

**Regulamin**  
**sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Szybka Kolej**  
**Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.**  
**na rozkład jazdy pociągów 2020/21**



**Gdynia 2020 r.**



## SPIS TREŚCI

<b>WSTĘP</b> .....	<b>5</b>
§ 1 Definicje i używane skróty.....	5
§ 2 Dane zarządcy.....	7
§ 3 Warunki uzyskania prawa dostępu do linii kolejowej nr 250.....	8
§ 4 Wykaz i charakterystyka linii kolejowych udostępnianych aplikantom.....	9
§ 5 Wykaz punktów stykowych z infrastrukturą innych zarządców.....	11
§ 6 Ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury kolejowej.....	12
§ 7 Szczególne wymagania techniczne i organizacyjne dotyczące użytkowników infrastruktury kolejowej udostępnianej przez SKM.....	13
§ 8 Szczegółowa specyfikacja usług w ramach udostępniania infrastruktury kolejowej.....	13
§ 9 Wymagania dotyczące personelu przewoźnika.....	14
§ 10 Wymagania dotyczące taboru.....	14
§ 11 Wymagania dotyczące organizacji przejazdów.....	16
§ 12 Regulacje wewnętrzne.....	17
§ 13 Tryb składania i rozpatrywanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej.....	17
§ 14 Postępowanie w razie zdarzeń oraz sytuacji eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych na linii kolejowej.....	18
§ 15 Szczególne zasady postępowania w przypadkach wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, sytuacji nadzwyczajnej i kryzysowej.....	19
§ 16 Sposób powiadamiania o zmianach dotyczących parametrów technicznych i eksploatacyjnych.....	20
§ 17 Obowiązki i uprawnienia stron.....	20
§ 18 Opłaty za korzystanie z infrastruktury.....	23
§ 19 Procedury rozstrzygania sporów i odwołań w zakresie spraw związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej oraz planu wykonania.....	24
§ 20 Obiekty infrastruktury usługowej.....	25
§ 21 Komunikacja zastępcza.....	25
§ 22 Sposób opracowania i rozpowszechniania Regulaminu.....	25
§ 23 Postanowienia końcowe.....	26
§ 24 Klauzula informacyjna.....	26
<b>Wykaz zmian i uzupełnień</b> .....	<b>28</b>
<b>ZAŁĄCZNIKI</b> .....	<b>29</b>
Załącznik nr 1 Spis adresatów i telefonów kontaktowych PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.....	29
Załącznik nr 2 Wykaz regulacji wewnętrznych obowiązujących użytkowników linii kolejowych zarządzanej przez PKP SKM spółka z o.o.....	30
Załącznik nr 3 Wykaz materiałów, z których mogą być wykonane nakładki ślizgowe odbieraka prądu (pantografu) pojazdu kolejowego do kontaktu z siecią trakcyjną.....	31
Załącznik nr 4 Parametry peronów.....	32
Załącznik Nr 5 Wzór upoważnienia do przebywania na terenie zarządzanym przez PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.....	34
Załącznik nr 6 Procedura układania harmonogramów remontów planowych i nieplanowych.....	38
Załącznik Nr 7 Stawki opłaty podstawowej.....	39
Załącznik nr 8 Plan wykonania.....	40



## WSTĘP

Postanowienia niniejszego Regulaminu, opracowane na podstawie art. 32 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r., i aktów wykonawczych do niej, w tym w rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej określają zasady udostępniania zarządzanej infrastruktury oraz obiektów infrastruktury usługowej połączonych z siecią kolejową pozostających w zarządzie PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., zwanej dalej również „SKM” lub „Spółką”, w tym w szczególności:

- 1) tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej;
- 2) charakterystykę infrastruktury kolejowej przeznaczonej do udostępniania oraz informacje o warunkach dostępu do niej;
- 3) cennik, o którym mowa w art. 33 ust. 13 ustawy o transporcie kolejowym;
- 4) warunki korzystania z udostępnionej infrastruktury kolejowej;
- 5) zakres usług związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej i warunki ich zapewnienia.

Zasadą nadrzędną jest niedyskryminujące traktowanie wszystkich przewoźników.

## § 1

### Definicje i używane skróty

Do celów niniejszego Regulaminu zastosowanie mają następujące definicje i skróty:

- 1) **aplikant** – przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego [zgodnie z definicją określoną w art. 4 pkt 9b Ustawy];
- 2) **cykliczny rozkład jazdy** – rozkład jazdy grupy pociągów, zgodnie z definicją określoną w § 2 pkt 1 Rozporządzenia;
- 3) **dni robocze** – dni tygodnia od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy;
- 4) **infrastruktura kolejowa** – elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy,;
- 5) **IRJ** – indywidualny rozkład jazdy pociągu, w rozumieniu § 8 Rozporządzenia;
- 6) **harmonogram opracowania rozkładu jazdy pociągów oraz zmian rozkładu jazdy pociągów** – dokument ustalający terminy wykonywania poszczególnych zadań w zakresie opracowania Roczego Rozkładu Jazdy;
- 7) **kolizja pomiędzy złożonymi wnioskami** – sytuacja, w której co najmniej dwóch przewoźników kolejowych złożyło wnioski o przydzielenie tras pociągów (zgodnie z definicją trasy pociągu określoną w art. 4 pkt 12 Ustawy) na korzystanie z tego samego odcinka linii w tym samym czasie;
- 8) **koordynacja połączeń** – proces rozwiązywania przez SKM w drodze konsultacji z przewoźnikami kolejowymi, kolizji pomiędzy złożonymi wnioskami o przydzielenie tras pociągów;
- 9) **okres przepelnienia** – część doby, doba lub dni ustalone przez SKM, w których popyt na zdolność przepustową linii kolejowej lub jej odcinka nie może być w pełni zaspokojony, w tym biorąc pod uwagę parametry pociągu zamówione przez aplikanta, nawet po dokonaniu koordynacji;
- 10) **pociąg pasażerski niehandlowy** – próżny skład pasażerski, pociąg pasażerski nierealizujący przewozu osób;
- 11) **pociąg międzywojewódzki** – pociąg pasażerski kursujący w połączeniach krajowych z przekroczeniem granicy województwa, inny niż pociąg wojewódzki;
- 12) **pociąg wojewódzki** – pociąg pasażerski kursujący w granicach administracyjnych województwa lub do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający

- przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu oraz pociąg powrotny, inny niż pociąg międzywojewódzki;
- 13) **pociąg utrzymaniowo-naprawczy** – pociąg lub pojazd pomocniczy SKM albo przewoźnika działającego na zlecenie SKM, wykonujący przejazd w celu utrzymania infrastruktury kolejowej, nadzoru, przeprowadzenia badań lub usuwania awarii;
  - 14) **pracownicy przewoźnika** – pracownicy przewoźnika oraz inne osoby, którymi się on posługuje, w celu wykonywania Umowy;
  - 15) **pracownicy SKM** – pracownicy Spółki lub inne osoby, którymi się ona posługuje, w celu wykonywania Umowy;
  - 16) **Prezes UTK** – Prezes Urzędu Transportu Kolejowego;
  - 17) **przerwa technologiczna** – ustalone przez zarządcę czasowe ograniczenie udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym, wykorzystywane do prowadzenia prac inwestycyjnych, modernizacyjnych, remontowych i bieżącego utrzymania;
  - 18) **przewoźnik** – przewoźnik kolejowy, zgodnie z definicją określoną w art. 4 pkt 9 Ustawy;
  - 19) **przewóz okazjonalny** – pasażerski przewóz okazjonalny, zgodnie z definicją określoną w art. 4 pkt 22a Ustawy, realizowany w ramach wolnej zdolności przepustowej;
  - 20) **Regulamin** – niniejszy Regulamin sieci;
  - 21) **relacja pociągu** – droga przejazdu pociągu pomiędzy rozkładowym punktem początkowym i końcowym, przy czym punkt początkowy relacji pociągu nie może być jednocześnie jej punktem końcowym;
  - 22) **roczny rozkład jazdy pociągów (RRJ)** – rozkład jazdy pociągów obowiązujący pomiędzy dwoma kolejnymi zmianami rozkładu jazdy pociągów następującymi o północy w drugą sobotę grudnia;
  - 23) **Rozporządzenie** – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej;
  - 24) **PLK** – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
  - 25) **sytuacja kryzysowa** – sytuacja będąca następstwem zagrożenia i prowadząca do zakłóceń w procesie eksploatacyjno-przewozowym, realizowanym na liniach kolejowych zarządzanych przez SKM oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy o zasięgu lokalnym, regionalnym, ogólnokrajowym (ogólnosieciowym), międzynarodowym, w wyniku której następuje naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego, narażenie zdrowia lub życia ludzkiego oraz powstają straty materialne lub szkody w środowisku naturalnym.

Sytuacja kryzysowa może wynikać w szczególności z następujących zagrożeń:

- a. terrorystycznych – atak na obiekty infrastruktury kolejowej, uszkodzenie lub zniszczenie tych obiektów, spowodowanie skażenia obiektów kolejowych, środowiska, itp.,
- b. naturalnych – obejmujących katastrofy naturalne (powodzie, pożary, silne wiatry, intensywne opady atmosferyczne, wyładowania atmosferyczne, wstrząsy sejsmiczne, osuwiska ziemi, itp.),
- c. technicznych – zdarzenia lub sytuacje potencjalnie niebezpieczne, w rozumieniu Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8, awarie sieci energetycznych, awarie systemów łączności, awarie systemów komputerowych, itp.,
- d. społecznych – protesty, strajki, blokady, imprezy masowe, itp.,
- e. politycznych – polegające na nasileniu się działań zorganizowanych grup społecznych (formalnych i nieformalnych) uniemożliwiających wypełnienie przez państwo jego głównych funkcji, jednak niepowodujących wprowadzenia na terenie Rzeczypospolitej Polskiej lub Jej części, jednego ze stanów nadzwyczajnych lub stanów gotowości obronnej czasu kryzysu

lub wojny. Tego typu zagrożenia mogą wynikać z nieprzestrzegania umów i prawa międzynarodowego, braku gotowości do współpracy międzynarodowej, rozwoju agresywnych ideologii, zmiany granic w otoczeniu państwa, przeciwstawiania się tendencjom stabilizacyjnym i integracyjnym w regionie, istnienia w państwie secesjonistycznych grup i ich dążeń do autonomii, antynarodowej polityki innych państw, zastraszania państw, itp.,

- f. organizacyjnych – wynikających z nieprawidłowej organizacji pracy lub niewłaściwego organizowania i wykonywania obowiązków przez przedsiębiorstwa kolejowe;

26) **sytuacja nadzwyczajna** – sytuacja, w której w wyniku nagłego wydarzenia powstałego niezależnie od woli stron Umowy o wykorzystanie, stwarzającego zakłócenie lub zagrożenie zakłócenia procesu eksploatacyjnego na liniach SKM, niemożliwe jest wykonanie zobowiązań wynikających z tej umowy, a której żadna ze stron umowy, przy zachowaniu należytej staranności, nie mogła przewidzieć lub zapobiec.

Sytuacja nadzwyczajna może wynikać m.in. z:

- a. wprowadzenia na całym obszarze kraju lub jego części stanu nadzwyczajnego (stanu klęski żywiołowej, stanu wyjątkowego, stanu wojennego) lub innych wydarzeń będących następstwem decyzji władz publicznych (administracji rządowej lub samorządowej), skutkującej zmianami w procesie eksploatacyjnym,
- b. zagrożenia atakiem terrorystycznym,
- c. innych nieprzewidzianych wydarzeń jak: powodzie, pożary, silne wiatry, wichury, osuwiska ziemi, długotrwałe opady atmosferyczne, wyładowania atmosferyczne, potrącenia osób postronnych, kolizje ze zwierzętami / wkraczanie zwierząt w skrajnię, protesty społeczne, awarie zewnętrznych sieci energetycznych lub zewnętrznych sieci łączności itp.;

27) **sytuacja eksploatacyjna potencjalnie niebezpieczna** – wydarzenie kolejowe niebędące poważnym wypadkiem, wypadkiem, incydem, mające nieznaczny wpływ na wzrost ryzyka – do kontrolowanego poziomu ryzyka akceptowalnego i powodująca utrudnienia w prowadzeniu ruchu pociągów, zgodnie z definicją określoną w Instrukcji SKM r-8;

28) **Umowa o przydzielenie** – umowa o przydzielenie zdolności przepustowej zawierana z aplikantem;

29) **Umowa o wykorzystanie** – umowa o wykorzystanie zdolności przepustowej zawierana z przewoźnikiem;

30) **Ustawa** – ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r.;

31) **zarządzanie kryzysowe** – działalność polegająca na zapobieganiu sytuacjom kryzysowym i nadzwyczajnym, przejmowaniu nad nimi kontroli i kształtowaniu ich przebiegu w drodze zaplanowanych działań oraz na odtwarzaniu infrastruktury lub przywróceniu jej pierwotnego charakteru;

32) **zastępczy rozkład jazdy pociągów (ZRJ)** – rozkład jazdy opracowany przez SKM i uzgadniany z przewoźnikiem, zawierający zmiany w rocznym rozkładzie jazdy pociągów wynikające z ograniczeń przepustowości mających wpływ na ruch pociągów związane z koniecznością prowadzenia robót wynikających w szczególności z potrzeby modernizacji, rewitalizacji, napraw bieżących, konieczności usunięcia awarii, czy wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych.

## § 2

### Dane zarządcy

1. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o. o. została zarejestrowana w RHB 29 grudnia 2000 r., a następnie wpisana do Rejestru Przedsiębiorców pod numerem KRS: 0000076705 – postanowieniem z dnia 01 marca 2002 r. (sygnatura sprawy: GD. XVINS –

REJ KRS /5597/1/559) Sąd Rejonowy w Gdańsku VIII Wydział Gospodarczy Gdańsk Północ.

2. SKM rozpoczęła działalność gospodarczą 1 lipca 2001 r.
3. SKM działa – wykonując zadania zarządcy infrastruktury kolejowej na zarządzanej przez siebie infrastrukturze kolejowej – w oparciu o umowę spółki, przepisy Ustawy, ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych, ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz inne obowiązujące przepisy. SKM posiada autoryzację bezpieczeństwa: Nr PL2120150010 wydaną w dniu 21.12.2015 r.
4. Dane teleadresowe Zarządcy:  
PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o. o.  
ul. Morska 350 A, 81 – 002 Gdynia  
tel. 58 721 29 11  
fax 58 721 29 91  
e-mail: [skm@skm.pkp.pl](mailto:skm@skm.pkp.pl)

### **§ 3**

#### **Warunki uzyskania prawa dostępu do linii kolejowej nr 250**

1. Przewoźnik zamierzający po raz pierwszy prowadzić przejazdy pociągów po linii kolejowej nr 250, uzyskuje prawo dostępu do infrastruktury kolejowej SKM, jeżeli przedłoży:
  - 1) poświadczoną kopię ważnej licencji, o której mowa w art. 43 ustawy;
  - 2) poświadczoną kopię ważnego certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18b ustawy;
  - 3) oświadczenia przewoźnika, że do realizacji przejazdów będzie wykorzystywał tabor spełniający warunki określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych;
  - 4) oświadczenie, że będzie informował o zmianach lub cofnięciu licencji i/lub certyfikatu bezpieczeństwa.Dokumenty należy przedłożyć w języku polskim lub w uwierzytelnionym tłumaczeniu oryginałów na język polski.
2. Przewoźnik posiadający prawo dostępu do infrastruktury kolejowej SKM uzyskane w poprzednich rozkładach jazdy, zobowiązany jest na co najmniej 10 dni przed terminem składania wniosków o przydzielenie tras pociągów w RRJ do przedłożenia SKM oświadczenia, że dokumenty, o których mowa w ust. 1, będące podstawą do uzyskania prawa dostępu zachowują swoją ważność lub w przypadku zmiany tych dokumentów do przedłożenia poświadczonych kopii uaktualnionych dokumentów.
3. Informacje dotyczące sposobu uzyskania licencji oraz certyfikatu, o których mowa w ust. 1 dostępne są nieodpłatnie w postaci elektronicznej na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego [www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl).
4. Prawo dostępu zachowuje swoją ważność pod warunkiem, że dokumenty, o których mowa w ust. 1, nie straciły swej ważności lub nie uległy zmianie. W przypadku, kiedy dokumenty stanowiące podstawę do jego wydania straciły swą ważność lub uległy zmianie, przewoźnik zobowiązany jest do niezwłocznego przedstawienia SKM aktualnych dokumentów.
5. Przewoźnik nabywa prawo do korzystania z przydzielonych tras pociągów po zawarciu Umowy.
6. Przed zawarciem Umowy, przewoźnik zamierzający prowadzić przejazdy pociągów po linii kolejowej nr 250, składa na adres SKM poświadczoną aktualną kopię wypisu z Krajowego Rejestru Sądowego.



## § 4

### Wykaz i charakterystyka linii kolejowych udostępnianych aplikantom

1. SKM zarządza linią kolejową nr 250 Gdańsk Główny – Rumia. Jest to linia pierwszorzędna (wg klasyfikacji Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), funkcjonalnie wydzielona z systemu kolei i przeznaczona wyłącznie dla ruchu pasażerskiego (w szczególności wojewódzkich i lokalnych przewozów pasażerskich), normalnotorowa, dwutorowa, zelektryfikowana napięciem 3000 V prądu stałego.
2. Zarządca określił jednolitą na całej długości kategorię zarządzanej linii kolejowej oznaczoną jako kategoria 2.
3. Linię kolejową charakteryzują podstawowe parametry techniczno - eksploatacyjne, tj.:
  - 1) maksymalna prędkość – 70 km/h,
  - 2) dopuszczalny nacisk osi:
    - a) na całej długości linii kolejowej nr 250 wynosi 221 kN/oś tj. 22,5 tony/oś,
    - b) na torach stacyjnych stacji Gdynia Cisowa Postojowa wynosi 221 kN/oś tj. 22,5 tony/oś, z wyjątkiem toru 151, 204 i 205 gdzie dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 148,72 kN/oś tj. 15,2 tony/oś,
  - 3) skrajnia budowli – dla odcinków linii niepoddanych modernizacji - typu „B”, dla odcinków zmodernizowanych po 2016 roku – „GU1”:
    - a) minimalny rozstaw toru - 3500 mm,
    - b) minimalna odległość urządzeń - 2200 mm od osi toru dla skrajni typu „B” i 2 000 mm dla skrajni „GU1” (na prostej),
    - c) nominalna wysokość peronu - 960 mm, w odległości min. 1650 mm od osi toru
  - 4) typ łączności pociągowej – ogólna sieciowa, radiołączność pociągowa PKP PLK S.A., kanał 5,
  - 5) minimalna długość peronów przystanków na linii – 198 metrów,
  - 6) długość drogi hamowania – 485 metrów,
  - 7) linia wyposażona jest w przytorowe urządzenia samoczynnego hamowania pociągów.
4. Na linii kolejowej nr 250, występują zasadniczo dwie grupy funkcjonalne urządzeń sterowania ruchem kolejowym:
  - 1) urządzenia stacyjne zabudowane na posterunkach ruchu Gdańsk Główny „G-SKM”, Gdańsk Wrzeszcz „Wr-SKM”, Gdańsk Oliwa „GOI-SKM”, Sopot „Sp-SKM”, Gdynia Orłowo „GOr-SKM”, Gdynia Główna „GG-SKM”, Gdynia Chylonia „GCh-SKM” z komputerowymi urządzeniami stacyjnymi typu WT UZ i urządzeniami warstwy nadrzędnej ILTOR-2, z układową kontrolą niezajętości torów i rozjazdów oraz Gdyni Cisowej Postojowej „GCA” z urządzeniami przekaźnikowymi typu E i urządzeniami warstwy nadrzędnej ILTOR-2 z układową kontrolą niezajętości torów i rozjazdów.
  - 2) urządzenia liniowe, regulujące ruch pociągów na szlakach linii kolejowej nr 250 Gdańsk Główny – Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Oliwa – Sopot – Gdynia Orłowo – Gdynia Główna – Gdynia Chylonia oraz Gdynia Cisowa Postojowa – Rumia, z zabudowanymi urządzeniami samoczynnej trzystawnej blokady liniowej z układową kontrolą niezajętości torów.
5. Zasilanie podstawowe i rezerwowe urządzeń sterowania ruchem kolejowym wykorzystuje przyłącza energetyczne zlokalizowane przy podstacjach Linii Potrzeb Nietrakcyjnych (LPN) PKP Energetyka.
6. Zagadnienia dotyczące sygnalizacji wraz z wykazem sygnałów stosowanych na linii kolejowej nr 250 zostały uregulowane w „Instrukcji sygnalizacji SKMe-1 (E-1).
7. Na linii kolejowej nr 250 znajdują się następujące posterunki ruchu:

Lp.	Nazwa	oznaczenie	lokalizacja	obsługa
1	Nastawnia Zdalnego Sterowania	GG-SKM	st. Gdynia Główna	SKM
2	Obiekt Zdalnego Sterowania	GOr-SKM	st. Gdynia Orłowo	SKM
3	Obiekt Zdalnego Sterowania	Sp-SKM	st. Sopot	SKM
4	Obiekt Zdalnego Sterowania	GOI-SKM	st. Gdańsk Oliwa	SKM
5	Obiekt Zdalnego Sterowania	Wr-SKM	st. Gdańsk Wrzeszcz	SKM
6	Nastawnia Zdalnego Sterowania	G-SKM	st. Gdańsk Główny	SKM
7	Obiekt Zdalnego Sterowania	GCh-SKM	st. Gdynia Chylonia	SKM
8	Nastawnia Zdalnego Sterowania	GCA	st. Gdynia Cisowa Postojowa	SKM
9	Obiekt Zdalnego Sterowania	GC1	st. Gdynia Cisowa Postojowa	SKM

Lp. 1 – NZS Gdynia steruje OZS wymienionym w Lp. 2

Lp. 6 – NZS G-SKM steruje OZS wymienionymi w p. 3-5

Nadzór i operatywne kierowanie ruchem na linii kolejowej nr 250 należy do Dyspozytury Przedsiębiorstwa SKM.

8. Wykaz peronów, ich usytuowanie oraz charakterystykę (w szczególności długość krawędzi peronowych, wysokość peronów oraz odległość krawędzi peronów od osi toru) ujęto w załączniku nr 4 do Regulaminu.
9. Rejestr infrastruktury kolejowej, o którym mowa w art. 25g ustawy dostępny jest na stronie [www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl)

## § 5

### Wykaz punktów stycznych z infrastrukturą innych zarządców

Linia kolejowa nr 250 posiada punkty styku z linią kolejową nr 202 zarządzaną przez PLK. Poniższa tabela przedstawia wykaz tych punktów.

<b>PUNKTY STYKU LINII NR 250 Z ISTNIEJĄCYM UKŁADEM TOROWYM PLK</b>						
Lp.	Punkty styku Miejsce połączenia linii	Linia <b>PLK</b>		Linia <b>SKM</b>		Informacje dodatkowe
		nr	km	nr	km	
1	2	3	4	5	6	7
1	<b>STACJA GDAŃSK GŁÓWNY</b> z torów szlakowych nr 1, 2 Gdańsk Południowy- Gdańsk Główny PLK na tor stacyjny nr 3S - SKM i odwrotnie	202	-0,091	250	-0,091	Rkpd510 należy do SKM Punktem styku jest styk przediglicowy rozjazdu 510 a/b
2	<b>STACJA GDAŃSK GŁÓWNY</b> z torów stacyjnych nr 501,502, 7, 9, 11, 13, 15 - SKM na tory szlakowe nr 1, 2 - i tory stacyjne - PLK i odwrotnie	202	0,473	250	0,473	Rkpd 48 i Rkpd 50 należą do SKM Rz 24, Rkpd 25 i 2ST należą do PLK Punktami styku są: ad1. Styk za krzyżownicą Rz24 w kierunku zwrotnym ad 2. Styk za krzyżownicą Rkpd 50 ab w kierunku zwrotnym
3	<b>STACJA GDAŃSK GŁÓWNY</b> z torów szlakowych nr 501, 502 - SKM na tor stacyjny nr 3 - PLK i odwrotnie	202	0,473	250	0,473	
4	<b>STACJA GDAŃSK GŁÓWNY</b> z toru szlakowego nr 500 – PLK na tory st. Gdańsk Główny – SKM i odwrotnie	249	0,597	250	0,597	Rz 55 należy do SKM Punktem styku jest styk przediglicowy Rz 55
5	<b>STACJA GDYNIA GŁÓWNA</b> z toru stacyjnego nr 101 - PLK na tory nr 501,502- SKM i odwrotnie	201	203,675	250	19,970	Rz 4 należy do PLK, Rz 3 Należy do SKM Punktem styku jest styk za krzyżownicą rozjazdu nr 3 w kierunku zwrotnym
6	<b>STACJA GDYNIA GŁÓWNA</b> z toru szlakowego nr 502, 501 - SKM na tor szlakowy nr 24 - PLK i odwrotnie	963	22,733	250	22,733	Rz 95 należy do SKM Punktem styku jest styk za krzyżownicą Rz 95 w kierunku zwrotnym (jazda na tor 24)
7	<b>STACJA GDYNIA CHYLONIA</b> z torów nr 501, 502-SKM na tory stacyjne nr 2, 1, 3 - PLK i odwrotnie	202	25,480,	250	25,480	Rz 5 należy do SKM Rz6 należy do PLK Punktem styku jest styk za krzyżownicą Rz 5 w kierunku zwrotnym
8	<b>STACJA GDYNIA CHYLONIA</b> z toru nr 1 i 2 - PLK na tory nr 501, 502 na stacji Gdynia Chylonia -SKM, dla pociągów jadących torami SKM do stacji Rumia i odwrotnie	202	25,590	250	25,590	Rz 8 należy do SKM Rz 7 należy do PLK Punktem styku jest styk za krzyżownicą Rz 8 w kierunku zwrotnym
9	<b>STACJA GDYNIA CHYLONIA</b> z torów stacyjnych nr 2, 1 - PLK na tory szlakowe nr 501, 502 - SKM i odwrotnie	202	26,583	250	26,583	Rkpd 31 należy do SKM Rkpd 30 należy do PLK Punktem styku jest styk za krzyżownicą Rkpd 31 ab w kierunku zwrotnym

10	<b>STACJA GDYNIA CHYLONIA</b> z torów stacyjnych nr 2, 1, 3 - PLK na tor szlakowy nr 503 - SKM i odwrotnie	202	26,810	250	26,810	Rz 39 i tor 503 należą do SKM Rkpd 38 należy do PLK Punktem styku jest styk za krzyżownicą Rz 39 w kierunku zwrotnym
11	<b>STACJA RUMIA</b> z torów szlakowych nr 501, 502 - SKM na tory stacyjne - PLK i odwrotnie	250	31,164	250	31,164	Głowica rozjazdowa Rm należy do PLK. semafony wjazdowe A <sup>1/2</sup> i A2 <sup>2</sup> należą do PLK Punktem styku jest linia prostopadła do osi torów 501 i 502 wyznaczona przez semafony A1/2 i A22
12	<b>STACJA WEJHEROWO</b> połączenie torów głównych zasadniczych nr 1 i 2 linii 202 - PLK z torami odstawczymi - SKM	202	44,412	grupa torów odstawczych		Rz 48 należy do PLK, Rkpd 52 należy do SKM punktem styku jest styk za krzyżownicą Rz 48 w kierunku zwrotnym
13	<b>STACJA WEJHEROWO</b> połączenie torów głównych nr 1, 2, 5, 7, 9, 11 - PLK z torami dostawczymi - SKM	202	44,526	grupa torów odstawczych		Rkpd 59 należy do PLK, Rz 60 należy do SKM Punktem styku jest styk za krzyżownicą Rkpd 59 c/d w kierunku zwrotnym

## § 6

### Ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury kolejowej

1. Ograniczenia eksploatacyjne wynikać mogą między innymi z:
  - 1) planowych zamknięć torowych wynikających z robót inwestycyjnych, modernizacyjnych, remontowych i bieżącego utrzymania,
  - 2) nieplanowych zamknięć torowych wynikających z uszkodzeń infrastruktury kolejowej oraz nieujętych w planowaniu długoterminowym zamknięć wynikających z realizacji dodatkowych zadań inwestycyjnych i modernizacyjnych,
  - 3) uszkodzeń taboru,
  - 4) wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych,
  - 5) zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy,
  - 6) potrzeb związanych z bezpieczeństwem i obronnością państwa,
  - 7) przerw technologicznych.
  - 8) decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz innych uprawnionych organów państwowych.
2. SKM niezwłocznie informuje przewoźnika o konieczności wprowadzenia ograniczeń w ruchu pociągów, nieprzewidzianych w Rocznym Rozkładzie Jazdy, w tym w szczególności wynikających z nagłej potrzeby wykonania robót na linii kolejowej nr 250. W tym przypadku SKM uzgadnia z przewoźnikiem zastępczy rozkład jazdy.
3. Gdy nie ma możliwości realizacji przejazdu pociągu przewoźnika bądź występuje sytuacja nadzwyczajna, SKM jest zobowiązana niezwłocznie poinformować przewoźnika o konieczności odwołania przejazdu lub wprowadzenia komunikacji zastępczej.
4. W procesie udostępniania mogą także wystąpić okoliczności, o których SKM niezwłocznie powiadamia przewoźnika:
  - 1) nagłe ograniczenia ruchowe, mające wpływ na planowe dokonywanie przewozów, powstałe w wyniku wystąpienia uszkodzeń technicznych elementów linii kolejowej nr 250,

- 2) zdarzenia, o wystąpieniu których SKM był uprzedzony, lecz nie mógł im zapobiec, np. strajk, blokady przejazdu pociągu, demonstracje,
  - 3) niedopuszczenie do przejazdu lub zatrzymanie przejazdu pojazdu kolejowego przewoźnika w wyniku niespełniania przez ten pojazd albo obsługujące go osoby wymagań określonych w Umowie,
  - 4) ograniczenia ruchowe, mające wpływ na planowe dokonywanie przewozów, powstałe w wyniku wystąpienia Sytuacji Nadzwyczajnych oraz innych, o których SKM nie był uprzedzony, bądź powstałych w wyniku gwałtownych zmian atmosferycznych,
  - 5) ograniczenia ruchowe, w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy oraz związane z bezpieczeństwem i obronnością państwa.
5. Procedura układania harmonogramów remontów planowych i nieplanowych stanowi Załącznik Nr 6 do Regulaminu. Podmiotem odpowiedzialnym za realizację tej procedury jest SKM.

## **§ 7**

### **Szczególne wymagania techniczne i organizacyjne dotyczące użytkowników infrastruktury kolejowej udostępnianej przez SKM**

1. Linia kolejowa nr 250 Gdańsk Główny – Rumia przeznaczona jest wyłącznie dla ruchu pasażerskiego.
2. Na linii kolejowej nr 250 obowiązuje zakaz przewozu przesyłek nadzwyczajnych oraz z przekroczoną skrajnią.
3. Wymagania dla zarządcy infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych, określają przepisy ustawy, akty wykonawcze wydane na podstawie tej ustawy oraz inne powszechnie obowiązujące przepisy prawa, kształtujące stosunki handlowe podmiotów gospodarczych, w tym w szczególności w zakresie udostępniania infrastruktury kolejowej, a także regulacje wewnętrzne SKM.
4. Szczegółowe relacje przewoźnik – SKM, kształtowane są przez umowy cywilno - prawne, określające prawa i obowiązki stron, aspekty handlowe, techniczne i eksploatacyjne oraz formalno - prawne dotyczące realizacji wzajemnych zobowiązań, zwane umowami.
5. Zasady współpracy i wymagania SKM odnoszące się do wszystkich przewoźników zawiera Regulamin.
6. Nadrzędną zasadą jest bezpieczne i sprawne wykonywanie przejazdów pociągów oraz równoprawne traktowanie wszystkich przewoźników kolejowych na etapie:
  - 1) przyznawania dostępu do infrastruktury kolejowej,
  - 2) opracowywania rozkładu jazdy pociągów,
  - 3) zawierania umów o udostępnienie infrastruktury kolejowej,
  - 4) korzystania z infrastruktury kolejowej,
  - 5) rozliczania przejazdów, naliczania i pobierania opłat.

## **§ 8**

### **Szczegółowa specyfikacja usług w ramach udostępniania infrastruktury kolejowej**

1. W ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, SKM świadczy następujące usługi, z zastrzeżeniem ust. 2, 3 i 4:
  - 1) obsługa wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej,
  - 2) umożliwienie korzystania z infrastruktury kolejowej w ramach przydzielonej zdolności przepustowej,
  - 3) sterowanie ruchem kolejowym oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów,
  - 4) udostępnienie informacji wymaganej do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa,
  - 5) udostępnienie urządzeń sieci trakcyjnej.

2. Na podstawie umowy o współdziałaniu zarządców w zakresie połączenia linii kolejowych, zawartej pomiędzy PLK a SKM, obsługa wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej, o której mowa w ust. 1 pkt 1 realizowana jest przez PLK.
3. Operatorem systemu dystrybucji energii elektrycznej, do którego przyłączona jest sieć trakcyjna 3 kV DC jest PKP Energetyka S.A.
4. Przewoźnicy korzystający z energii elektrycznej trakcyjnej zobligowani są do zawarcia umów sprzedaży energii elektrycznej i umów o świadczenie usług dystrybucji energii elektrycznej, lub umów kompleksowych o świadczenie usług dystrybucji i sprzedaży energii elektrycznej z przedsiębiorstwami energetycznymi w odpowiednim zakresie.
5. W ramach usług pomocniczych SKM świadczy następujące usługi:
  - 1) dostęp do sieci telekomunikacyjnych,
  - 2) dostarczanie informacji uzupełniających.
6. Usługi świadczone w obiektach infrastruktury usługowej, o których mowa w § 20.

## **§ 9**

### **Wymagania dotyczące personelu przewoźnika**

1. Pracownicy przewoźnika wykonujący czynności związane bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz prowadzący pojazdy kolejowe, w tym maszyniści, muszą spełniać warunki określone w Ustawie oraz właściwych aktach wykonawczych wydanych na jej podstawie, odnośnie m.in. kwalifikacji, czasu pracy i odpoczynku oraz znajomości odcinków linii kolejowych.
2. Szkolenie pracowników przewoźnika w zakresie zagadnień związanych z korzystaniem z infrastruktury kolejowej tj. techniki ruchu kolejowego, znajomości wyciągów z regulaminów technicznych posterunków ruchu, na drodze przejazdu pociągów na zamówionych trasach, może być prowadzone na zlecenie przewoźnika przez właściwych pracowników SKM, w trybie i na zasadach określonych w odrębnej umowie.
3. Szczegółowy zakres zagadnień, o których mowa w ust. 2, terminy, liczbę godzin szkolenia oraz odpłatność za ich przeprowadzenie, określa odrębna umowa lub zlecenie.

## **§ 10**

### **Wymagania dotyczące taboru**

1. Pojazdy kolejowe przewoźników muszą spełniać warunki techniczne określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych oraz posiadać stosowne dokumenty zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym.
2. Tabor elektryczny musi być wyposażony w odbieraki prądu (pantografy) o profilu ślizgacza B.3 lub B.8 zgodnie z normą PN-EN 50367, i długości części roboczej ślizgacza:
  - a) 1030 mm dla profilu B.3,
  - b) 1100 mm dla profilu B.8.
3. Dopuszczalna nierównomierność rozkładu nacisków kół (różnica nacisków do średniego nacisku koła w osi), musi się mieścić w granicach +/- 12%.
4. Zestawy kołowe taboru muszą zapewnić elektryczne zwieranie toków szynowych – rezystancja zestawu kołowego nie może być większa niż 50 mΩ.
5. Pojazdy kolejowe wyposażone w urządzenia samoczynnego hamowania pociągów, powinny mieć zamontowane i sprawne urządzenia współpracujące z urządzeniami przytorowymi.
6. Przejazd pojazdów kolejowych, które nie są wyposażone w urządzenia samoczynnego hamowania pociągów jest możliwy po spełnieniu przez przewoźnika warunków dotyczących obsady osobowej pociągów określonych w „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów SKMr-1 (R-1)”.

7. Pojazdy kolejowe muszą być wyposażone w urządzenia radiotelefoniczne, bezwzględnie włączone do systemu zdalnego zatrzymywania pociągów „Radio–Stop”.  
W urządzenia systemu „Radio-Stop” muszą być wyposażone wszystkie pojazdy trakcyjne z przeznaczeniem eksploatacyjnym do pracy pociągowej.
8. Wszystkie urządzenia radiotelefoniczne, aby pracować w radiotelefonicznej sieci pociągowej lub manewrowej, muszą spełniać następujące wymagania:
  - 1) legitymować się deklaracją zgodności potwierdzającą spełnianie zasadniczych wymagań zgodnie z art. 152, 153, 154 i 158 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. Prawo telekomunikacyjne,
  - 2) legitymować się aktualnym pozwoleniem radiowym, o którym mowa w art. 143 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. Prawo telekomunikacyjne,
  - 3) legitymować się aktualnym świadectwem dopuszczenia do eksploatacji wydanym przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego,
  - 4) współpracować bez zakłóceń z urządzeniami stosowanymi na linii kolejowej SKM,
  - 5) nie powodować zakłóceń pracy radiotelefonicznej sieci eksploatowanych na obszarze kolejowym SKM.
9. Informacje w zakresie przetwarzania danych osobowych (imię, nazwisko, stanowisko służbowe, głos) osób korzystających z systemu radiotelefonicznej łączności pociągowej i manewrowej zawarte są w § 24 Regulaminu.
10. Urządzenia pracujące w radiotelefonicznej sieci pociągowej i manewrowej, nie mogą być udostępniane do wykorzystania innym użytkownikom nie uprawnionym do pracy w tych sieciach.
11. Przewoźnicy, którzy po raz pierwszy będą korzystać z linii kolejowej SKM, podlegają jednorazowemu szkoleniu w zakresie procedury sprawdzania prawidłowości działania radiotelefonu i systemu „Radio-Stop”.  
Szkolenie przeprowadzane jest na wytypowanym przez przewoźnika pojeździe kolejowym z napędem, na podstawie odrębnej umowy lub zlecenia.  
Po przeprowadzeniu szkolenia przewoźnik zobowiązany jest przeszkolić wszystkich pracowników obsługujących pojazdy kolejowe z napędem.  
Zasady sprawdzania prawidłowości działania urządzeń radiotelefonicznych oraz systemu „Radio-stop” określone są w „Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej SKM r-5 (R-12).
12. Przewoźnik zobowiązany jest do wyposażenia pojazdu posiadającego sprzęg inny niż śrubowy w urządzenia umożliwiające sprzęgnięcie go ze sprzęgiem śrubowym, w celu „ściągnięcia” ze szlaku zdefektowanego pojazdu.
13. Przewoźnik korzystający z linii kolejowej nr 250 musi zapewnić, że kabiny WC mające otwarty układ sanitarny będą zamknięte i niedostępne dla podróżnych w trakcie przejazdu na linii kolejowej nr 250.
14. Przewoźnicy korzystający z linii kolejowej nr 250 zobowiązani są do sukcesywnego wprowadzania do eksploatacji taboru wyposażonego w toalety z obiegiem zamkniętym. Po 2023 roku przewoźnicy będą zobowiązani do zestawiania pociągów z taboru pasażerskiego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym.
15. Pojazdy kolejowe przewoźników muszą być 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, w szczególności w zakresie prawidłowego wyposażenia pociągów pasażerskich we właściwe tablice kierunkowe.
16. SKM, po bezskutecznej interwencji u przewoźnika, informuje Prezesa UTK o przypadkach ujawnienia taboru i urządzeń zainstalowanych na taborze powodujących zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w tym zakłócenia pracy urządzeń sterowania ruchem kolejowym i telekomunikacji kolejowej.

## § 11 Wymagania dotyczące organizacji przejazdów

1. Przejazdy pociągów realizowane są według rozkładu jazdy opracowanego na podstawie wniosków przewoźnika.
2. W przypadku zaistnienia, z przyczyn techniczno-ruchowych lub potrzeby efektywnego wykorzystania linii kolejowych, konieczności dostosowania organizacji przewozów do nowych warunków, ujawnionych w czasie użytkowania linii kolejowej nr 250, SKM powiadamia przewoźników o zmianach, których mogą dotyczyć te wymagania.
3. Powiadomienia o zmianach, o których mowa w ust. 2 niniejszego paragrafu, dokonywane są podczas całego procesu składania wniosków, przygotowywania rozkładu jazdy, a także podczas jego realizacji, zawsze jednak tak, aby przewoźnik mógł dostosować organizację przewozów do niezbędnych zmian.
4. W przypadku odstępstw od rozkładu jazdy przy regulowaniu ruchu pociągów obowiązują stopnie pierwszeństwa pociągów wskazane w Regulaminie sieci, z uwzględnieniem wykorzystania zdolności przepustowej oraz minimalizacji opóźnień.
5. Gotowość pociągu przewoźnika do odjazdu ze stacji początkowej lub stacji pośredniej, na której wg rozkładu jazdy dokonywane są:
  - 1) włączenie / wyłączenie wagonu lub grup wagonów (również ezt),
  - 2) zmiana lokomotywy lub drużyny trakcyjnej,
  - 3) próba hamulca,
  - 4) oględziny techniczne,zgłasza dyżurnemu ruchu maszynista prowadzący pociąg.
6. Zgłoszenie dokonywane jest przy użyciu urządzeń radiołączności pociągowej z podaniem:
  - 1) numeru pociągu,
  - 2) nazwiska maszynisty, numeru i serii pojazdu kolejowego,
  - 3) długości pociągu w metrach i jego masy ogólnej,
  - 4) godziny zgłoszenia.
7. Fakt zgłoszenia gotowości do odjazdu odnotowany jest przez dyżurnego ruchu w dzienniku telefonicznym R-138 z zapisaniem informacji zgłoszonej przez maszynistę.
8. Zgłoszenie maszynisty, o którym mowa w ust. 5 niniejszego paragrafu potwierdzone jest przez dyżurnego ruchu podaniem przez niego:
  - 1) nazwiska dyżurnego ruchu,
  - 2) godziny przyjęcia zgłoszenia,
  - 3) numeru, pod którym zgłoszenie zostało zarejestrowane w dzienniku telefonicznym R-138.
9. Zgłoszenie gotowości do odjazdu uznaje się za dokonane w terminie zobowiązującym SKM do zrealizowania przejazdu zgodnie z Umową jedynie w przypadku, gdy dokonane jest przed rozkładowym odjazdem pociągu w czasie ustalonym w Umowie, z wyjątkiem zmiany drużyny trakcyjnej, po której zgłoszenie gotowości do odjazdu powinno nastąpić w czasie umożliwiającym rozkładowy odjazd pociągu.
10. W przypadku niedotrzymania terminu zgłoszenia gotowości do odjazdu pociągu wg zasad opisanych wyżej przewoźnikowi nie przysługuje w stosunku do SKM prawo roszczenia dotyczącego punktualności przejazdu.
11. Informacje w zakresie przetwarzania danych osobowych (imię, nazwisko, stanowisko służbowe, głos) w procesie organizacji przejazdu pociągu zawarte są w § 24 Regulaminu.



## **§ 12**

### **Regulacje wewnętrzne**

1. Aplikanta i przewoźnika korzystającego z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez SKM obowiązują postanowienia regulacji wewnętrznych SKM. Wykaz wewnętrznych regulacji obowiązujących użytkowników linii kolejowej nr 250 zawiera załącznik nr 2 do Regulaminu.
2. Wprowadzenie w życie nowych regulacji wewnętrznych i zmiany tych regulacji podejmowane są Uchwałami Zarządu SKM.
3. Zmiany dotyczące regulacji wewnętrznych będą umieszczane na stronie internetowej SKM, a informacje o nich przekazywane będą tym przewoźnikom, którzy zawarli Umowę na udostępnianie linii kolejowej nr 250 lub jej odcinków w terminie umożliwiającym przygotowanie się do ich wprowadzenia.
4. Regulacje, o których mowa w ust. 1 dostępne są na stronie internetowej [www.skm.pkp.pl](http://www.skm.pkp.pl). W przypadku ich braku na stronie internetowej, na pisemne wystąpienie przewoźnika SKM przesyła je nieodpłatnie w wersji elektronicznej.

Zamówienia na regulacje wewnętrzne w formie wydruku należy składać na adres:

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o. o.  
ul. Morska 350 A, 81 – 002 Gdynia  
e-mail: [przepisy@skm.pkp.pl](mailto:przepisy@skm.pkp.pl)

## **§ 13**

### **Tryb składania i rozpatrywanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej**

1. Na podstawie umowy o współpracy zarządców w zakresie połączenia linii kolejowych, zawartej pomiędzy PLK a SKM, w celu skorzystania z linii kolejowej zarządzanej przez SKM, aplikant zwraca się do PLK z wnioskiem, wg zasad określonych w Regulaminie PLK dostępnego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl).
2. Regulamin PLK, o którym mowa w ust 1, określa:
  - 1) tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej,
  - 2) wzory wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej,
  - 3) procedury, zgodnie z którymi aplikanci mogą składać wnioski,
  - 4) wymogi obowiązujące aplikantów,
  - 5) harmonogram opracowywania RRJ,
  - 6) tryb i sposób wprowadzania zmian do rozkładu jazdy pociągów,
  - 7) termin, po którym zarządca nie przydziela zdolności przepustowej na podstawie wniosków IRJ,
  - 8) priorytety stosowane na etapie opracowania rozkładu jazdy, w tym warunki, na jakich uwzględnia się poprzednie wielkości wykorzystywania zdolności przepustowej przez aplikanta,
  - 9) zasady i kryteria przydzielania zdolności przepustowej obowiązujące w ramach współpracy z innymi zarządcami,
  - 10) zasady ustalania skomunikowań,
  - 11) sposób postępowania w przypadku przepełnienia odcinka infrastruktury, w tym wielkość wykorzystania trasy pociągu upoważniającą zarządcę do odmowy przydzielenia aplikantowi trasy pociągu na danym odcinku,
  - 12) sposób udostępniania aplikantom informacji o wolnej zdolności przepustowej dla potrzeb indywidualnego rozkładu jazdy pociągów,
  - 13) procedurę akceptacji przez aplikanta IRJ,
  - 14) progową wielkość wykorzystania trasy pociągu, której niedotrzymanie może spowodować utratę prawa do korzystania z trasy pociągu.
3. SKM nie przewiduje udostępniania tras katalogowych.
4. Przewoźnik ma prawo do zrezygnowania z przydzielonej trasy pociągu.
5. Rezygnacja z przydzielonej trasy pociągu dokonywana jest przez przewoźnika poprzez

Internetowy System Zamawiania Trasy Pociągu (ISZTP), należący do PLK.

6. Szczegółowe zasady rezygnacji z tras pociągów określa Umowa.

#### **§ 14**

#### **Postępowanie w razie zdarzeń oraz sytuacji eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych na linii kolejowej**

1. W przypadku wystąpienia zdarzeń na linii kolejowej nr 250 (poważnego wypadku, wypadku, incydentu) lub sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej uczestnicy procesu przejazdu są zobowiązani do postępowania zgodnego z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym oraz regulacjami wewnętrznymi wymienionymi w załączniku nr 2.
2. Każdy Pracownik przewoźnika, który zauważył, że może dojść lub doszło do zdarzenia lub sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej, o których mowa w ust. 1, powinien:
  - 1) użyć wszelkich możliwych i dostępnych środków, aby wyeliminować zagrożenie i zapobiec zwiększeniu jego zasięgu oraz ograniczyć skutki,
  - 2) poinformować o tym pracownika najbliższego posterunku ruchu SKM oznaczonego w § 4 ust 4 Regulaminu jako „Nastawnia Zdalnego Sterowania”.
3. Jeżeli w wyniku zdarzenia, lub sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej, o których mowa w ust. 1 niniejszego paragrafu, nastąpiła szkoda lub może nastąpić bezpośrednie zagrożenie szkodą lub wystąpiła szkoda w środowisku, zanieczyszczenie elementów infrastruktury lub istnieje ryzyko eksplozji, pożaru lub inne niebezpieczeństwo dla funkcjonowania kolei, pracownik przewoźnika zobowiązany jest niezwłocznie zawiadomić pracownika najbliższego posterunku ruchu SKM na linii kolejowej nr 250 oznaczonego w § 4 ust 4 Regulaminu jako „Nastawnia Zdalnego Sterowania”, za pośrednictwem, którego dokonywane są powiadomienia zgodnie z rozporządzeniem, o którym mowa w ust. 1 i wdrażane wszelkie możliwe środki eliminujące zagrożenia i środki zapobiegawcze.
4. SKM i przewoźnik zobowiązani są do:
  - 1) niesienia pomocy poszkodowanym,
  - 2) współdziałania w celu zminimalizowania negatywnych skutków zaistniałych zdarzeń wymienionych w ust. 1,
  - 3) współdziałania przy usuwaniu szkód i jak najszybszym przywracaniu ruchu kolejowego,
  - 4) współdziałania przy ustalaniu przyczyn zdarzeń określonych w ust. 1 niniejszego paragrafu.
5. Ustalanie przyczyn zdarzeń określonych w ust. 1 niniejszego paragrafu i odpowiedzialności za ich następstwa dokonywane jest przez komisję kolejową powołaną przez SKM z udziałem przewoźnika, która działa zgodnie z przepisami bezpieczeństwa oraz regulacjami wewnętrznymi zgodnie z załącznikiem nr 2 do Regulaminu, a wyniki tej działalności przedstawiane są w protokole ustaleń końcowych. SKM może przekazać przewodnictwo komisji kolejowej przewoźnikowi.
6. Odpowiedzialnych za realizację zaleceń wypracowanych przez komisje kolejowe i zawartych w protokole ustaleń końcowych po zdarzeniu kolejowym określa Umowa.
7. Przewoźnik zobowiązany jest zaktualizować dane kontaktowe dyspozytury przewoźnika, z którą SKM ma się kontaktować w przypadku zaistnienia zdarzenia kolejowego lub sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej w terminie 30 dni przed rozpoczęciem obowiązywania Roczego Rozkładu Jazdy oraz dane te przesłać do SKM na adres:

**PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o. o.  
Dyspozytura Przedsiębiorstwa**

**ul. Morska 350 A, 81 – 002 Gdynia**  
**tel. (58) 721 29 48**  
**e – mail: [zarzadca@skm.pkp.pl](mailto:zarzadca@skm.pkp.pl)**

Przewoźnik zobowiązany jest do bieżącego aktualizowania danych kontaktowych, o których mowa powyżej.

8. W zakresie ustalonym w postępowaniu powypadkowym i opisanym w protokole ustaleń końcowych, strony Umowy zobowiązane są do naprawienia szkody, w tym zwrotu kosztów poniesionych przy usuwaniu skutków zdarzenia określonego w ust. 1 niniejszego paragrafu i niesieniu pomocy oraz pokrycia kosztów odszkodowań proporcjonalnie do stopnia przyczynienia się do zaistnienia zdarzenia określonego w ust. 1 niniejszego paragrafu.
9. W przypadku niemożności uzgodnienia zakresu odpowiedzialności stron oraz sposobu naprawienia szkody wykazanej w dokumentacji powypadkowej obowiązuje tryb przewidziany dla rozstrzygnięcia sporów pomiędzy stronami Umowy.
10. Roszczeń z tytułu zdarzeń lub sytuacji eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1, niezawinionych przez SKM, zainteresowane podmioty dochodzą we własnym zakresie.
11. Dla przejazdów realizowanych przez SKM lub przewoźnika w celu usuwania skutków zdarzeń lub sytuacji eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1, występujących na linii zarządzanej przez SKM, nie opracowuje się rozkładu jazdy pociągów, a przejazd odbywa się według postanowień przepisów wewnętrznych.

## **§ 15**

### **Szczególne zasady postępowania w przypadkach wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, sytuacji nadzwyczajnej i kryzysowej**

1. Jeżeli wystąpią odstępstwa od RRJ z winy strony umowy (w tym przypadki, o których mowa w § 16 ust. 1 Regulaminu), strony umowy ponoszą odpowiedzialność w stosunku do siebie oraz innych użytkowników linii za wynikłe utrudnienia w eksploatacji linii kolejowej nr 250.
2. SKM powiadamia zainteresowanych przewoźników o wystąpieniu zakłóceń mających wpływ na ich działalność eksploatacyjną.
3. W przypadku wystąpienia zakłóceń, SKM podejmuje wszelkie możliwe działania (z uwzględnieniem interesów wszystkich przewoźników), mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.
4. Zgodnie z przepisami ustawy, SKM jest zobowiązana do wstrzymania lub ograniczenia ruchu na całości lub części linii kolejowej nr 250 w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa osób i rzeczy.
5. SKM ma prawo, w przypadkach wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych, tj. konieczności „ściągnięcia” uszkodzonego taboru, w celu przywrócenia możliwości przejazdu – do użycia pojazdu kolejowego z napędem przewoźnika lub zadysponowania do wykonania odpowiednich czynności pracownika przewoźnika (maszynisty, rewidenta), posiadającego odpowiednie kwalifikacje w celu usunięcia ze szlaku uszkodzonego pojazdu kolejowego tego przewoźnika oraz innego przewoźnika.
6. Przewoźnik obowiązany jest do pokrycia kosztów wynikających z działań podjętych dla zapewnienia ciągłości i bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w celu wyeliminowania skutków zdarzeń spowodowanych przyczynami leżącymi po jego stronie.
7. SKM i przewoźnicy w ramach zarządzania kryzysowego, odpowiednio do zakresu działań ich dotyczących, ponoszą wszelkie koszty wynikające z realizacji przedsięwzięć zmierzających do utrzymania przejezdności lub zabezpieczenia technicznego linii.

## § 16

### Sposób powiadamiania o zmianach dotyczących parametrów technicznych i eksploatacyjnych

1. SKM powiadamia o zmianach dotyczących parametrów technicznych i eksploatacyjnych linii kolejowej nr 250, w tym o ograniczeniach związanych z robotami, wprowadzanych ograniczeniach prędkości i innych ograniczeniach eksploatacyjnych, nieprawidłowym działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności oraz urządzeń kontrolnych i diagnostycznych taboru drogą elektroniczną na adresy poczty elektronicznej wskazane w Umowie lub za pomocą tzw. „bramki SMS”.
2. Dodatkowo ustala się następujące zasady dokonywania powiadomień:
  - 1) w przypadkach zdarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu, a także bezpieczeństwa ludzi i mienia, w tym o zdarzeniach, o których mowa w § 15 ust. 1 Regulaminu, odpowiednio powiadamia się:
    - a) po stronie SKM – najbliższy posterunek ruchu oznaczony jako „Nastawnia Zdalnego Sterowania” lub „Posterunek”,
    - b) po stronie przewoźnika – komórki/osoby/stanowiska wymienione w umowie;
  - 2) w przypadkach zakłóceń w realizacji rozkładu jazdy komórki/osoby/stanowiska pracy powiadamiające i uzyskujące informacje określa Umowa;
  - 3) w przypadkach pozostałych, w tym przy przekazywaniu innych informacji związanych z wykonywaniem Umowy, odpowiednio, tj. zarówno ze strony SKM, jak i przewoźnika, powiadamia się komórki/osoby/stanowiska wymienione w tej Umowie.
3. Jeżeli powiadomienia dokonywane są w formie pisemnej, powinny być kierowane:
  - 1) do SKM na adres:

**PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o. o.**  
**ul. Morska 350 A, 81-002 Gdynia**  
**zaradca@skm.pkp.pl**

- 2) do przewoźnika na adresy wyszczególnione w Umowie.
4. Dokumentację potwierdzającą fakt dokonania powiadomienia przechowuje się przez okres 5 lat.

## § 17

### Obowiązki i uprawnienia stron

1. W ramach udostępniania infrastruktury kolejowej, SKM:
  - 1) prowadzi przejazdy pociągów zgodnie z rozkładem jazdy według zasad i warunków prowadzenia ruchu na liniach kolejowych określonych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz w przepisach wewnętrznych (instrukcjach) określonych w załączniku nr 2, z zastosowaniem dodatkowych warunków zawartych w Umowie,
  - 2) ponosi odpowiedzialność prawną i finansową za stan i sprawność elementów drogi kolejowej udostępnianej w ramach Umowy,
  - 3) wykonuje wszystkie niezbędne do przejazdu czynności ruchowe na posterunkach technicznych SKM, bezpośrednio je organizuje i nadzoruje zgodnie z obowiązującymi przepisami wewnętrznymi (instrukcjami) i regulaminami technicznymi,
  - 4) umożliwia wstęp na obszar kolejowy SKM pracownikom przewoźnika lub innego uprawnionego podmiotu. Warunkiem wstępu jest posiadanie przez pracowników wnioskodawcy imiennych upoważnień, wystawionych przez SKM – wzór upoważnienia stanowi Załącznik nr 5 do Regulaminu. Przy wydawaniu upoważnienia obowiązuje następujący tryb postępowania:
    - a) podmiot ubiegający się o otrzymanie imiennego upoważnienia składa wniosek do Straży Ochrony Kolei SKM, na adres:

**PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o. o.**  
**Komenda Straży Ochrony Kolei**  
**ul. Morska 350 A, 81-002 Gdynia**  
**tel. (58) 721 29 29 wew. 2145**

- b) wzór wniosku o wydanie imiennego upoważnienia stanowi Załącznik Nr 5a do Regulaminu
- c) za wydanie imiennego upoważnienia, duplikatu, SKM pobiera opłatę w wysokości 10, 00 zł netto od każdego dokumentu, na okres ważności dwóch lat,
- d) podmiot wnioskujący zobowiązany jest do:
  - przeszkolenia BHP osób dla których wnioskuje o upoważnienie w związku z niebezpieczeństwami i zagrożeniami dot. zdrowia i życia podczas wykonywania prac na obszarze kolejowym, z zasadami bezpiecznego wykonywania pracy na obszarze kolejowym,
  - wyposażenia swoich pracowników w środki ochrony indywidualnej,
  - uzyskania zgody na przetwarzanie swoich danych osobowych w związku z realizacją pracy u swojego pracodawcy, niezbędnej do wystawienia upoważnienia,
- e) w przypadku ustania przyczyny uzasadniającej wydanie imiennego upoważnienia wnioskodawca zobowiązany jest do jego niezwłocznego zwrotu wydawcy,
- f) SKM na podstawie stosownej decyzji może odstąpić od pobierania opłaty, o której mowa w punkcie c.

przebywający w granicach obszaru kolejowego – infrastruktury zarządzanej przez SKM, a nie posiadający upoważnienia, o którym mowa w niniejszym ustępie podlega karze grzywny, na podst. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 listopada 2004 r. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych;

- 5) prowadzi dokumentację przejazdów pociągów przewoźnika,
- 6) niezwłocznie powiadamia przewoźnika o zdarzeniach (poważnych wypadkach, wypadkach, incydentach) lub sytuacjach eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych związanych bezpośrednio z jego pociągiem, pojazdem kolejowym lub pracownikiem,
- 7) niezwłocznie powiadamia przewoźnika o zaistnieniu sytuacji, które mogą spowodować zakłócenia w realizacji przejazdów, w tym w szczególności o:
  - a) doraźnych ograniczeniach ruchowych, mających wpływ na planowe dokonywanie przejazdów,
  - b) zaistnieniu zdarzeń, o wystąpieniu których SKM był uprzedzony, lecz pomimo należytej staranności nie mógł im zapobiec – np. strajku, blokady przejazdu pociągu, demonstracji,
  - c) niedopuszczeniu do przejazdu lub zatrzymaniu przejazdu pociągu (pojazdu kolejowego) przewoźnika w wyniku niespełnienia przez ten pociąg (pojazd kolejowy), albo obsługujące go osoby wymagań określonych w przepisach,
- 8) informuje przewoźnika o konieczności wprowadzenia ograniczeń ruchowych, nie przewidzianych w rozkładzie jazdy, w tym w szczególności wynikających z nagłej potrzeby wykonania robót na linii kolejowej nr 250. W przypadku takim, SKM uzgadnia z przewoźnikiem zastępczy rozkład jazdy,
- 9) powiadamia przewoźnika o zmianach przepisów wewnętrznych (instrukcjach) oraz porozumień i regulaminów obowiązujących w SKM, stanowiących podstawę dla wykonywania Umowy w terminie nie późniejszym niż 15 dni przed wejściem zmian w życie,
- 10) współdziała według warunków określonych w odrębnych umowach z innymi zarządcami infrastruktury kolejowej – przejazdy po liniach, odcinkach linii przylegających do punktu styku,

- 11) powiadamia zainteresowanego przewoźnika o zasadach postępowania w czasie wystąpienia sytuacji kryzysowych na linii kolejowej zarządzanej przez SKM.
2. W ramach wykonywania Umowy SKM ma prawo:
  - 1) dokonywania czynności sprawdzających w zakresie uzgodnionym z przewoźnikiem w umowie, dotyczących pociągów, pojazdów kolejowych oraz pracowników przewoźnika, w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami prowadzenia ruchu oraz spójnej kontroli wspólnego ryzyka wynikającej z Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym,
  - 2) niedopuszczenia do przejazdu pociągu (pojazdu kolejowego) przewoźnika lub zatrzymania przejazdu pociągu w przypadku stwierdzenia niespełnienia, przez pociąg (pojazd kolejowy) albo obsługujące go osoby, wymagań określonych w przepisach,
  - 3) wstrzymania lub ograniczenia ruchu kolejowego oraz decydowania o zakresie modyfikacji procesu przewozowego w sytuacjach nadzwyczajnych lub/i kryzysowych, w tym w szczególności wynikających z potrzeb obronności i bezpieczeństwa państwa,
  - 4) żądania wyznaczenia przez przewoźnika swoich przedstawicieli do składu zespołów zarządzania kryzysowego w sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych,
  - 5) wstrzymania przejazdu przewidzianego w rozkładzie jazdy, jeśli nie ma możliwości realizacji przejazdu pociągu przewoźnika inną drogą bądź jeśli występuje sytuacja nadzwyczajna lub kryzysowa.  
SKM zobowiązana jest niezwłocznie poinformować przewoźnika o wstrzymaniu przejazdu oraz jego przyczynie,
  - 6) wydawania osobom kierującym pojazdami kolejowymi przewoźnika wiążących poleceń w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i prowadzenia ruchu na linii kolejowej nr 250, do wydawania takich poleceń uprawnieni są pracownicy SKM prowadzący ruch pociągów,
  - 7) dokonywania kontroli przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym SKM,
  - 8) żądania od przewoźnika wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji Umowy w przypadkach, kiedy zachodzi obawa jej naruszenia lub zagrożenia bezpieczeństwa osób, mienia lub środowiska.
3. W ramach korzystania z infrastruktury kolejowej przewoźnik:
  - 1) nie może odstępować innemu przewoźnikowi przyznanych mu przejazdów (tras pociągów) ani też zlecać wykonania przejazdów przewidzianych w rozkładzie jazdy,
  - 2) ponosi odpowiedzialność prawną i finansową za stan i sprawność wykorzystywanych pociągów i pojazdów kolejowych,
  - 3) przestrzega zasad i warunków prowadzenia ruchu na liniach kolejowych, określonych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz przepisach wewnętrznych (instrukcjach) wyszczególnionych w załączniku nr 2 do Regulaminu,
  - 4) spełnia warunki wymagane przepisami prawa odnośnie kwalifikacji, czasu pracy i odpoczynku maszynistów oraz znajomości przez nich obsługiwanych odcinków linii kolejowych;
  - 5) ściśle współpracuje i przestrzega wszelkich decyzji i ustaleń dotyczących modyfikacji procesu przewozowego, podejmowanych przez SKM w sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych,
  - 6) wyznacza przedstawicieli do składu zespołu zarządzania kryzysowego,
  - 7) zapewnia wykonywanie przez pracowników przewoźnika poleceń wydawanych przez uprawnionych pracowników SKM w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i prowadzenia ruchu na linii kolejowej nr 250 oraz w sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych,
  - 8) wyposaża pracowników przewoźnika, 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 przejazdów,

- 9) ponosi odpowiedzialność za zabezpieczenie podczas postoju przed zbiegnięciem pociągów lub pojazdów kolejowych,
  - 10) niezwłocznie powiadamia SKM o zdarzeniach, o których mowa w § 15 ust. 1 Regulaminu, związanych bezpośrednio z jego pociągiem (pojazdem kolejowym) lub pracownikami, zaistniałych na obszarze kolejowym SKM zgodnie z zasadami zawartymi w § 15 Regulaminu,
  - 11) niezwłocznie powiadamia SKM o dostrzeżonych, wszelkich innych niż wymienione w pkt 10 niniejszego paragrafu, zdarzeniach oraz o innych sytuacjach występujących na obszarze kolejowym SKM, które tworzą lub mogą stworzyć jakiegokolwiek zagrożenia dla bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia przejazdów pociągów, a także bezpieczeństwa osób i mienia,
  - 12) na żądanie SKM, udostępnia dokumentację dotyczącą kwalifikacji i uprawnień pracowników przewoźnika oraz potwierdzającą sprawność techniczną pojazdów kolejowych używanych do przewozu,
  - 13) w przypadku rozwiązania Umowy usuwa, w terminie 15 dni, swoje pojazdy kolejowe, urządzenia i sprzęt z infrastruktury kolejowej SKM. W przypadku niewykonania tego zobowiązania, przewoźnik pokrywa koszty usunięcia tych pojazdów, urządzeń i sprzętu przez SKM,
  - 14) przestrzega ustaleń zawartych w WRJ dotyczących dopuszczalnej masy brutto pociągu i pozostałych parametrów trasy pociągu zawartych w tym rozkładzie jazdy,
  - 15) może zezwolić na wstęp i przejazd w czynnej kabinie maszynisty na obszarze sieci kolejowej zarządzanej przez SKM upoważnionych pracowników SKM na zasadach uzgodnionych w Umowie.
4. Przewoźnik w okresie wykonywania Umowy ma prawo do:
- 1) otrzymania od SKM dodatkowych wyjaśnień i uzasadnień dotyczących wprowadzenia zmian powstałych w wyniku zaistnienia sytuacji opisanych w ust. 1 pkt. 7 i 8 niniejszego paragrafu,
  - 2) żądania od SKM wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji Umowy w przypadkach, kiedy zachodzi obawa naruszenia Umowy lub następuje zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia.

## **§ 18**

### **Opłaty za korzystanie z infrastruktury**

1. W zakresie ustalania i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury SKM stosuje przepisy Ustawy, Rozporządzenia oraz Rozporządzenia Wykonawczego Komisji Europejskiej (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu.
2. Na podstawie umowy o współdziałaniu zarządców w zakresie połączenia linii kolejowych opłata za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej pobierana jest przez PLK na zasadach i w wysokości określonej w Regulaminie sieci PLK.
3. Przewoźnik ma prawo do zrezygnowania z przydzielonej trasy pociągu lub jej części. Za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej SKM pobiera od przewoźników kolejowych opłatę rezerwacyjną za całą albo część zamówionej i przydzielonej trasy pociągu, która nie została przez przewoźnika wykorzystana.
4. Opłata rezerwacyjna, o której mowa w ust. 3, ustalana jest jako:
  - 1) 25% opłaty podstawowej, przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy albo jej złożeniu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
  - 2) 20% opłaty podstawowej, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 12 godzin i krótszym niż 36 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;

- 3) 15% opłaty podstawowej, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 36 godzin i krótszym niż 72 godziny przed planowym uruchomieniem pociągu;
  - 4) 10% opłaty podstawowej w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni kalendarzowych przed planowym uruchomieniem pociągu;
  - 5) 1% opłaty podstawowej, do czasu najbliższej zmiany rozkładu jazdy pociągów, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie dłuższym niż 30 dni kalendarzowych przed planowanym uruchomieniem pociągu, z wyłączeniem przejazdów na podstawie IRJ.
5. Za usługi wykonywane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanym przejazdem pociągu SKM pobiera od przewoźników opłatę podstawową. Opłata podstawowa jest obliczana jako iloczyn przebiegu pociągu i stawki jednostkowej określonej dla przejazdu pociągu na odległość jednego kilometra.
  6. Cennik stawek jednostkowych do ustalenia opłaty podstawowej i manewrowej stanowi Załącznik Nr 7 do Regulaminu.
  7. SKM stosuje jednakowe zasady pobierania opłat w odniesieniu do wszystkich aplikantów/ przewoźników dla całej sieci kolejowej będącej w jej zarządzie.
  8. Udostępnienie infrastruktury kolejowej rozliczane jest w okresach miesięcznych. SKM najpóźniej siódmego dnia po zakończeniu miesiąca objętego udostępnianiem tras wystawia przewoźnikowi fakturę VAT za usługi zrealizowane w ramach opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych.
  9. Do opłat, o których mowa w niniejszym paragrafie, doliczany jest, na podstawie odrębnych przepisów, należny podatek od towarów i usług.

## **§ 19**

### **Procedury rozstrzygnięcia sporów i odwołań w zakresie spraw związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej oraz planu wykonania**

1. Na podstawie umowy o współdziałaniu zarządców w zakresie połączenia linii kolejowych spory w zakresie spraw związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej rozstrzygane są przez PKP PLK S.A. na zasadach określonych w Regulaminie sieci PLK.
2. Protest lub odwołanie w zakresie planu wykonania, o którym mowa w art. 30g Ustawy, Przewoźnik wnosi do SKM w formie papierowej na adres korespondencyjny lub w formie elektronicznej na adres [zarzadca@skm.pkp.pl](mailto:zarzadca@skm.pkp.pl).
3. Kopię wniesionego protestu lub odwołania SKM niezwłocznie przekazuje wszystkim przewoźnikom, którzy są stroną w przedmiocie protestu lub odwołania.
4. Przewoźnicy będący stroną w przedmiocie protestu lub odwołania wnoszą uwagi lub uzupełnienia w terminie 3 dni od daty otrzymania kopii protestu lub odwołania.
5. SKM rozstrzyga protest lub odwołanie w terminie 10 dni od daty jego wniesienia. Za datę wniesienia protestu lub odwołania uznaje się datę rejestracji przez Kancelarię SKM, a w przypadku wiadomości wysłanej drogą elektroniczną – za datę otrzymania tej wiadomości.
6. Brak rozstrzygnięcia protestu w terminie, o którym mowa w ust. 5, uznaje się za jego uwzględnienie.
7. Rozstrzygnięcie protestu wraz z uzasadnieniem SKM przekazuje przewoźnikowi, który wniósł protest lub odwołanie oraz przewoźnikom, którzy są stroną w przedmiocie protestu lub odwołania.
8. W przypadku uwzględnienia protestu lub odwołania SKM niezwłocznie dokonuje stosownych korekt w zakresie, którego dotyczy protest lub odwołanie.



9. Przewoźnik wnoszący protest lub odwołanie oraz przewoźnicy będący stroną w przedmiocie protestu lub odwołania nie mogą następnie wnieść protestu, powołując się na te same okoliczności.

## § 20

### Obiekty infrastruktury usługowej

1. Wykaz udostępnianych przez SKM obiektów infrastruktury usługowej, warunki dostępu oraz świadczenia usług na tych obiektach, a także wykaz świadczonych usług znajdują się na stronie internetowej [www.skm.pkp.pl](http://www.skm.pkp.pl).
2. Przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do dostępu do obiektów, o których mowa w ust. 1 na równych i niedyskryminujących zasadach.

## § 21

### Komunikacja zastępcza

1. W przypadku wystąpienia ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, z przyczyn leżących po stronie SKM, przewoźnik może realizować przewozy osób z wykorzystaniem lądowych środków komunikacji zastępczej, dostosowanej do liczby podróżnych i wykorzystującej dostępne środki publicznego transportu zbiorowego. Wybór środków komunikacji zastępczej powinien uwzględniać koszty wykorzystania poszczególnych środków transportu.
2. SKM obowiązana jest do pokrycia dodatkowych kosztów ponoszonych przez przewoźnika z tytułu prowadzenia komunikacji zastępczej, jeżeli jej prowadzenie wynika z przyczyn leżących po stronie SKM.

Przez dodatkowe koszty rozumie się różnice pomiędzy kosztami, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu w sposób przewidywany umową, a udokumentowanymi kosztami ponoszonymi przy realizacji komunikacji zastępczej.

3. Wprowadzenie komunikacji zastępczej przez przewoźnika odbywa się w uzgodnieniu z Dyspozyturą Przedsiębiorstwa SKM. Przewoźnik przed wprowadzeniem komunikacji zastępczej informuje Dyspozyturę Przedsiębiorstwa SKM podając:
  - 1) datę i godzinę wprowadzenia komunikacji zastępczej,
  - 2) wykaz pociągów, za które zostanie wprowadzona komunikacja zastępcza,
  - 3) relację trasy przejazdu komunikacji zastępczej,
  - 4) planowaną liczbę osób do przewiezienia,
  - 5) nazwiska osób uzgadniających.

Wyżej wymienione informacje powinny być również przekazane w formie pisemnej.

4. Rozliczenia dodatkowych kosztów komunikacji zastępczej traktowane są odrębnie od należności powstałych w wyniku procesu udostępniania i regulowane są w trybie uzgodnionym przez strony Umowy.

## § 22

### Sposób opracowania i rozpowszechniania Regulaminu

1. Regulamin został opracowany przez zarządcę infrastruktury kolejowej SKM na podstawie art. 32 Ustawy i § 27 Rozporządzenia a także zgodnie z przepisami Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz.U.UE.L.2015.148.17).
2. Projekt Regulaminu został opublikowany na stronie internetowej [www.skm.pkp.pl](http://www.skm.pkp.pl) oraz skonsultowany z aplikantami kolejowymi, zgodnie z § 27 ust. 3 Rozporządzenia
3. Regulamin jest ogłaszany na stronie internetowej SKM ([www.skm.pkp.pl](http://www.skm.pkp.pl)), w dziale „INFRASTRUKTURA” w zakładce „warunki udostępniania”.

4. Zmiany w Regulaminie dokonywane są w uzasadnionych przypadkach po wcześniejszych konsultacjach z przewoźnikami. Konsultacje przeprowadzane są za pomocą poczty elektronicznej. Adresy poczty elektronicznej do korespondencji dotyczącej Regulaminu, należy przesłać na adres wymieniony w ust. 7.
5. Zmiany wynikające ze zmian powszechnie obowiązujących przepisów prawa dokonywane są z zachowaniem terminów określonych tymi przepisami.
6. SKM na bieżąco aktualizuje dane teleadresowe.
7. Uwagi i zapytania dotyczące Regulaminu należy zgłaszać na adres:  
PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o. o.  
ul. Morska 350 A, 81 – 002 Gdynia  
e-mail: [zarzadca@skm.pkp.pl](mailto:zarzadca@skm.pkp.pl)
8. SKM informuje przewoźników kolejowych o ogłoszeniu Regulaminu i wprowadzeniu zmian, za pomocą poczty elektronicznej.

## **§ 23**

### **Postanowienia końcowe**

1. SKM nie oferuje zawierania umów ramowych.
2. SKM nie przewiduje stosowania procedury uzyskania odstępstwa od wymagań dotyczących znajomości języka polskiego dla maszynistów z innych państw członkowskich Unii Europejskiej ze względu na fakt, iż zarządzana infrastruktura kolejowa nie obejmuje linii kolejowych albo odcinków linii kolejowych obejmujących przejścia graniczne z państwami Unii Europejskiej sąsiadującymi z Rzeczpospolitą Polską

## **§ 24**

### **Klauzula informacyjna**

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i ust. 2 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. (ogólnego rozporządzenia o ochronie danych osobowych) SKM informuje, iż:

1. Administratorem danych osobowych jest PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, ul. Morska 350A, 81-002 Gdynia;
2. Inspektorem ochrony danych w SKM jest Pani Agnieszka Tokarska, adres e-mail: [daneosobowe@skm.pkp.pl](mailto:daneosobowe@skm.pkp.pl), tel. 58 721 29 69.
3. Dane osobowe przetwarzane będą w celu zapewnienia łączności głosowej pomiędzy pracownikami zatrudnionymi na stanowiskach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego a pracownikami zatrudnionymi przy obsłudze pociągów oraz umożliwienia przesyłanie danych związanych z zarządzaniem ruchem kolejowym.
4. Dane osobowe przetwarzane będą na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz regulacji wewnętrznych obowiązujących w SKM.
5. Dane osobowe nie będą przekazywane do państwa trzeciego/organizacji międzynarodowej.
6. Dane osobowe będą przechowywane przez okres jednego miesiąca, chyba że ich przechowywanie przez inny okres czasu będzie wymagane odrębnymi przepisami (np. w przypadku postępowań dotyczących zdarzeń oraz sytuacji eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych na linii kolejowej) – przez okres wynikający z tych przepisów.
7. Każda osoba, której dane będą przetwarzane ma prawo dostępu do treści swoich danych oraz prawo ich sprostowania, usunięcia, ograniczenia przetwarzania, prawo do przenoszenia danych oraz prawo wniesienia sprzeciwu.

8. Każda osoba, której dane będą przetwarzane ma prawo wniesienia skargi do Urzędu Ochrony Danych Osobowych (adres: Stawki 2, 00-193 Warszawa, tel. 22 860 70 86), gdy uzna, iż przetwarzanie danych osobowych jego dotyczących narusza przepisy ogólnego rozporządzenia o ochronie danych osobowych z dnia 27 kwietnia 2016 r.;
9. Podanie danych osobowych w zakresie określonym Regulaminem jest warunkiem wykonywania przewozów kolejowych. Konsekwencją niepodania danych osobowych będzie brak możliwości realizacji przejazdu pociągu.
10. Dane osobowe nie będą podlegały profilowaniu.

## Wykaz zmian i uzupełnień

Lp.	Zmiana (uzupełnienie)			Obowiązuje od dnia	Czytelny podpis pracownika wnoszącego zmianę (uzupełnienie)
	Rok	Numer	Wynika z		
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					

do Regulaminu sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.  
na rozkład jazdy pociągów 2020/21

na rozkład jazdy pociągów 2020/21 **Spis adresatów i telefonów kontaktowych PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.**

**ADRES:**

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.  
ul. Morska 350 A  
81 – 002 Gdynia

**TELEFONY I ADRESY POCZTY ELEKTRONICZNEJ:**

Sekretariat Zarządu	tel. (58) 721 29 29 <a href="mailto:skm@skm.pkp.pl">skm@skm.pkp.pl</a>
Główny Dyspozytor	tel. (58) 721 29 48 (58) 721 29 29 wew. 2012
Komenda Straży Ochrony Kolei SKM	tel. (58) 721 27 48 (58) 721 29 29 wew. 2140
Dyspozytor SOK SKM	tel. (58) 721 11 72 (58) 721 29 29 wew. 2020

<a href="mailto:zarzadca@skm.pkp.pl">zarzadca@skm.pkp.pl</a>	uwagi i informacje dotyczące Regulaminu oraz
<a href="mailto:infrastruktura@skm.pkp.pl">infrastruktura@skm.pkp.pl</a>	Uwagi i informacje dotyczące działalności SKM jako zarządcy infrastruktury kolejowej, w tym również zgłaszanie usterek infrastruktury
<a href="mailto:wnioski@skm.pkp.pl">wnioski@skm.pkp.pl</a>	informacje dotyczące składania i wypełniania wniosków o przydzielenie tras
<a href="mailto:przepisy@skm.pkp.pl">przepisy@skm.pkp.pl</a>	informacje i zapotrzebowania dotyczące przepisów i regulacji wewnętrznych SKM

**Wykaz regulacji wewnętrznych obowiązujących użytkowników linii kolejowej  
zarządzanej przez PKP SKM w Trójmieście Sp. z o. o.**

<b>Lp.</b>	<b>Nr regulacji</b>	<b>Nazwa regulacji</b>
1	SKM e-1 (E- 1)	Instrukcja sygnalizacji
2	SKM r-5 (R-12)	Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej
3	SKM r-9 (R-34)	Instrukcja o technice pracy manewrowej
4	SKM r-8 (R-3)	Instrukcja o postępowaniu w sprawach zdarzeń na linii kolejowej nr 250
6	SKMr-1 (R-1)	Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów

do Regulaminu sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.  
na rozkład jazdy pociągów 2020/21

**Wykaz materiałów, z których mogą być wykonane nakładki ślizgowe odbieraka prądu  
(pantografu) pojazdu kolejowego do kontaktu z siecią trakcyjną**

Lp.	Symbol materiału	Producent	Ograniczenia
1.	MY7A2	Morganite Electrical Carbon Ltd. – Wielka Brytania	bez ograniczeń
2.	P8511	CARBONE LORRAINE APPLICATIONS ELECTRIQUES – Francja	bez ograniczeń
3.	SK-162	Elektrokarbon a.s. – Słowacja	bez ograniczeń
4.	RH 83 M6	PanTrac GmbH – Niemcy	bez ograniczeń
5.	SK85ACu	Hoffmann & Co Elektrokohle AG – Austria	bez ograniczeń
6.	SK01Cu	Hoffmann & Co Elektrokohle AG – Austria	typ materiału może być stosowany na sieci PKP SKM w Trójmieście Sp. z o. o. z zastrzeżeniem, że podczas postoju pod siecią jedнопrzewodową muszą być podniesione i załączone dwa pantografy
7.	SK85Cu	Hoffmann & Co Elektrokohle AG – Austria	typ materiału może być stosowany na sieci PKP SKM w Trójmieście Sp. z o. o. z zastrzeżeniem, że podczas postoju pod siecią jedнопrzewodową muszą być podniesione i załączone dwa pantografy
8.	MY131	Morganite Electrical Carbon Ltd. – Wielka Brytania	bez ograniczeń
9.	S4202	Morganite Electrical Carbon Ltd. – Wielka Brytania	typ materiału może być stosowany na sieci PKP SKM w Trójmieście Sp. z o. o. z zastrzeżeniem, że podczas postoju pod siecią jedнопrzewodową muszą być podniesione i załączone dwa pantografy.
10.	P5696	MERSEN FRANCE Amiens S.A.S.- Francja	bez uwag

## Parametry peronów linii kolejowej nr 250

L.p.	od km	do km	KM osi	długość peronu [m]	Nazwa stacji / przystanku	Rodzaj punktu /stacja/przystanek/	Numer peronu	Dane techniczne														
								wysokość od główki szyny [m]				szerokość [m]	ilość krawędzi [szt.]	długość poszczególnych krawędzi [m]		powierzchnia [m <sup>2</sup> ]	szerokość pasa bezpieczeństwa [m]	rodzaj nawierzchni (II)			rok	
								niskie	standard 55 cm	standard 76 cm	wysokie (eglomeracyjne)			Tor 501	Tor 502			utwardzona	nietwardzona	mieszana	budowy	ostatniego remontu
1	-1,113	-0,913	-1,013	200	Gdańsk Śródmieście	Przystanek	1	-	-	-	1	16	2	200	200	2250	1	1	-	-	2015	-
2	0,053	0,253	0,153	200	Gdańsk Główny SKM	Stacja	3	-	-	-	1	10,5	2	205	205	1970	1	1	-	-	1949	2015
3	0,084	0,293	0,189	209			4	-	-	-	1	11,9	2	TOR 7-209	TOR 9-205	2077	1	1	-	-	1949	1976
4	0,084	0,283	0,184	199			5	-	-	-	1	11,1	2	TOR 13-199	TOR 15-155	1750	1	1	-	-	1949	1976
5	0,961	1,178	1,070	217			Gdańsk Stocznia	Przystanek	1	-	-	-	1	9,5	2	216	216	1796	1	1	-	-
6	2,391	2,609	2,500	218	Gdańsk Politechnika	Przystanek	1	-	-	-	1	11,2	2	218	218	2067	1	1	-	-	1953	2011
7	4,074	4,290	4,182	216	Gdańsk Wrzeszcz SKM	Stacja	3	-	-	-	1	10,5	2	218	218	2147	1	1	-	-	1912	2013
8	5,328	5,536	5,432	210	Gdańsk Zaspą	Przystanek	1	-	-	-	1	7,2	2	210	210	1516	1	1	-	-	1952	2006
9	6,846	7,095	6,971	249	Gdańsk Przymorze-Uniwersytet	Przystanek	1	-	-	-	1	12,8	2	245,5	245,5	2407	1	1	-	-	1953	1966
10	7,920	8,142	8,031	225	Gdańsk Oliwa SKM	Stacja	2	-	-	-	1	10,3	2	225	225	2207	1	1	-	-	1952	2008
11	9,174	9,374	9,274	200	Gdańsk Żabianka - AWFis	Przystanek	1	-	-	-	1	11,2	2	200	200	1996	1	1	-	-	1975	2013
12	10,405	10,634	10,520	229	Sopot Wyścigi	Przystanek	1	-	-	-	1	9,2	2	217	217	1703	1	1	-	-	1953	2010
13	11,366	11,581	11,474	215	Sopot SKM	Stacja	1	-	-	-	1	10	2	215	215	2103	1	1	-	-	1953	2010
14	13,395	13,605	13,500	210	Sopot Kamienny Potok	Przystanek	1	-	-	-	1	10,4	2	210	210	2136	1	1	-	-	1952	2015
15	15,634	15,861	15,748	227	Gdynia Orłowo	Stacja	1	-	-	-	1	12,9	2	190	190	2515	1	1	-	-	1953	-
16	17,455	17,665	17,560	210	Gdynia Redłowo	Przystanek	1	-	-	-	1	10,1	2	210	210	1701	1	1	-	-	1956	2004
17	19,260	19,473	19,367	213	Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana	Przystanek	1	-	-	-	1	10	2	213	213	1870	1	1	-	-	1929	2011



18	20,767	20,988	20,878	221	Gdynia Główna SKM	Stacja	1	-	-	-	1	14,4	2	235	235	2413	1	1	-	-	1954	2009
19	21,730	21,940	21,835	210	Gdynia Stocznia	Przystanek	1	-	-	-	1	9,9	2	205,6	205,6	1808	1	1	-	-	1956	-
20	23,535	23,750	23,643	215	Gdynia Grabówek	Przystanek	1	-	-	1	-	10,4	2	203	203	2165	1	1	-	-	1952	-
21	24,920	25,120	25,020	200	Gdynia Leszczynki	Przystanek	1	-	-	1	-	11,5	2	200	200	2057	1	1	-	-	1973	-
22	25,910	26,115	26,013	204,58	Gdynia Chylonia SKM	Stacja	1	-	-	1	-	10,32	2	204,58	204,58	1991	1	1	-	-	1956	2018
23	27,149	27,363	27,256	214	Gdynia Cisowa	Stacja	1	-	-	-	1	11,5	2	215	215	1845	1	1	-	-	1997	2015
24	30,162	30,362	30,262	201	Rumia Janowo	Przystanek	1	-	-	-	1	7,8	2	200	200	1560	1	1	-	-	1957	2018

do Regulaminu sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.  
na rozkład jazdy pociągów 2020/21

## UPOWAŻNIENIE

do przebywania na obszarze kolejowym i w pojazdach kolejowych zarządzanych przez PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. Gdynia, ul. Morska 350A w miejscach i pomieszczeniach wskazanych drugostronnie

<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-bottom: 10px;"> <p style="text-align: center;"><b>UPOWAŻNIENIE Nr 0000/0000</b></p> <p style="text-align: center;"><b>do przebywania na obszarze kolejowym i w pojazdach kolejowych zarządzanych przez PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. Gdynia, ul. Morska 350A w miejscach i pomieszczeniach wskazanych drugostronnie</b></p> <p>Imię: Nazwisko: Stanowisko: Nazwa podmiotu:</p> <p>Data wydania: Ważne do dnia:</p> <p style="text-align: center;"><b>Komendant Straży Ochrony Kolei SKM</b></p> <p style="font-size: small;">Pieczęć Okrągła</p> <p style="text-align: center;">..... <b>Podpis i pieczęć wystawcy</b></p> <p style="font-size: x-small; text-align: center;">UPOWAŻNIENIE ważne wyłącznie za okazaniem dokumentu potwierdzającego tożsamość</p> </div> <p style="text-align: center;"><b>STRONA 1</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tory stacyjne i postojowe</li> <li>2. Torowiska linii 250</li> <li>3. Nastawnie</li> <li>4. Bocznicza Wejherowo, posterunki PRT.</li> <li>5. Kasy biletowe, punkt rozdzielczy</li> <li>6. Punkty czyszczeń: Wejherowo i Gdynia</li> <li>7. Warsztaty, hala napraw C – 4</li> <li>9. Magazyny zaopatrzenia mat. – techn.</li> <li>10. Biura Spółki po godzinach pracy.</li> <li>11. Lokale i obiekty wynajęte lub dzierżawione</li> <li>12. Czynny przedział służbowy.</li> <li>13. kabina maszynisty</li> <li>14. ....</li> </ol> <p style="font-size: x-small; text-align: center;">(Inny wskazany obszar PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.)</p> <p>Podstawa prawna: art. 58 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym</p> <p>W przypadku ustania przyczyn, dla których wydano zezwolenie wnioskujący zobowiązany jest do jego zwrotu wystawcy.</p> <p>O zagubieniu zezwolenia należy natychmiast powiadomić wystawcę.</p> <p style="text-align: center;"><b>STRONA 2</b></p>
--	---

Wymiary: 70 – 100 mm.

.....  
Pieczęć firmowa

.....  
Miejscowość, data

**Straż Ochrony Kolei  
PKP SKM w Trójmieście Sp. z o. o.  
ul Morska 350a  
81-002 Gdynia**

**WNIOSEK**

o wydanie upoważnienia do wstępu oraz przebywania na obszarze kolejowym  
zarządzanym przez PKP Szybką Kolej Miejską w Trójmieście Sp. z o. o.

**w celu:** .....  
rodzaj wykonywanych usług, nr umowy

**w terminie:** .....  
wskazać terminy obowiązywania, nie dłużej niż 2 lata

**w zakresie:** .....  
wskazać zakres cyfrowy upoważnienia (rewers załącznika Nr 1 do Regulaminu) lub opisać

Złożenie wniosku jest równoważne z wyrażeniem zgody, podstawą do wystawienia faktury za wydanie upoważnienia / upoważnień. Proszę o wystawienie faktury na podstawie poniższych danych:

Nazwa podmiotu: .....

Adres: .....

NIP: .....

Obsługa merytoryczna wniosku:

Imię i nazwisko: .....

Tel.: .....

Email: .....

## **INFORMACJA**

### **ADMINISTRATORA DANYCH OSOBOWYCH**

**Informujemy, iż w celu zapewnienia bezpieczeństwa osób i mienia w obiekcie, pojeździe, obszarze PKP SKM w Trójmieście Sp. z o. o., dokonywana jest rejestracja osób celem wydania Upoważnień.**

Wobec powyższego, działając na mocy przepisów Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE, w szczególności wobec postanowień art. 13 w/w Rozporządzenia, informujemy:

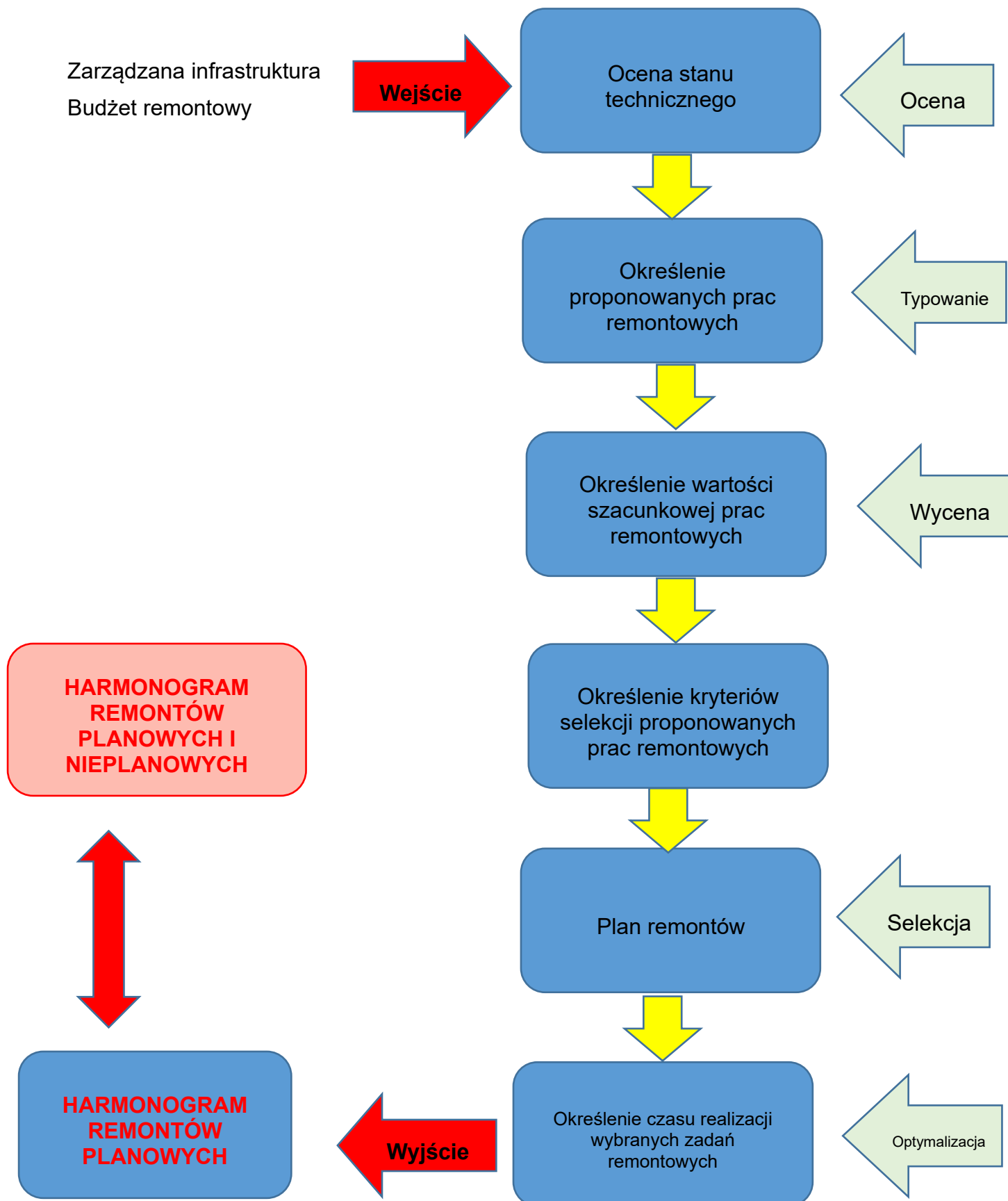
1. Administratorem danych osobowych jest PKP SKM w Trójmieście Sp. z o. o. z siedzibą pod adresem: 80-002 Gdynia, ul. Morska 350a, email: [daneosobowe@skm.pkp.pl](mailto:daneosobowe@skm.pkp.pl);
2. Pozyskane dane osobowe przetwarzane są wyłącznie celem wydania zezwolenia upoważniającego do poruszania się po pojeździe, obiekcie;
3. Dane pozyskiwane są na podstawie art. 6 ust. 1 lit. e w/w Rozporządzenia (RODO), w zw. z art. 58 ust. 2 i 3 Ustawy o Transporcie Kolejowym;
4. Odbiorcami danych są:
  - a) PKP SKM w Trójmieście Sp. z o. o.;
  - b) Podmioty i organy uprawnione na mocy ustaw i rozporządzeń;
5. Pozyskane dane przechowywane są w rejestrach do czasu ustania uprawnień, ich utylizacji;
6. Zgodnie z zapisami w/w Rozporządzenia przysługuje prawo do żądania od administratora dostępu do danych osobowych dotyczących osoby, której dane dotyczą, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania, do wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania, a także prawo do przenoszenia danych;
7. Zgodnie z zapisami w/w Rozporządzenia przysługuje prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego, którym jest Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
8. Dane zbierane są celem wskazanym w ust. 2, dla realizacji obowiązku wskazanego w ust. 3;
9. Obowiązek podania danych osobowych w zakresie wskazanym Regulaminem określającym zasady wstępu oraz przebywania na obszarze kolejowym i w pojazdach kolejowych PKP SKM w Trójmieście Sp. z o. o., jest wymogiem niezbędnym dla potwierdzenia, nadania uprawnienia, wymagana jest rejestracja i stanowi wyrażenie zgody na przetwarzanie danych zgodnie z celami wskazanymi powyżej. Brak zgody uniemożliwia nadanie uprawnienia. Nieuprawnione wejście do obiektu zagrożone jest karą grzywny na podstawie § 1 pkt. 5 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych;
10. W oparciu o dane nie będą podejmowane zautomatyzowane decyzje, w tym o profilowaniu w rozumieniu zapisów w/w rozporządzenia, dane nie będą przekazywane do państw trzecich.

Wnioskujący potwierdza, że n/w pracownicy zostali zapoznani z niebezpieczeństwami i zagrożeniami dot. zdrowia i życia, podczas wykonywania prac na obszarze kolejowym, będą wyposażeni w środki ochrony indywidualnej, zostali zapoznani z zasadami bezpiecznego wykonywania pracy na obszarze kolejowym, wyrazili zgodę na przetwarzanie swoich danych osobowych w związku z realizacją pracy u swojego pracodawcy, zapoznali się z w/w klauzulą informacyjną.

Wykaz pracowników do upoważnienia:

Lp.	Imię i nazwisko	stanowisko
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		
7.		
8.		
9.		
10.		

**PROCEDURA OPRACOWYWANIA HARMONOGRAMÓW REMONTÓW PLANOWYCH I NIEPLANOWYCH**



**PROJEKT stawek jednostkowych opłaty podstawowej**

Kategoria linii	Całkowita masa brutto pociągu [t]	Część stawki zależna od kategorii linii i masy pociągu [zł/pockm]	Wartość wskaźnika różnicującego	Część stawki zależna od trakcji pociągu [zł/pockm]
1	m≤100	4,81	0,70459	1,06
	100<m≤200		0,85229	
	200<m≤300		1,00000	
	300<m≤400		1,24777	
	400<m≤500		1,49554	
	m>500		1,74332	

Część stawki zależną od trakcji pociągu wyznaczono jako iloraz planowanych kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla trakcji elektrycznej:

$$\text{sTP} = 1,06 \text{ zł/pockm}$$

**SPOSÓB USTALANIA STAWKI JEDNOSTKOWEJ OPŁATY MANEROWEJ**

Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. nie określił sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej, z uwagi na fakt, że, nie wydzielił infrastruktury kolejowej, przeznaczonej do wykonywania przejazdów składów manewrowych, i tym samym nie będzie pobierał opłaty manewrowej.

### Plan Wykonania

1. Za kursujące pociągi planowo uznaje się wszystkie pociągi pasażerskie przewoźnika przeznaczone do przewozów osób, które ukończyły jazdę na linii zarządzanej przez SKM lub zostały przekazane na linie zarządzane przez PLK z opóźnieniem nie większym niż 5 minut.
2. Procentowy udział liczby pociągów przewoźnika, które nie zostały opóźnione z jego winy określa Umowa o wykorzystaniu zdolności przepustowej i nie może być mniejsza niż 90% dla pociągów pasażerskich.
3. Wysokość rekompensaty należnej za minutę opóźnienia pociągu ustalana jest na podstawie iloczynu:
  - średniej ważonej (ilością pociągokilometrów w poszczególnych przedziałach mas w ostatnim zrealizowanym rjp) stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej,
  - współczynnika czasu przejazdu dla ruchu pasażerskiegoz zaokrągleniem do pełnych złotych.  
Wysokość rekompensaty za minutę opóźnienia pociągu wynosi 6,00 zł.
4. Do wypłaty rekompensaty należnej przewoźnikowi kwalifikują się wszystkie pociągi pasażerskie przeznaczone do przewozu osób, które ukończyły jazdę na linii zarządzanej przez SKM lub zostały przekazane na linie zarządzane przez PLK z opóźnieniem większym niż 5 minut z wyłączeniem pociągów, które zostały uruchomione na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów, o których mowa w art. 30 ust. 10 ustawy.
5. Do wyznaczenia liczby minut opóźnień podlegającej wypłacie rekompensaty przyjmuje się różnicę pomiędzy rzeczywistym przyjazdem do stacji końcowej a rozkładowym czasem przyjazdu lub różnicą pomiędzy rozkładowym przyjazdem do stacji końcowej powiększonym o ilość minut opóźnienia pociągu pasażerskiego przeznaczonego do przewozu osób, który został przyjęty z linii zarządzanych przez PLK a rzeczywistym przyjazdem do stacji końcowej.
6. Koordynacja wypłat rekompensat przez SKM:
  - 1) SKM wypłaca przewoźnikowi rekompensatę, jeżeli pociągi przewoźnika wymienione w pkt. 4 zostały opóźnione z winy SKM lub innych przewoźników.
  - 2) Przewoźnik wypłaca SKM rekompensatę za opóźnienia pociągów innych przewoźników kolejowych, gdy spowodował on ich opóźnienie.
  - 3) Podstawę rozliczeń rekompensat dla każdego okresu rozliczeniowego stanowi uzgodniona i autoryzowana z przewoźnikiem dokumentacja prowadzona przez SKM (wykaz należności i zobowiązań SKM).
  - 4) Rozliczenie rekompensat odbywać się będzie w systemie jednomiesięcznym, każdy okres rozliczeniowy powinien być zakończony do 20 dnia następnego miesiąca. Jeżeli SKM w ustalonym czasie nie wyjaśni reklamacji przewoźnika dotyczących opóźnień pociągów rekompensata za opóźnienie pociągu obciąża SKM.
  - 5) SKM określa na podstawie prowadzonej dokumentacji procentowy udział w liczbie minut wszystkich uczestników procesu przewozowego mających udział w powstaniu opóźnienia pociągu zgodnie z pkt. 5.
  - 6) Podstawą do wystawiania not obciążających będzie ustalona liczba minut opóźnienia przypisanego każdemu przewoźnikowi odpowiedzialnego za opóźnienie pociągu zgodnie z pkt. 5.
  - 7) SKM przesyła przewoźnikom do 7 dnia roboczego następnego miesiąca na wskazany adres e-mail „Wykaz należności i zobowiązań SKM” celem dokonania weryfikacji i autoryzacji.
  - 8) Po dokonaniu weryfikacji przewoźnicy w ciągu 3 dni od otrzymania wykazu zobowiązani są przesłać do SKM autoryzowany wykaz na wskazany adres e-mail. W przypadku nieprzesłania autoryzowanego wykazu w terminie 3 dni, uznaje się, że przewoźnik wyraził zgodę na kwalifikację przyczyn opóźnienia.



## Zasady i sposób ustalania przyczyn opóźnień

Zasady i sposób ustalania przyczyn opóźnień i przypisywania winnego opóźnienia pociągów

- 1) Przyczyny opóźnienia będą kwalifikowane zgodnie z zasadami, o których mowa w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej.
- 2) Rozliczenie rekompensat za opóźnienie pociągów obejmuje stacje leżące na obszarze Zarządcy.
- 3) Opóźnienia pociągów pasażerskich oczekujących na skomunikowanie będą obciążały przewoźnika żądającego skomunikowania, którego pociąg zdąży z podróżnymi na przesiadkę.
- 4) Nie podlegają rozliczeniu opóźnienia pociągów:
  - a) spowodowane sytuacją nadzwyczajną i zdarzeniami, za powstanie których nie odpowiada przewoźnik ani Zarządca Infrastruktury,
  - b) brak napięcia w sieci trakcyjnej, spadki napięcia, usterki urządzeń zasilania trakcji elektrycznej z przyczyn leżących po stronie PKP Energetyka S.A. lub innego podmiotu świadczącego usługi dystrybucji i sprzedaży energii elektrycznej na cele trakcyjne,
  - c) jazda pociągów ratunkowych jadących do miejsca wystąpienia zdarzenia lub sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej,
  - d) uruchomienie pociągów na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów złożonych w terminie późniejszym niż 5 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu, nierealizujących przewozu osób i rzeczy, oraz pojazdów kolejowych z napędem własnym i realizujące przewozy utrzymaniowo – naprawcze. Jeżeli przejazd tych pociągów spowodował opóźnienia wtórne pociągów pasażerskich winni tych opóźnień zobowiązani będą do wypłaty rekompensat przewoźnikom, których pociągi zostały opóźnione,
  - e) jeżeli wystąpią w trakcie korzystania z infrastruktury ograniczenia powodujące konieczność uruchomienia przez przewoźnika komunikacji zastępczej to opóźnienia pociągu, dla którego na części trasy wprowadzono komunikację zastępczą będą kwalifikowane jako przyczyny wtórne.