku do piątku, w dni powszednie, w godzinach 8:00 - 16:00, z wyjątkiem usługi dostępu i korzystania z torów postojowych, dostępnej 24 godziny na dobę przez 7 dni w tygodniu.
8. Wymagane przepisami ruchu kolejowego czynności techniczne związane z przygotowaniem pojazdów kolejowych Przewoźnika do drogi i włączenia ich następnie do Pociągu, nie stanowią części składowej usług, jakie przy tych pojazdach mogą być realizowane, stąd ich wykonywanie należy do obowiązków Przewoźnika i powinno się odbywać poza terenem Bocznicy ZT ŁKA.

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

1. Prawną podstawę określenia sposobu ustalania opłat za usługi świadczone przez Operatora na rzecz Przewoźnika w ramach udostępnienia OIU stanowi art. 36e Ustawy o transporcie kolejowym.
2. Opłata podstawowa pobierana jest za usługi świadczone przez Operatora na rzecz Przewoźnika, tj., za dostęp do- i korzystanie z torów postojowych i urządzeń Bocznicy ZT ŁKA określonych w rozdz. II, ust. 7, pkt 1 Regulaminu.
3. Opłata rezerwacyjna, pobierana jest za zamówioną i przydzieloną, zgodnie ze złożonym wnioskiem, usługę na terenie OIU, która, z winy leżącej po stronie Przewoźnika, nie została przez niego zrealizowana. Opłatę rezerwacyjną pobiera się w wysokości:
 - 1) 0% wyznaczonej opłaty podstawowej w przypadku rezygnacji z usługi w terminie dłuższym niż 7 dni kalendarzowych przed planowanym terminem jej realizacji;

- 2) 10% wyznaczonej opłaty podstawowej w przypadku rezygnacji z usługi w terminie krótszym niż 7 i dłuższym niż 3 dni kalendarzowe przed planowanym terminem jej realizacji;
- 3) 20% wyznaczonej opłaty podstawowej w przypadku rezygnacji z usługi w terminie krótszym niż 3 dni kalendarzowe przed planowanym terminem jej realizacji.
4. Szczegółowe zasady ustalania opłat za usługi świadczone przez Operatora na rzecz Przewoźnika w ramach udostępnienia OIU oraz ich wysokość za każdą z usług określonych w ust. 7 Rozdziału II znajdują się w Cenniku opłat za usługi w ramach dostępu do OIU (**Załącznik Nr 5**).
5. Zasady wnoszenia opłat za usługi świadczone w ramach udostępnienia OIU zawarte są w Umowie.

12. Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań przez strony

1. Niedotrzymanie zobowiązań, wynikających z Umowy, powoduje odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną tym drugiej stronie.
2. Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w ust. 1, nie dotyczy:
 - 1) kosztów ponoszonych w wyniku rozliczeń innych umów zawartych przez stronę, jeżeli umowy te były zawarte bez uprzedniego uzgodnienia z drugą stroną Umowy w zakresie dotyczącym ewentualnych roszczeń (w tym w szczególności z tytułu ponoszonych przez stronę kar umownych i odszkodowań);
 - 2) utraconych korzyści.
3. Jeżeli skutek niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy, szkody doznała osoba trzecia, strona która wyrównała osobie trzeciej doznana szkodę, może dochodzić roszczenia zwrotnego w całości lub odpowiedniej części od drugiej strony.
4. Odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z Umowy jest wyłączona w przypadku wystąpienia Sytuacji nadzwyczajnych.
5. Przewoźnik w przypadku niedotrzymania parametrów technicznych jego pojazdów ponosi pełną odpowiedzialność za ewentualne straty powstałe w infrastrukturze kolejowej Bocznicy i zobowiązany jest do zwrotu wszelkich kosztów związanych z ich usunięciem.
6. Sprawy ewentualnych uszkodzeń bądź zniszczeń w infrastrukturze kolejowej Bocznicy określa protokolarnie komisja składająca się z przedstawicieli obu zainteresowanych stron, w której przewodniczącym jest przedstawiciel Operatora.

13. Obowiązki i uprawnienia stron w ramach dostępu do OIU

1. W ramach udostępniania OIU, Operator OIU:

- 1) realizuje na rzecz Przewoźnika podstawowe i dodatkowe usługi zgodnie z niniejszym Regulaminem 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 boczniczy kolejowej i innych obowiązujących regulacjach wewnętrznych;
- 4) w oparciu o dokumentację techniczno – ruchową prowadzi na bieżąco rejestr wykonanych jazd manewrowych Przewoźnika w formie wykazów uzgodnionych przez strony Umowy;
- 5) niezwłocznie powiadamia Przewoźnika o Zdarzeniach i innych wydarzeniach eksploatacyjnych, związanych bezpośrednio z jego Pojazdem kolejowym lub Pracownikiem Przewoźnika;
- 6) niezwłocznie powiadamia Przewoźnika o zaistnieniu sytuacji, które mogą spowodować zakłócenia w realizacji planowych usług na terenie OIU, w szczególności o:
 - a) doraźnych ograniczeniach techniczno – ruchowych, mających wpływ na planowe dokonywanie Manewrów,
 - b) zaistnieniu wydarzeń, o wystąpieniu których Operator był uprzedzony, lecz nie mógł im zapobiec, np.: strajki, blokady przejazdu, demonstracje, itp.,
 - c) niedopuszczeniu do wjazdu na teren Boczniczy lub zatrzymaniu Pojazdu kolejowego/Składu manewrowego Przewoźnika w wyniku niespełnienia przez ten pojazd/skład manewrowy albo obsługującego go Pracownika Przewoźnika, wymagań określonych w obowiązujących regulacjach prawnych;
- 7) powiadamia Przewoźnika, o zmianach w obowiązujących regulaminach lub instrukcjach, stanowiących podstawę dla wykonywania Umowy, w terminie nie późniejszym niż 14 dni przed dniem wejścia w życie zmian;
- 8) dokonuje czynności sprawdzających dotyczących pojazdów kolejowych oraz Pracowników Przewoźnika uczestniczących w realizacji usług na terenie OIU, w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami wykonywania Manewrów, przy czym, Operator ma prawo niedopuszczenia do jazdy pojazdu Przewoźnika w przypadku stwierdzenia niespełnienia przez ten pojazd albo obsługujące go osoby, wymagań określonych w przepisach;
- 9) ma prawo usunięcia na koszt Przewoźnika pozostałości po wykonanych czynnościach w ramach realizowanych usług, jeśli nie dokonał tego Przewoźnik, pomimo uprzedniego wezwania;

- 10) wydaje prowadzącym Pojazdy kolejowe z napędem i innym Pracownikom Przewoźnika biorącym udział w realizacji usługi na terenie OIU, wiążące polecenia w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i prowadzenia jazd manewrowych na terenie Bocznicy; do wydawania takich poleceń uprawnieni są Pracownicy Operatora, tj.: nastawniczowie posterunku CS ŁKA, pracownicy drużyn manewrowych, rewidenci taboru;
 - 11) ma prawo usunięcia na koszt i ryzyko Przewoźnika Pojazdów kolejowych, urządzeń i sprzętu Przewoźnika z terenu Bocznicy – w przypadku rozwiązania Umowy i nieusunięcia ich we własnym zakresie przez Przewoźnika, w terminie 5 dni roboczych od dnia rozwiązania Umowy;
 - 12) ma prawo żądania od Przewoźnika wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji Umowy w przypadkach, kiedy zachodzi obawa jej naruszenia lub zagrożenia bezpieczeństwa osób, mienia bądź środowiska;
2. W ramach korzystania z obiektu infrastruktury usługowej Przewoźnik:
- 1) nie może zlecać innemu przewoźnikowi kolejowemu wykonywania Manewrów po infrastrukturze Operatora;
 - 2) ponosi pełną odpowiedzialność za stan i sprawność wykorzystywanych na terenie OIU Pojazdów kolejowych;
 - 3) ma obowiązek przestrzegać zasad i warunków prowadzenia ruchu kolejowego, określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r., poz. 360, z późn. zm.) oraz przepisach wewnętrznych wskazanych w **Załączniku Nr 2**;
 - 4) zapewnia wykonywanie przez swoich pracowników poleceń wydawanych przez uprawnionych Pracowników Operatora w zakresie prowadzenia jazd manewrowych i bezpieczeństwa na Bocznicy;
 - 5) wyposaża swoich pracowników, uczestniczących w realizowanym procesie przewozowym, we wszelkie niezbędne dokumenty i przybory określone w przepisach; pracownicy Przewoźnika zobowiązani są do posiadania tychże dokumentów i przyborów w czasie wykonywania czynności związanych z realizacją Manewrów na terenie Bocznicy;
 - 6) niezwłocznie powiadamia Operatora o Zdarzeniach i wydarzeniach eksploatacyjnych na terenie Bocznicy, związanych bezpośrednio z jego Pojazdem kolejowym/Składem manewrowym lub Pracownikami Przewoźnika;
 - 7) niezwłocznie powiadamia Operatora o dostrzeżonych wszelkich zdarzeniach i wydarzeniach na terenie kolejowym, które tworzą lub mogą stworzyć jakiegokolwiek zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, ludzi i mienia, innych niż wymienione w pkt 6);
 - 8) na żądanie Operatora dokumentuje kwalifikacje i uprawnienia Pracowników Przewoźnika oraz przedstawia dokumentację,

potwierdzającą sprawność techniczną Pojazdów kolejowych używanych na terenie Bocznicy;

- 9) w przypadku rozwiązania Umowy, usuwa w terminie do 5 dni roboczych od dnia rozwiązania umowy pojazdy kolejowe, urządzenia i sprzęt z terenu OIU; w przypadku niewykonania tego zobowiązania, Przewoźnik pokrywa koszty usunięcia tych pojazdów, urządzeń i sprzętu przez Operatora;
- 10) zgłasza nadzorującemu lub kierującemu Manewrami na Bocznicy gotowość do Manewru Pojazdu kolejowego/Składu manewrowego po wykonanych czynnościach w ramach realizacji usługi;
- 11) ponosi odpowiedzialność finansową za usunięcie przez Operatora pozostałości po wykonanych czynnościach w ramach realizowanych usług, o ile, pomimo uprzedniego wezwania, nie usunął ich samemu;
- 12) 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;
- 13) ma prawo zrezygnowania z zamówionego (objętego Umową) udostępnienia infrastruktury i prowadzenia prac manewrowych na Bocznicy bez konsekwencji finansowych, jeżeli poinformuje Operatora o rezygnacji z wyprzedzeniem co najmniej 7 dni.

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

1. Każdy pracownik Przewoźnika oraz Operatora, który zauważył, że może dojść lub doszło do zdarzenia lub wydarzenia eksploatacyjnego, powinien:
 - 1) użyć wszelkich możliwych i dostępnych środków, aby wyeliminować zagrożenie i zapobiec zwiększeniu jego zasięgu oraz ograniczyć skutki;
 - 2) poinformować o tym nadzorującego pracę manewrową na Bocznicy (pracownika obsługi posterunku CS ŁKA) oraz dyspozytora przewozów i drużyn trakcyjnych.
2. W przypadku wystąpienia zdarzeń kolejowych lub wydarzeń eksploatacyjnych na terenie OIU Operator i Przewoźnik zobowiązani są do:
 - 1) współdziałania w celu zminimalizowania negatywnych skutków zaistniałych zdarzeń i wydarzeń;
 - 2) współdziałania przy usuwaniu szkód niesienia pomocy poszkodowanym;
 - 3) współdziałania przy ustalaniu przyczyn zdarzeń kolejowych i wydarzeń eksploatacyjnych.
3. Ustalanie przyczyn i okoliczności zdarzeń kolejowych i innych wydarzeń eksploatacyjnych oraz odpowiedzialności za ich następstwa dokonywane jest przez komisję kolejową powołaną przez Operatora z udziałem Przewoźnika.

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

III. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

1. Niniejszy Regulamin dostępu do obiektu infrastruktury usługowej, tj. bocznic kolejowej: „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew”, wraz z Cennikiem opłat za usługi w ramach dostępu do OIU wchodzi w życie 10 grudnia 2017 r.
2. Pełny tekst Regulaminu w języku polskim oraz angielskim, wraz z załącznikami, Operator OIU publikuje na stronie internetowej pod adresem: www.lka.lodzkie.pl.
3. Spis załączników do Regulaminu OIU:
 - 1) Załącznik Nr 1 – *Charakterystyka elementów infrastruktury kolejowej bocznic: „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew”;*
 - 2) Załącznik Nr 2 – *Regulacje wewnętrzne „ŁKA” sp. z o.o. określające zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego oraz utrzymania infrastruktury kolejowej na Bocznicach.*
 - 3) Załącznik Nr 3 – *Plan schematyczny Bocznic.*
 - 4) Załącznik Nr 4 – *Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na Bocznicach.*
 - 5) Załącznik Nr 5 – *Cennik opłat za usługi w ramach dostępu do OIU.*
 - 6) Załącznik Nr 6 – *Wniosek o dostęp do obiektu infrastruktury usługowej i zawarcie umowy na realizację usług w ramach tego dostępu.*
 - 7) Załącznik Nr 7 – *Wniosek o realizację usług w ramach dostępu do OIU.*

ZAŁĄCZNIK NR 1

CHARAKTERYSTYKA ELEMENTÓW INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY:
„ZAPLECZE TECHNICZNE SPÓŁKI „ŁKA” SP. Z O.O. – ŁÓDŹ WIDZEW”

1. Okręgi nastawcze i posterunki techniczne na Boczniczy oraz ich obsada:

- 1) Cała infrastruktura kolejowa Boczniczy stanowi jeden okręg nastawczy.
- 2) Granica okręgu przebiega:
 - od strony zachodniej (kierunek Łódź Fabryczna) – prostopadle do osi toru nr 201, na wysokości Tm 100 w km 4,921 linii nr 17 Łódź Fabryczna – Koluszki (km 0,053 boczniczy),
 - od strony wschodniej (kierunek Koluszki) – prostopadle do osi toru nr 202, na wysokości Tm 137 w km 5,751 linii nr 17 Łódź Fabryczna – Koluszki (km 0,886 Boczniczy).
- 3) Obsługa rozjazdów nr 24 i 47 oraz sprzężonych z nimi wykolejnic nr 24 i 47, a także tarcz manewrowych Tm 15 i Tm 21, zabudowanych, odpowiednio, na torach nr 201 i 202, jest prowadzona z nastawni LCS Łódź Widzew przez pracowników zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A.
- 4) Wszystkie rozjazdy układu torowego Boczniczy oraz znajdujące się na niej urządzenia srk są zdalnie sterowane z posterunku nastawczego Boczniczy o nazwie „Centrum Sterowania” (w skrócie: „CS”), umiejscowionego na pierwszym piętrze hali przeglądowo – naprawczej zaplecza.
- 5) Obsadę posterunku stanowią pracownicy posiadający kwalifikacje zawodowe dyżurnych ruchu lub nastawniczych.

2. Tory na Boczniczy:

Nr toru	Przeznaczenie	Długość ogólna toru			Długość użyteczna toru w kierunku: wsch. / zach.			Pojemność w kierunku: wsch. / zach.		Profil pdt. (‰)	Uwagi
		Od	Do	Długość [m]	Od	Do	Długość [m]	ezt o dl. 45,70 m (L-4268)	ezt o dl. 64,77 m (EN57)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
21 E	Tor objazdowy	PR 105	PR 111	473	Tm131	(105 – t21)	370	8	5	0,00	
					Tm107	(t21 – 111)	349	7			
22 E	Tor postojowy	KR 103	KR 113	483	Tm130	(105 – t22)	364	7	5	0,00	Postój i przekazywanie poj. do ruchu
					Tm106	(t22 – 111)	368	8			

23a E	Tor komunikacyjny / postojowy	KR 101	b.h.z.	208	k.p.z.	(103–t23a)	137	2	2	0,00	Przyjmowanie poj. z drogi
					Tm103	k.p.z.	136				
23b E	Tor przeglądowo – naprawczy	b.h.z.	b.h.w.	139	b.h.w.	b.h.z.	139	3	2	0,00	Mycie, sprzątanie, wodowanie, odfekalnianie, odladzanie poj.
					b.h.z.	b.h.w.	139				
23c E	Tor komunikacyjny / postojowy	b.h.w.	KR 116	255	Tm132	k.p.w.	142	3	2	0,00	
					k.p.w.	(t23c–113)	148				
24a E	Tor komunikacyjny / postojowy	KR 101	b.h.z.	208	k.p.z.	(102–t24a)	146	3	2	0,00	Postój i przekazywanie poj. do ruchu
					Tm102	k.p.z.	139				
24b	Tor przeglądowo – naprawczy	b.h.z.	b.h.w.	139	b.h.w.	b.h.z.	139	3	2	0,00	P2,P3, urz. do pomiaru nacisków kół, suwnica, tokarka, zapadnia, podnośniki
					b.h.z.	b.h.w.	139				
24c E	Tor komunikacyjny / postojowy	b.h.w.	KR 115	209	Tm133	k.p.w.	146	3	2	0,00	
					k.p.w.	(t24c–112)	147				
25a E	Tor komunikacyjny / postojowy	PR 104	b.h.z.	170	k.p.z.	(104–t25a)	113	2	1	0,00	Postój i przekazywanie poj. do ruchu
					Tm105	(t25a-t25b)	109				
25b	Tor przeglądowo – naprawczy	b.h.z.	b.h.w.	139	b.h.w.	b.h.z.	139	3	2	0,00	P1,P2, suwnica, pomosty, stan. zuż. zestawów, napiaszcz., sprzątanie
					b.h.z.	b.h.w.	139				

25c E	Tor postojowy	b.h.w.	PR 110	170	Tm129	k.p.w.	113	2	1	0,00	
					k.p.w.	(t25c-110)	114				
26a E	Tor postojowy	KR 102	b.h.z.	176	k.p.z.	(104-t26a)	114	2	1	0,00	Postój i przekazywanie poj. do ruchu
					Tm104	k.p.z.	113				
26b E	Tor przeglądowo – naprawczy	b.h.z.	b.h.w.	139	b.h.w.	b.h.z.	139	3	2	0,00	P1, sprzątnięcie, obsługa biletomatów, suwnica
					b.h.z.	b.h.w.	139				
26c E	Tor postojowy	b.h.w.	KR 112	178	Tm128	k.p.w.	105	2	1	0,00	
					k.p.w.	(t26c-110)	115				
27 E	Tor postojowy / odstawczy	b.k.o.	KR 116	246	Tm135	zas.k.o.	156	3	2	0,00	Postój i przekazywanie poj. do ruchu
					zas.k.o.	(t27-114)	156				
28 E	Tor postojowy / odstawczy	b.k.o.	PR 114	229	Tm134	zas.k.o.	159	3	2	0,00	Postój i przekazywanie poj. do ruchu
					zas.k.o.	(t28-114)	159				
201 E	Tor wyciągowy	PR 24*)	PR 101	117	Tm101	(24-t201)	57	1	0	0,00	
					Tm15	(t201-101)	59				
202 E	Tor wyciągowy	PR 116	PR 47*)	157	Tm21	(116-t202)	101	2	1	0,00	
					Tm136	(t202-47)	100				

Oznaczenia w tabeli: Tm 107 – tarcza manewrowa, (t21-111) lub (116-t202) – numer licznika osi, Wk – wykolejnica, PR – początek rozjazdu, KR – koniec rozjazdu, b.h.z. – brama hali od strony zachodniej, b.h.w. – brama hali od strony wschodniej, b.k.o. – belka koźła oporowego, zas.k.o. – początek zasyпки przed koźłem oporowym, k.p.z. – krawędź przejazdu wzdłuż hali po stronie zachodniej, k.p.w. – krawędź przejazdu wzdłuż hali po stronie wschodniej, *) – rozjazd stacji Łódź Widzew, 201 – numer toru niezaliczanego do pojemności Bocznicy, E – tor zelektryfikowany.

- 1) Ogólna długość torów na Boczniczy wynosi **3 835 m**;
- 2) Pojemność Boczniczy – maksymalna ilość pojazdów kolejowych, jaka może jednocześnie znajdować się na torach Boczniczy (bez torów wyciągowych, objazdowych i przeglądowo – naprawczych), pozwalająca jednak zachować jej pełną sprawność eksploatacyjną (z uwzględnieniem współczynnika rezerwy eksploatacyjnej: „0,6”) – wynosi:
 - a) dla ezt typu Flirt 3 (dł. 45,70 m) – **22 pojazdów**,
 - b) dla ezt typu EN 57 (dł. 64,77 m) – **15 pojazdów**.

3. Rozjazdy i wykolejnice na Boczniczy oraz rozjazdy kierujące na Bocznicę:

Numer, rodzaj i typ rozjazdu, rodzaj zamknięcia nastawczego	Numer wykolejnicy	Zasadnicze położenie zwrotnicy / wykolejnicy	Przynależność do okręgu nastawczego	Sposób przestawiania: elektr. (e), ręczny (r), mech. (m)	Wyposażenie rozj. w EOR (tak / nie)	Oświetlenie zwrotnicy / wykolejnicy (nie / stale / okresowo)	Informacje uzupełniające
1	2	3	4	5	6	7	8
24, Rz-60E1-1:9-300, suw.	-	Na tor nr 104	LCS ŁW	e	tak	stale	Obsługa i utrzymanie PKP PLK
101, Rld-49E1-1:9-300, suw.	-	Na rozj. nr 103	CS	e	tak	stale	Ogłędziny zewnętrzne rozjazdów (dwa razy na tydzień: w poniedziałek i czwartek) oraz ich konserwację (jeden raz na dwa tygodnie – czwartek) wykonuje wyznaczony pracownik drużyny manewrowej [1]
102, Rz-49E1-1:9-190, suw.	-	Na tor nr 24a	CS	e	tak	stale	
103, Rz-49E1-1:9-190, suw.	-	Na tor nr 23a	CS	e	tak	stale	
104, Rz-49E1-1:9-190, suw.	-	Na tor nr 25a	CS	e	tak	stale	
105, Rz-49E1-1:9-190, suw.	-	Na tor nr 21	CS	e	tak	stale	
110, Rz-49E1-1:9-190, suw.	-	Na tor nr 25c	CS	e	tak	stale	
111, Rz-49E1-1:9-190, suw.	-	Na tor nr 21	CS	e	tak	stale	
112, Rz-49E1-1:9-190, suw.	-	Na tor nr 24c	CS	e	tak	stale	
113, Rz-49E1-1:9-190, suw.	-	Na tor nr 23c	CS	e	tak	stale	

114, Rz-49E1-1:9-190, suw.	-	Na tor nr 27	CS	e	tak	stale	
115, Rz-49E1-1:9-190, suw.	-	Na rozj. nr 113	CS	e	tak	stale	
116, Rz-49E1-1:9-190, suw.	-	Na rozj. nr 115	CS	e	tak	stale	
47, Rz-49E1-1:9-190, suw.	-	Na tor nr 104	LCS ŁW	e	tak	stale	Obsługa i utrzymanie PKP PLK
-	Wk 24	Nałożona	LCS ŁW	e	-	stale	Obsługa i utrzymanie PKP PLK
-	Wk 47	Nałożona	LCS ŁW	e	-	stale	Obsługa i utrzymanie PKP PLK

Oznaczenia w tabeli: Rz – rozjazd zwyczajny, Rłd – rozjazd łukowy dwustronny, 49E1 – typ rozjazdu, suw. – zamknięcie nastawcze suwakowe, Wk – wykolejnica, CS – oznaczenie posterunku nastawczego na Bocznicy (Centrum Sterowania), e – elektryczny sposób przestawiania zwrotnic.

4. Urządzenia zabezpieczające i sterowania ruchem na Bocznicy:

- 1) Do zewnętrznych urządzeń srk zabudowanych przy lub na torach Bocznicy m.in. należą: napędy zwrotnicowe z kontrolą położenia iglic typu EEA-5, wykolejnice, świetlne tarcze manewrowe (latarnie sygnałowe typu EHA-22), wskaźniki, czujniki koła typu ELS-95 systemu licznika osi (SOL-21) przeznaczonego dla kontroli niezajętości torów i rozjazdów oraz sieć kablowa z armaturą (szafy kablowe, garnki kablowe, skrzynki kablowe).
- 2) Pod pojęciem wewnętrznych urządzeń sterowania ruchem kolejowym należy rozumieć część urządzeń srk umieszczonych w wydzielonych pomieszczeniach zamkniętych hali przeglądowo – naprawczej zaplecza (mikroprocesownia) oraz w pomieszczeniu obsługi nastawnicy komputerowej (nastawnicownia), spełniających warunki bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego, nastawianych z punktu sterującego na stanowisku operatorskim, lub działających samoczynnie na podstawie odbieranych zewnętrznych sygnałów sterujących. Do wewnętrznych urządzeń srk należy zaliczyć: komputer zależnościowy, sterowniki obiektowe, szafę urządzeń wewnętrznych systemu licznika osi typu EAS-4, system zasilania urządzeń Bocznicy, komputerowy pulpit nastawczy.
- 3) Urządzenia wewnętrzne srk są powiązane z urządzeniami zewnętrznymi i sterują nimi, przetwarzając informacje o ich stanie i działaniu.
- 4) Jako system zależnościowy stosowany jest na Bocznicy komputerowy systemem urządzeń srk typu *EBI* Lock 950 wersja 4, ze sterownikami *STC-2*.
- 5) W nastawnicach *EBI* Lock 950 w. 4, na stanowisku operatorskim, jako miejscowy komputerowy pulpit nastawczy stosowany jest podsystemem *EBI* Screen 300.

- 6) Urządzenia srk na Bocznicy zasilane są z dwóch niezależnych sieci poprzez zasilacz UPS.
- 7) Plan schematyczny urządzeń sterowania ruchem kolejowym na Bocznicy stanowi **Załącznik Nr 4** do Regulaminu.
- 8) Wykaz tarcz manewrowych stosowanych na Bocznicy przedstawia tabela:

Nazwa	Oznaczenie	Przeznaczenie	Sposób i kto obsługuje?	Uwagi
1	2	3	4	5
Tarcza manewrowa	Tm 100	Wyjazd z okręgu LCS ŁW od str. zachodniej w kier. toru nr 201	Elektrycznie, CS	
Tarcza manewrowa	Tm 101	Wyjazd z toru nr 201 w kier. torów zaplecza	Elektrycznie, CS	
Tarcza manewrowa	Tm 102	Wyjazd z toru nr 24a w kier. toru nr 201	Elektrycznie, CS	
Tarcza manewrowa	Tm 103	Wyjazd z toru nr 23a w kier. toru nr 201	Elektrycznie, CS	
Tarcza manewrowa	Tm 104	Wyjazd z toru nr 26a w kier. toru nr 201	Elektrycznie, CS	
Tarcza manewrowa	Tm 105	Wyjazd z toru nr 25a w kier. toru nr 201	Elektrycznie, CS	
Tarcza manewrowa	Tm 106	Wyjazd z toru nr 22 w kier. toru nr 201	Elektrycznie, CS	
Tarcza manewrowa	Tm 107	Wyjazd z toru nr 21 w kier. toru nr 201	Elektrycznie, CS	
Tarcza manewrowa	Tm 128	Wyjazd z toru nr 26c w kier. toru nr 202	Elektrycznie, CS	
Tarcza manewrowa	Tm 129	Wyjazd z toru nr 25c w kier. toru nr 202	Elektrycznie, CS	
Tarcza manewrowa	Tm 130	Wyjazd z toru nr 22 w kier. toru nr 202	Elektrycznie, CS	
Tarcza manewrowa	Tm 131	Wyjazd z toru nr 21 w kier. toru nr 202	Elektrycznie, CS	
Tarcza manewrowa	Tm 132	Wyjazd z toru nr 23c w kier. toru nr 202	Elektrycznie, CS	
Tarcza manewrowa	Tm 133	Wyjazd z toru nr 24c w kier. toru nr 202	Elektrycznie, CS	
Tarcza manewrowa	Tm 134	Wyjazd z toru nr 28 w kier. toru nr 202	Elektrycznie, CS	
Tarcza manewrowa	Tm 135	Wyjazd z toru nr 27 w kier. toru nr 202	Elektrycznie, CS	
Tarcza manewrowa	Tm 136	Wyjazd z toru nr 202 w kier. torów zaplecza	Elektrycznie, CS	
Tarcza manewrowa	Tm 137	Wyjazd z okręgu LCS ŁW od str. wschodniej w kier. toru nr 202	Elektrycznie, CS	
Tarcza manewrowa	Tm 15	Wyjazd z toru nr 201 w kier. okręgu LCS ŁW (od str. zachodniej)	Elektrycznie, LCS ŁW (PKP PLK S.A.)	
Tarcza manewrowa	Tm 21	Wyjazd z toru nr 202 w kier. okręgu LCS ŁW (od str. wschodniej)	Elektrycznie, LCS ŁW (PKP PLK S.A.)	

5. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn na Bocznicy:

- 1) W bezpośrednim sąsiedztwie z Bocznicą, poza jej granicami od strony północnej, w miejscu skrzyżowania w poziomie szyn toru głównego dodatkowego stacji Łódź Widzew nr 104 i wewnętrznej drogi dojazdowej,

prowadzącej od ul. Kosodrzewiny do Zaplecza Technicznego, urządzony jest przejazd kolejowo – drogowy kat. F, którego obsługę wykonuje pracownik obsługi posterunku nastawczego Bocznicy (CS ŁKA) „z odległości”:

Lokalizacja przejazdu (przejścia)		Kategoria przejazdu (torzejscia)	Odległość przejazdu (przejścia) od miejsca obsługi [m]	Urządzenia zabezpieczające na przejeździe (przejściu)	Uwagi (kto odpowiada za utrzymanie przejazdu?)
Km	Nr torów, na których przejazd (przejście) jest zlokalizowane				
1	2	3	4	5	6
5,067 (linia nr 17)	104	F	300,0 m (poster. nastawczy CS)	Przejazd wyposażony w rogatki stale zamknięte, otwierane przez użytkownika w razie potrzeby i po uzyskaniu zgody dyżurnego ruchu nastawni LCS Łódź Widzew	Szczegółowy sposób obsługi i utrzymania przejazdu regulują postanowienia Regulaminu obsługi przejazdu kolejowo – drogowego lub przejścia, załącznik nr 6 do niniejszego regulaminu, umowy korzystania z przejazdu zawartej między użytkownikiem bocznicy, a zarządcą infrastruktury oraz umowy najmu między użytkownikiem, a współużytkownikiem bocznicy

- 2) W celu połączenia transportu kolejowego z transportem samochodowym na Bocznicy, dla sprawnego jej funkcjonowania, na zewnątrz hali przeglądowo – naprawczej, wzdłuż ścian z bramami wjazdowymi, międzytorza torów nr 23a, 24a, 25a, 26a (na długości 8 m) oraz torów nr 23c, 24c, 25c, 26c, 27 i 28 (na długości 84 m), zostały utwardzone do poziomu szyn. Dodatkowo, dla umożliwienia wjazdu na wyznaczone tory ciągnika szynowo – drogowego, międzytorza torów nr 23a, 24a, 25a, 26a, w km 0,278, w analogiczny sposób jw., zostały utwardzone do poziomu szyn na długości 6 m.

6. Oświetlenie na Bocznicy:

- 1) Do oświetlenia kolejowych obiektów otwartych takich jak: tory, rozjazdy, przejazdy, przejścia w poziomie szyn oraz obiektów usytuowanych przy torach kolejowych, stosuje się na Bocznicy oprawy typu „kolejowego” do lamp sodowych Boyen 150 W kompensowane, IP≥65.
- 2) Oprawy typu „kolejowego” są stosowane wszędzie tam, gdzie istnieje niebezpieczeństwo pomylenia światła emitowanego przez oprawę oświetleniową z sygnałem wyświetlonym dla pojazdu kolejowego na sygnalizatorze. Oprawy tego typu spełniają wymagania określone przez PKP PLK S.A. w „Dokumencie Normatywnym Nr 01-5/ET/2008 (Oprawy oświetleniowe)”.
- 3) Sposób zawieszenia i rozmieszczenia opraw oświetleniowych na Bocznicy zapewnia właściwe i normatywne parametry oświetlenia obiektów, nie powodując oślnienia prowadzących pojazdy trakcyjne oraz nie wpływając ujemnie na widoczność i rozpoznawalność wskazań sygnalizacji kolejowej.
- 4) Sterowanie oświetleniem na Bocznicy jest automatyczne w funkcji natężenia oświetlenia oraz czasu z możliwością sterowania ręcznego.
- 5) Oprawy zamontowane są na wysięgnikach kolejowych półokrągłych krótkich – 0,5 m, na słupach wirowanych, na wysokości ok. 10,5 m nad poziomem terenu.

- 6) Przyjęto najmniejsze średnie natężenie oświetlenia – 10 lx, przy równomierności oświetlenia większej od 0,25.
- 7) Wykaz słupów oświetleniowych na Bocznicach wraz z ich danymi technicznymi oraz sposób oświetlenia naobiektowego i wewnątrz hali przeglądowo – naprawczej określono, odpowiednio, w tabeli 1 i 2:

Tabela 1

Lp.	Nr słupa	Typ słupa	Typ wysięgnika symbol / dł. ram. / kąt	Typ oprawy	Typ źródła światła	Sposób sterowania włącznikiem / wyłącznikiem
1.	1/1	EOP10,5/2,5	WR2/250/5°	2 * BOYM.S.150	2 * HST 150W	Sterowanie autom.
2.	1/2	EOP10,5/2,5	WR2/250/5°	2 * BOYM.S.150	2 * HST 150W	Sterowanie autom.
3.	1/3	EOP10,5/2,5	WR2/250/5°	2 * BOYM.S.150	2 * HST 150W	Sterowanie autom.
4.	1/4	EOP 10,5/2,5	WR 2/250/5°	2 * BOYM.S.150	2 * HST 150W	Sterowanie autom.
5.	1/5	EOP 10,5/2,5	WR2/250/5°	2 * BOYM.S.150	2 * HST 150W	Sterowanie autom.
6.	1/6	EOP 10,5/2,5	WR2/250/5°	2 * BOYM.S.150	2 * HST 150W	Sterowanie autom.
7.	1/7	EOP 10,5/2,5	WR2/250/5°	2 * BOYM.S.150	2 * HST 150W	Sterowanie autom.
8.	1/8	EOP10,5/2,5	WR1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
9.	1/9	EOP 10,5/2,5	WR1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
10.	1/10	EOP10,5/2,5	WR 1/250/5°	1 *BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
11.	2/1	EOP 10,5/2,5	WR2/250/5°	2 * BOYM.S.150	2 * HST 150W	Sterowanie autom.
12.	2/2	EOP 10,5/2,5	WR 1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
13.	2/3	EOP 10,5/2,5	WR1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
14.	2/4	EOP 10,5/2,5	WR1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
15.	2/5	EOP 10,5/2,5	WR1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
16.	2/6	EOP 10,5/2,5	WR1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
17.	2/7	EOP 10,5/2,5	WR1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
18.	3/1	EOP10,5/2,5	WR1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
19.	3/2	EOP 10,5/2,5	WR1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
20.	3/3	EOP 10,5/2,5	WR1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
21.	3/4	EOP 10,5/2,5	WR1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
22.	4/1	EOP 12/2,5	WR2/250/5°	2 * BOYM.S.150	2 * HST 150W	Sterowanie autom.
23.	4/2	EOP12/2,5	WR2/250/5°	2 * BOYM.S.150	2 * HST 150W	Sterowanie autom.
24.	4/3	EOP 12/2,5	WR2/250/5°	2 * BOYM.S.150	2 * HST 150W	Sterowanie autom.
25.	4/4	EOP10,5/2,5	WR1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
26.	4/5	EOP 10,5/2,5	WR1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
27.	4/6	EOP 10,5/2,5	WR 1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.

28.	4/7	EOP 10,5/2,5	WR 1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
29.	4/8	EOP10,5/2,5	WR1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
30.	4/9	EOP 10,5/2,5	WR1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
31.	5/1	EOP 10,5/2,5	WR2/250/5°	2 * BOYM.S.150	2 * HST 150W	Sterowanie autom.
32.	5/2	EOP 12/2,5	WR2/250/5°	2 * BOYM.S.150	2 * HST 150W	Sterowanie autom.
33.	5/3	EOP 12/2,5	WR2/250/5°	2 * BOYM.S.150	2 * HST 150W	Sterowanie autom.
34.	5/4	EOP 12/2,5	WR2/250/5°	2 * BOYM.S.150	2 * HST 150W	Sterowanie autom.
35.	5/5	EOP 12/2,5	WR2/250/5°	2 * BOYM.S.150	2 * HST 150W	Sterowanie autom.
36.	5/6	EOP 12/2,5	WR2/250/5°	2 * BOYM.S.150	2 * HST 150W	Sterowanie autom.
37.	5/7	EOPIO,5/2,5	WR1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
38.	5/8	EOP 10,5/2,5	WR1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
39.	5/9	EOP 10,5/2,5	WR1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
40.	6/1	EOP 10,5/2,5	WR2/250/5°	2 * BOYM.S.150	2 * HST 150W	Sterowanie autom.
41.	6/2	EOP 10,5/2,5	WR2/250/5°	2 * BOYM.S.150	2 * HST 150W	Sterowanie autom.
42.	6/3	EOP 10,5/2,5	WR1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
43.	6/4	EOP 10,5/2,5	WR1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
44.	6/5	EOP 10,5/2,5	WR1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
45.	6/6	EOP 10,5/2,5	WR1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
46.	6/7	EOP 10,5/2,5	WR 1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
47.	6/8	EOP 10,5/2,5	WR 1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
48.	6/9	EOP 10,5/2,5	WR 1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
49.	6/10	EOP 10,5/2,5	WR 1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.
50.	6/11	EOP 10,5/2,5	WR 1/250/5°	1 * BOYM.S.150	1 * HST 150W	Sterowanie autom.

Uwaga: (*) Wszystkie oprawy wyposażone w układ kompensacji mocy biernej.

Tabela 2

Miejsce znajdowania się punktów świetlnych	Rodzaj oświetlenia	Ilość lamp	Sposób sterowania włącznikiem / wyłącznikiem	Uwagi
Oświetlenie naobiektowe				
Nad bramami wjazdowymi - naświetlacz POWERLUG2 1x150 W prod. LUG z odbłyśnikiem asymetrycznym	metahalogenkowe	8	Sterowanie automatyczne	
Na ścianie podłużnej od strony toru 22 - naświetlacz szczelny np. typu SONPACK LX 1x 70 W prod. THORN z odbłyśnikiem asymetrycznym	metahalogenkowe	25	Sterowanie automatyczne	
Na ścianie północnej magazynu - naświetlacz POWERLUG2 1x150 W prod. LUG z odbłyśnikiem asymetrycznym	metahalogenkowe	5	Sterowanie automatyczne	
Oświetlenie w hali				
Główne: oprawa zawieszana high - bay typu Mitra New prod. ELGO	metahalogenkowe HIT/400 W	100	ręczne	sekcjonowane
Oświetlenie pod pomostami obsługowymi stałymi - przemysłowa oprawa zawieszana typ COSMO prod. ES-SYSTEM 2x T8/58 W	fluorescencyjne	34	ręczne	
Oświetlenie w kanałach i fundamentach maszyn - przemysłowa oprawa typ NEPTUN PC T8 prod. LUXIONA POLAND	fluorescencyjne	240	ręczne	

7. Sygnaly, wskaźniki i tablice informacyjne na Boczniczy:

Rodzaj	Oznaczenie	Dotyczy torów / rozjazdów	Przeznaczenie	Uwagi
1	2	3	4	5
Tarcza zaporowa	Z1 „Stój”	Tory nr 27, 28	Oznaczenie miejsca dokąd mogą być wykonywane jazdy manewrowe przed kozłem oporowym	
Wskaźnik na torach zelektryfikowanych	We 4	Tory nr 24b, 25b	Zakazuje wjazdu elektrycznych pojazdów trakcyjnych na ww. tory	Wskaźniki umieszczone z prawej strony torów nr 24a i 24c oraz 25a i 25c, patrząc w kier. torów 24b i 25b

Wskaźnik na torach zelektryfikowanych	We 4	Tory nr 27, 28	Zakazuje jazdy elektr. poj. trakcyjnych w kierunku zasyпки piaskowej i kozłów oporowych kończących ww. tory	Wskaźniki umieszczone z prawej strony ww. torów, przed zasypką piaskową, patrząc w kierunku kozłów oporowych
Tarcza zatrzymania	D1 „Stój”	Bramy wjazdowe / wyjazdowe do hali oraz na teren Bocznicy (t. nr 201, 202)	Zakazuje wykonywania jazd manewrowych – brama w stanie zamkniętym	Obraz sygnału namalowany na bramach wjazdowych, widoczny z obydwóch stron bramy
Wskaźnik ukresu	W 17	Rozjazdy nr: 101, 102, 103, 104, 105, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116.	Wyznacza miejsce, do którego wolno zająć dwa sąsiednie tory taborem	
Wskaźnik kanału radiowego	W 28	Dotyczy terenu całej Bocznicy	Wyznacza miejsce zmiany kanału radiowego z manewrowego na pociągowy (R 7) przy wyjeździe z Bocznicy	Wskaźniki umieszczone z prawej strony torów nr 201 i 202 przy wyjeździe z Bocznicy, tłem z nr kanału radiowego w kier. Bocznicy
Wskaźniki obecności napięcia w sieci wewnątrz hali (wzdłuż toru)	-	Tory nr 23b i 26b	Informują, czy napięcie w sieci trakcyjnej torów jest załączone (kolor czerwony), czy nie (kolor biały)	Wskaźniki usytuowane wzdłuż ww. torów, w ilości łącznie 20 szt. (po 5 z każdej strony toru).
Wskaźniki obecności napięcia w sieci przy wjeździe do / wyjeździe z hali	-	Tory nr 23b i 26b	Informują, czy napięcie w sieci trakcyjnej torów jest załączone (kolor biały: dopuszczający jazdę el. poj. trakcyjnych), czy nie (kolor czerwony: zabraniający jazdę el. poj. trakcyjnych)	Wskaźniki usytuowane przy wjeździe do / wyjeździe z hali, z prawej strony ww. torów (patrząc w kier. jazdy). <u>UWAGA:</u> Wyświetlenie światła białego na wskaźniku nie jest równoznaczne z udzieleniem zezwolenia na jazdę el. poj. trakc. (patrz pkt 6.2.20).

- 1) Tarcze manewrowe stosowane na Bocznicy zostały opisane w ust. 4 Załącznika Nr 1.
- 2) Stosowane na Bocznicy wskaźniki, tarcze zatrzymania, tarcze zaporowe oraz tablice informacyjne w porze nocnej nie oświetla się dodatkowo.

8. Sieć trakcyjna na Bocznicy:

Opis urządzeń sieci trakcyjnej na Bocznicy, plan rozmieszczenia i obsługi jej odłączników oraz zasady utrzymania sieci trakcyjnej określa załącznik nr 4 do Regulaminu pracy bocznic kolejowej.

ZAŁĄCZNIK NR 2

REGULACJE WEWNĘTRZNE „ŁKA” SP. Z O.O. OKREŚLAJĄCE ZASADY I WYMAGANIA DOTYCZĄCE BHP, BEZPIECZNEGO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO ORAZ UTRZYMANIA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ NA BOCZNICY

1. Instrukcja obsługi, utrzymania i eksploatacji hamulców w pojazdach kolejowych (ŁKAm-2),
2. Instrukcja dla maszynisty i pomocnika maszynisty drużyny trakcyjnej (ŁKAm-4),
3. Instrukcja utrzymania i eksploatacji urządzeń radiołączności pociągowej i manewrowej (ŁKAr-7),
4. Instrukcja o organizacji pracy manewrowej i zestawianiu pociągów (ŁKAr-8),
5. Instrukcja o postępowaniu w sprawach wypadków, poważnych wypadków i incydentów (ŁKAr-9),
6. Instrukcja utrzymania torów, rozjazdów oraz podtorza na bocznicach kolejowej Spółki „ŁKA” sp. z o.o. (ŁKAd-13),
7. Instrukcja obsługi i utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz elektrycznego ogrzewania rozjazdów na bocznicach kolejowej Spółki „ŁKA” sp. z o.o. (ŁKAe-14).
8. Regulamin pracy bocznic kolejowych: „Zaplecze Techniczne Spółki „ŁKA” sp. z o.o. – Łódź Widzew”.
9. Instrukcja bhp ogólna dla zakładu – Zaplecze Techniczne ŁKA.
10. Procedura Nr P/10-1-1 „Zasady postępowania po zaistnieniu wydarzenia eksploatacyjnego”.

ZAŁĄCZNIK NR 3

PLAN SCHEMATYCZNY BOCZNICY

ZAŁĄCZNIK NR 4

**PLAN SCHEMATYCZNY URZĄDZEŃ ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM
KOLEJOWYM NA BOCZNICY**

ZAŁĄCZNIK NR 5

CENNIK OPŁAT ZA USŁUGI W RAMACH DOSTĘPU DO OIU

ZAŁĄCZNIK NR 6

**WNIOSEK O DOSTĘP DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ I ZAWARCIE
UMOWY NA REALIZACJĘ USŁUG W RAMACH TEGO DOSTĘPU**

WNIOSEK O DOSTĘP DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ I ZAWARCIE UMOWY NA REALIZACJĘ USŁUG W RAMACH TEGO DOSTĘPU

Dane wnioskodawcy:		WNIOSEK		 ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA
Nazwa podmiotu:		Nr wniosku:		
Ulica i nr lokalu:		Rok:	<u>20</u>	
Kod pocztowy, miejscowość:		WPLYNAŁ DO:	"ŁKA" sp. z o. o.	
Nr telefonu, adres e-mail, strona www:		dnia:		
NIP:		o godzinie:		
REGON:				

1. Dane taboru:

typ, seria:						
masa brutto:						
długość pojazdu:						
nacisk osi na szynę:						
rzeczywista masa hamująca:						

2. Umowa:

Zwracam się o zawarcie Umowy na świadczenie usług wskazanych w punkcie 6 niniejszego wniosku w okresie:

3. Wymagane dokumenty:

Poświadczona kopia ważnej licencji na wykonywanie przewozów kolejowych (art. 43 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym - Dz.U. 2017, poz. 2117, z późn. zm.) w języku polskim lub uwierzytlenionym tłumaczeniu na język polski.

Poświadczona kopia ważnego certyfikatu bezpieczeństwa (art. 18b Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym - Dz.U. 2017, poz. 2117, z późn. zm.) w języku polskim lub uwierzytlenionym tłumaczeniu na język polski.

4. Oświadczenia:

1. Oświadczam, że będę informował o zmianach, zawieszeniu lub cofnięciu licencji i/lub certyfikatu bezpieczeństwa.

Oświadczam, że pojazdy kolejowe przeznaczone do realizacji usług spełniają wszystkie warunki technicznej eksploatacji określone w przepisach wydanych na podstawie Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2017 r., poz. 2117, z późn. zm.), w tym – w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. 2016, poz. 226, z późn. zm.).

Oświadczam, że pojazdy kolejowe przeznaczone do realizacji usług są oznakowane zgodnie z wymogami rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. 2013, poz. 211, z późn. zm.).

Oświadczam, że w trakcie realizacji usług na terenie OIU na stanowiskach maszynisty i na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych są zatrudnieni pracownicy spełniający warunki określone w Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2017, poz. 2117) i wydanych na jej podstawie przepisach.

5. Informacje dodatkowe:

Pojazd przystosowany do radiołączności obowiązującej na bocznicach:

- tak
 nie - wymagane udostępnienie radiotelefonu

Wymagane szkolenie pracowników z zakresu warunków miejscowych na bocznicach ZT ŁKA (wg odrębnej kalkulacji):

- tak
 nie

Prowadzący pojazdy kolejowe z napędem na podstawie licencji posiadają egzamin rozszerzający świadectwo o infrastrukturę bocznic ZT ŁKA:

- tak
 nie - wymagana stała obecność pilota ze strony Operatora

6. Wyszczególnienie usług		Wybór [x] <input type="checkbox"/>	Termin				
			dzień	miesiąc	rok	godziny	
						od	do
tory postojowe	22	<input type="checkbox"/>					
	27	<input type="checkbox"/>					
	28	<input type="checkbox"/>					
myjnia automatyczna		<input type="checkbox"/>					
stanowisko do odfekalniania		<input type="checkbox"/>					
stanowisko do wodowania		<input type="checkbox"/>					
stanowisko tokarki podtorowej		<input type="checkbox"/>					
stanowisko laserowego pomiaru zużycia zestawów kołowych		<input type="checkbox"/>					
stanowisko wagi		<input type="checkbox"/>					
stanowisko napełniania piasecznic		<input type="checkbox"/>					

7. Podpis przedstawiciela wnioskodawcy:

Imię i nazwisko:		Data:	
Dane kontaktowe:	Tel.:	pieczęć firmowa i podpis	
	Faks:		
	E-mail:		


8. Informacja "ŁKA" sp. z o.o. :

Wniosek przyjęty do realizacji		Wniosek odrzucony z powodu:	
Przydzielony termin usługi:			
Imię i nazwisko:		Imię i nazwisko:	
pieczęć firmowa i podpis		pieczęć firmowa i podpis	
Data:		Data:	

ZAŁĄCZNIK NR 7

WNIOSEK O REALIZACJĘ USŁUG W RAMACH DOSTĘPU DO OIU

WNIOSEK O REALIZACJĘ USŁUG W RAMACH DOSTĘPU DO OIU
(dotyczy umowy na realizację usług w ramach dostępu do OIU Nr z dnia:)

Dane wnioskodawcy:		WNIOSEK		 ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA
Nazwa podmiotu:		Nr wniosku:		
Ulica i nr lokalu:		Rok:	<u>20</u>	
Kod pocztowy, miejscowość:		WPLYNAŁ DO:	"ŁKA" sp. z o. o.	
Nr telefonu, adres e-mail, strona www:		dnia:		
NIP:		o godzinie:		
REGON:				

Usługa planowa Usługa nieplanowa

1. Wyszczególnienie usług:	Wybór [x] <input checked="" type="checkbox"/>	Termin					
		dzień	miesiąc	rok	godziny		
					od	do	
tory postojowe	22	<input type="checkbox"/>					
	27	<input type="checkbox"/>					
	28	<input type="checkbox"/>					
myjnia automatyczna	<input type="checkbox"/>						
stanowisko do odfekalniania	<input type="checkbox"/>						
stanowisko do wodowania	<input type="checkbox"/>						
stanowisko tokarki podtorowej	<input type="checkbox"/>						
stanowisko laserowego pomiaru zużycia zestawów kołowych	<input type="checkbox"/>						
stanowisko wagi	<input type="checkbox"/>						
stanowisko napełniania piasecznic	<input type="checkbox"/>						

2. Dane taboru:

typ, seria:	
masa brutto:	
długość pojazdu:	
nacisk osi na szynę:	
rzeczywista masa hamująca:	

3. Informacje dodatkowe:

Pojazd przystosowany do radiołączności obowiązującej na bocznicach:

- tak
 nie - wymagane udostępnienie radiotelefonu

Wymagane szkolenie pracowników z zakresu warunków miejscowych na bocznicach ZT ŁKA (wg odrębnej kalkulacji):

- tak
 nie

Prowadzący pojazdy kolejowe z napędem na podstawie licencji posiadają egzamin rozszerzający świadectwo o infrastrukturę bocznicową ZT ŁKA:

- tak
 nie - wymagana stała obecność pilota ze strony Operatora

4. Podpis przedstawiciela wnioskodawcy:

Imię i nazwisko:		Data:	
Dane kontaktowe:	Tel.:		
	Faks:		
	E-mail:		
pieczęć firmowa i podpis			

5. Informacja "ŁKA" sp. z o.o. :

Wniosek przyjęty do realizacji		Wniosek odrzucony z powodu:	
Przydzielony termin usługi:			
Imię i nazwisko:		Imię i nazwisko:	
pieczęć firmowa i podpis		pieczęć firmowa i podpis	
Data:		Data:	