



**Maczki Bór**

Maczki - Bór Spółka Akcyjna  
ul. Inwestycyjna 15, PL 41-208 Sosnowiec

# **REGULAMIN SIECI**

**ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY  
MACZKI-BÓR S.A.  
NA CZAS OBOWIĄZYWANIA  
ROZKŁADU JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025**

## Spis treści

Wstęp .....	4
Rozdział 1 – Postanowienia ogólne .....	5
1. Definicje pojęć stosowanych w Regulaminie .....	5
2. Podstawowe informacje o Zarządcy .....	6
3. Relacje Przewoźnik - Zarządca .....	7
4. Korzystanie z Regulaminu, rozpowszechnianie, aktualizacja, zgłaszanie uwag.....	7
Rozdział 2 – Udostępniana infrastruktura.....	9
1. Linie kolejowe.....	9
2. Zmiany parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych .....	9
3. Ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury kolejowej .....	10
Rozdział 3 - Wymagania związane z uzyskaniem dostępu do infrastruktury .....	11
1. Warunki przyznawania prawa dostępu.....	11
2. Regulacje wewnętrzne .....	12
3. Personel.....	12
4. Tabor, urządzenia radiotelefoniczne.....	12
5. Organizacja przejazdów pociągów .....	13
Rozdział 4 - Usługi świadczone przez Zarządcę w ramach udostępniania infrastruktury kolejowej.....	13
1. Zakres usług.....	13
2. Usługi świadczone w ramach opłaty podstawowej .....	13
3. Usługi o charakterze dodatkowym .....	14
Rozdział 5 - Przydzielanie tras pociągów.....	14
1. Składanie oraz rozpatrywanie wniosków na czas obowiązywania rocznego Rozkładu Jazdy .....	14
2. Przydzielanie tras pociągów w dni ustawowo wolne.....	15
Rozdział 6 - Wyznaczanie opłat za udostępnianie, rozliczanie należności.....	15
1. Rodzaje opłat.....	15
2. Sposób ustalania opłat .....	16
3. Rozliczanie należności .....	17
4. Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań .....	17
Rozdział 7 - Postępowanie w trakcie realizacji UMOWY.....	18
1. Realizacja przejazdów pociągów .....	18
2. Obowiązki i uprawnienia stron.....	18
3. Sposób przewożenia materiałów sypkich .....	21
4. Wyposażenie pracowników Przewoźnika w dokumenty i przybory .....	21

---

5. Sprawdzanie sposobu realizacji warunków udostępnienia; czynności sprawdzające stan taboru.....	22
6. Zgłaszanie przez Przewoźnika gotowości do odjazdu .....	23
7. Powiadomienia.....	23
8. Postępowanie w razie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych .....	24
9. Postępowanie w przypadkach wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, sytuacji nadzwyczajnej i kryzysowej.....	25
10. Włączanie wagonów kontrolnych i inspekcyjnych Zarządcy do pociągów Przewoźnika.....	26

## Wstęp

Niniejszy Regulamin został opracowany przez Zarządcę Infrastruktury - MACZKI-BÓR S.A. na podstawie USTAWY z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r. poz.697,731 z późn. zm.)

Regulamin obowiązuje w całym okresie przygotowywania, opracowywania i obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2024/2025.

Zarządca Infrastruktury - MACZKI-BÓR S.A. **posiada autoryzację bezpieczeństwa nr PL2120110001 wydaną 7.04.2021 r.**

Bezpłatny egzemplarz Regulaminu można pobrać ze strony:

<https://www.maczki-bor.com/infrastruktura-kolejowa/>

Dodatkowych informacji udziela Maczki-Bór S.A. Wydział Zarządzania Infrastrukturą:

tel. +48 728 876 100.

Wszelkie uzupełnienia i zmiany Regulaminu będą ogłaszane oraz dostępne na stronach internetowych Zarządcy.

MACZKI-BÓR S.A. zwraca się z prośbą do zainteresowanych Przewoźników kolejowych o zgłaszanie opinii, spostrzeżeń i ewentualnych uwag na temat treści Regulaminu przez cały okres jego obowiązywania za pomocą poczty elektronicznej na adresy e-mail podane w Rozdziale 1.

# Rozdział 1 – Postanowienia ogólne

## 1. Definicje pojęć stosowanych w Regulaminie

Oprócz pojęć dotyczących udostępniania linii kolejowych zgodnych z obowiązującymi przepisami, w szczególności z Ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r. poz. 697,731 z późn. zm.) i aktami wykonawczymi do niej - dla potrzeb Regulaminu wprowadza się dodatkowo definicje następujących pojęć:

1. koordynacja - proces rozwiązywania przez zarządcę infrastruktury i Przewoźników kolejowych sytuacji, w której występują kolidujące ze sobą wnioski o przydzielenie trasy pociągu lub przepełnienie infrastruktury,
2. pracownicy Przewoźnika - pracownicy Przewoźnika oraz inne osoby, którymi się on posługuje, w celu wykonywania umowy o korzystanie z przydzielonych tras pociągów,
3. pracownicy Zarządcy Infrastruktury - pracownicy Zarządcy Infrastruktury oraz inne osoby, którymi się on posługuje, w celu wykonywania umowy o korzystanie z przydzielonych tras pociągów,
4. 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
5. Zarządca infrastruktury – zwany w treści Regulaminu Zarządcą, w rozumieniu niniejszego regulaminu - Zarządcą Infrastruktury jest MACZKI-BÓR S.A. zwaną w treści Regulaminu MB,
6. przydział trasy pociągu - przydzielenie Przewoźnikowi zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej (np. linii kolejowej, grupy torów),
7. zapewnienie dostępu - umożliwienie skorzystania z infrastruktury kolejowej przez Przewoźników,
8. rozkład jazdy - plan, według którego mają się odbywać przejazdy pociągów na danej sieci kolejowej lub jej części w czasie, w którym on obowiązuje,
9. sytuacja kryzysowa - stan narastającej destabilizacji, niepewności i napięcia społecznego, charakteryzujący się przerwaniem lub poważnym zakłóceniem procesu eksploatacyjno-przewozowego, możliwością utraty kontroli nad przebiegiem wydarzeń oraz eskalacją zagrożenia dla życia i zdrowia ludzkiego lub mienia znacznej wartości,
10. sytuacja nadzwyczajna - sytuacja, w której w wyniku nagłego zdarzenia powstałego niezależnie od woli stron umowy o udostępnianie linii kolejowych, stwarzającego zakłócenie lub zagrożenie zakłócenia procesu eksploatacyjno-przewozowego, niemożliwe jest wykonanie w całości lub części tej umowy, a której żadna ze stron umowy, przy zachowaniu należytej staranności, nie mogła przewidzieć lub zapobiec. Sytuacja nadzwyczajna może wynikać w szczególności z:

- a) wprowadzenia na całym obszarze kraju lub jego części stanu nadzwyczajnego (stanu klęski żywiołowej, stanu wyjątkowego, stanu wojennego),
- b) protestów społecznych (np. strajki),
- c) zdarzeń o charakterze terrorystycznym lub ich przesłanek,
- d) innych nieprzewidzianych zdarzeń jak: powodzie, pożary, huragany, osuwiska ziemi, długotrwałe opady śniegu, wypadki i katastrofy kolejowe, awarie sieci energetycznych lub sieci łączności itp., skutkujących doraźnymi zmianami w procesie przewozowym, w tym również będących rezultatem decyzji władz publicznych (administracji rządowej lub samorządowej),

11. UMOWA - umowa o udostępnienie linii kolejowych,

12. USTAWA - Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r. poz. 697,731 z późn. zm.),

13. ROZPORZĄDZENIE - Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 10 kwietnia 2024 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. 2024 poz. 602 z późn.zm.)

14. REGULAMIN - niniejsze opracowanie opisujące prawa i obowiązki licencjonowanego Przewoźnika, który korzysta lub chciałby skorzystać z udostępnianych przez Zarządcę linii kolejowych oraz zasady udostępniania linii kolejowych własności MACZKI-BÓR S.A.

## 2. Podstawowe informacje o Zarządcy

1. Zarządcą przyznającym i udostępniającym linie kolejowe w rozumieniu niniejszego regulaminu jest:

MACZKI-BÓR S.A.  
(Zarząd MACZKI-BÓR)

2. Adres i siedziba MACZKI-BÓR S.A.: 41-208 Sosnowiec, ul. Inwestycyjna 15, woj. śląskie.

3. Dane o działalności gospodarczej Zarządu:

Sąd Rejonowy Katowice-Wschód w Katowicach  
Wydział VIII Gospodarczy  
KRS nr: 0000361438;  
Kapitał Zakładowy: 23.862.500,00 PLN,  
Kapitał Wpłacony: 24.000.000,00 PLN,  
NIP: 644-051-35-86; Regon: 271569626.

4. Dane teled adresowe:

Maczki-Bór S.A.

e-mail: [biuro@maczkibor.com](mailto:biuro@maczkibor.com)

### 3. Relacje Przewoźnik - Zarządca

1. Wymagania dla Przewoźników i Zarządcy określają przepisy USTAWY, akty wykonawcze wydane na podstawie tej USTAWY oraz inne powszechnie obowiązujące przepisy prawa, kształtujące stosunki handlowe podmiotów gospodarczych.
2. Zasady współpracy Przewoźników i Zarządcy oraz obowiązki i prawa Zarządcy i Przewoźników zawiera niniejszy Regulamin.
3. Szczegółowe relacje Przewoźnik - Zarządca ustalone są przez umowy cywilno-prawne, określające prawa i obowiązki stron, aspekty handlowe, techniczne i eksploatacyjne oraz formalno-prawne dotyczące realizacji wzajemnych zobowiązań, zwane UMOWAMI.

### 4. Korzystanie z Regulaminu, rozpowszechnianie, aktualizacja, zgłaszanie uwag

1. Regulamin składa się z części opisowej oraz załączników zawierających:

Załącznik nr 1 - Wykaz udostępnianych linii kolejowych

Charakterystyka udostępnianych linii kolejowych:

Załącznik nr 2.1. Wykaz maksymalnych prędkości,

Załącznik nr 2.2. Wykaz maksymalnych nacisków osi

Załącznik nr 2.3. Klasy linii

Załącznik nr 2.4. Wykaz posterunków ruchu

Załącznik nr 2.5. Wykaz punktów ekspedycyjnych

Załącznik nr 2.6. Wykaz linii kolejowych, na których wprowadzone zostały ograniczenia ich użytkowania

Załącznik nr 3 - Wykaz regulacji wewnętrznych obowiązujących Przewoźnika

Załącznik nr 4 - Harmonogram prac remontowych

Załącznik nr 5 - Wzór wniosku o przydzielenie trasy pociągu

Załącznik nr 6 - Sposób ustalania kategorii linii kolejowych

2. Konsultacje z przewoźnikami kolejowymi przeprowadzane są za pomocą poczty elektronicznej.
3. Adresy poczty elektronicznej do korespondencji dotyczącej konsultacji Regulaminu, należy przesłać na adres wymieniony w pkt. 4.
4. Uwagi i zapytania dotyczące Regulaminu należy zgłaszać na adres:

Maczki-Bór S.A.  
Wydział Zarządzania Infrastrukturą  
41-208 Sosnowiec, ul. Inwestycyjna 15,  
woj. śląskie

nr tel.: +48 728 876 100  
e-mail: jacek.jeziorski@maczkibor.com

5. Zmiany w części opisowej Regulaminu i w załącznikach dokonywane są w uzasadnionych przypadkach.
6. Zmiany wynikające ze zmian powszechnie obowiązujących przepisów prawa dokonywane są z zachowaniem terminów określonych tymi przepisami.
7. Informacje dotyczące aktualizacji (zmiany i uzupełnienia) Regulaminu ogłaszane są na stronie internetowej Zarządcy:

<https://www.maczki-bor.com/infrastruktura-kolejowa/>



## Rozdział 2 – Udostępniana infrastruktura

### 1. Linie kolejowe

1. Linie kolejowe Zarządcy nie posiadają trakcji elektrycznej. Przewoźnicy chcący skorzystać z tras na udostępnionych liniach kolejowych Zarządcy muszą stosować do przewozów lokomotywy z napędem spalinowym.
2. Wykaz linii kolejowych udostępnianych przez Zarządcę zawiera załącznik nr 1.
3. Charakterystykę linii kolejowych zarządzanych przez Zarządcę zawierają załączniki od nr 2.1 do nr 2.6 oraz Rozkład Jazdy.
4. Informacje zawarte w załącznikach odwzorowują stan infrastruktury kolejowej Zarządcy na dzień podany w tych załącznikach.
5. Szczegółowych, uwzględniających zmiany wprowadzone od momentu ostatniej aktualizacji Regulaminu i załączników do niego, informacji o liniach kolejowych, w tym o:
  - 5.1. parametrach techniczno-eksploatacyjnych linii i stacji – udziela MB- tel. +48 728 876 100,
  - 5.2. urządzeniach radiotelefonicznych sieci radiotącności Zarządcy, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub utrzymania infrastruktury kolejowej - udziela. MB - tel. +48 728 876 100.

### 2. Zmiany parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych

1. Korzystających z linii kolejowych obowiązują postanowienia zawarte w Wykazie Ostrzeżeń Stałych (WOS) będącym dodatkiem do Rozkładu Jazdy.
2. WOS jest wydawany okresowo przez Zarządcę. Dodatek zawiera zmiany uwzględniające ograniczenia wynikające z aktualnego stanu nawierzchni.
3. O zmianach wynikających z nagłej potrzeby wprowadzenia ograniczeń eksploatacyjnych dotyczących:
  - 3.1. parametrów technicznych i eksploatacyjnych linii, na których przydzielono trasy, w tym o ograniczeniach związanych z robotami, wprowadzanych ograniczeniach prędkości i innych ograniczeniach eksploatacyjnych,
  - 3.2. działania urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności oraz urządzeń kontrolnych i diagnostycznych taboru,

Zarządca informuje prowadzącego pojazd kolejowy w sposób określony przepisami.

### 3. Ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury kolejowej

1. W procesie korzystania z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez MB mogą wystąpić ograniczenia eksploatacyjne:
  - 1.1. natychmiastowe,
  - 1.2. wprowadzane w późniejszym okresie, określonym przez Zarządcę.
2. Ograniczenia eksploatacyjne wynikać mogą między innymi z:
  - 2.1. uszkodzeń technicznych elementów infrastruktury ujawnionych podczas ich diagnozowania,
  - 2.2. stanu technicznego,
  - 2.3. wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych,
  - 2.4. zdarzeń, o wystąpieniu których Zarządca był uprzedzony, lecz mimo należytej staranności nie mógł im zapobiec, np. strajk, blokady przejazdu pociągu, demonstracje,
  - 2.5. niedopuszczenia do przejazdu lub zatrzymania przejazdu pojazdu kolejowego Przewoźnika w wyniku niespełniania przez ten pojazd albo obsługujące go osoby wymagań obowiązujących Przewoźnika,
  - 2.6. zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu rzeczy,
  - 2.7. potrzeb związanych z bezpieczeństwem i obronnością państwa.
3. O zaistnieniu konieczności wyeliminowania ograniczeń eksploatacyjnych, wymagającej np. wykonania robót na linii kolejowej Zarządca powiadamia Przewoźników realizujących przewozy na danej linii. W tym przypadku Zarządca uzgadnia z Przewoźnikami zastępcze trasy przewozu, nie później niż 10 dni przed planowanym terminem wprowadzenia zmiany. W przypadku, kiedy Przewoźnik - bez uzasadnionej przyczyny - nie uzgodni propozycji zmian, Zarządca ma prawo potraktować zmiany w przydzielonych trasach jako obowiązujące.
4. Ograniczenia eksploatacyjne o charakterze nagłym wprowadzane są przez Zarządcę w trybie wynikającym z obowiązujących przepisów i regulacji wewnętrznych.

# Rozdział 3 - Wymagania związane z uzyskaniem dostępu do infrastruktury

## 1. Warunki przyznawania prawa dostępu

1. Przewoźnik zamierzający po raz pierwszy realizować przejazdy po liniach kolejowych Zarządcy, uzyskuje prawo dostępu do infrastruktury kolejowej MB, jeżeli przedłoży razem z wnioskiem o udostępnienie tras:
  - 1.1. poświadczoną kopię ważnej licencji, o której mowa w rozdziale 8 USTAWY, wraz z oświadczeniem, że będzie informował o jej cofnięciu lub zmianach,
  - 1.2. poświadczoną kopię ważnego certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt. 2 USTAWY, lub poświadczoną kopię ważnego świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 19 ust. 2 USTAWY,
  - 1.3. oświadczenie, że do realizacji przejazdów będzie wykorzystywał tabor spełniający warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 20 USTAWY.
2. Dokumenty, o których mowa w pkt. 1., Przewoźnik składa w siedzibie Zarządcy zgodnie z zasadami określonymi dla składania wniosków o przydzielenie tras.
3. Przewoźnik posiadający prawo dostępu do infrastruktury kolejowej Zarządcy uzyskane w poprzednich rozkładach jazdy pociągów, zobowiązany jest na co najmniej 10 dni roboczych przed terminem składania wniosków o przydzielenie tras pociągów do przedłożenia Zarządcy oświadczenia, że dokumenty, o których mowa w pkt. 1, będące podstawą do uzyskania prawa dostępu zachowują swoją ważność lub w przypadku zmiany tych dokumentów do przedłożenia poświadczonych kopii uaktualnionych dokumentów.
4. Zarządca w ciągu 7 dni roboczych informuje przedsiębiorcę/przewoźnika o dopełnieniu przez niego wymaganych warunków uzyskania prawa dostępu do infrastruktury kolejowej, a w przypadku stwierdzenia braku dokumentów lub braków formalnych w złożonych dokumentach (w tym poświadczonych lub podpisanych przez osoby nieuprawnione do reprezentacji), informuje zainteresowanego o konieczności niezwłocznego ich uzupełnienia.
5. Po otrzymaniu informacji o uzyskaniu prawa dostępu do infrastruktury kolejowej Przewoźnik ma prawo złożenia wniosków o przydzielenie tras pociągów zgodnie z zasadami określonymi w Rozdziale 5.
6. Przewoźnik nabywa prawo do korzystania z infrastruktury kolejowej po zawarciu UMOWY.
7. Prawo dostępu zachowuje swoją ważność pod warunkiem, że dokumenty, o których mowa w pkt. 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 przedstawienia Zarządcy aktualnych dokumentów.

## 2. Regulacje wewnętrzne

1. Przewoźnika korzystającego z infrastruktury kolejowej Zarządcy obowiązują postanowienia regulacji wewnętrznych MB według załącznika nr 3.
2. Informacje o wprowadzaniu w życie nowych regulacji wewnętrznych i zmiany w obowiązujących regulacjach wewnętrznych są ogłaszane na stronie internetowej Zarządcy.

## 3. Personel

Pracownicy Przewoźnika wykonujący czynności związane bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz prowadzący pojazdy kolejowe muszą spełniać warunki określone w Ustawie oraz właściwych aktach wykonawczych wydanych na jej podstawie.

## 4. Tabor, urządzenia radiotelefoniczne

1. Pojazdy kolejowe Przewoźników muszą spełniać warunki określone w Obwieszczeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 27 stycznia 2016 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz.U. 2016 poz. 226 z późn zm.) oraz rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu wydanych na podstawie art. 25 USTAWY.
2. Pojazdy kolejowe wyposażone w urządzenia radiotelefonicznych sieci Zarządcy mogą wjeżdżać na linie kolejowe Zarządcy wyłącznie z czynnymi i sprawnymi urządzeniami, a w przypadku pojazdów kolejowych wyposażonych w urządzenia systemu „Radio-stop” - ze sprawnym systemem. W urządzenia systemu „Radio-stop” muszą być wyposażone wszystkie pojazdy trakcyjne z przeznaczeniem eksploatacyjnym do pracy pociągowej.
3. Pojazdy kolejowe oraz pracownicy Przewoźnika muszą być wyposażeni w urządzenia radiotelefoniczne sieci radiołączności Zarządcy zgodnie z zasadami i wymaganiami określonymi w „Instrukcji o zasadach budowy i utrzymania urządzeń łączności PE-25/PE-3”, o której mowa w załączniku nr 3.
4. Przewoźnik nie może udostępniać użytkowanych przez jego personel urządzeń radiotelefonicznych sieci radiołączności Zarządcy innym użytkownikom i odpowiedzialny jest za ich sprawność oraz wykorzystywanie zgodnie z regulacjami wewnętrznymi i regulaminami obowiązującymi w MB.
5. Przewoźnicy, którzy po raz pierwszy będą korzystać z linii kolejowych Zarządcy, podlegają jednorazowemu szkoleniu w zakresie procedury sprawdzania prawidłowości działania radiotelefonu i systemu „Radio-stop”.

Zasady sprawdzania prawidłowości działania urządzeń radiotelefonicznych oraz systemu „Radio-stop” określone są w „Instrukcji o zasadach budowy i utrzymania urządzeń łączności PE-25/PE-3”, o której mowa w załączniku nr 3.

## 5. Organizacja przejazdów pociągów

1. 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/odcinków kolejowych, Zarządca powiadamia Przewoźników o zmianach, których mogą dotyczyć te wymagania.
2. Powiadomienia o zmianach dokonywane są podczas realizacji procesu udostępniania linii, zawsze jednak tak, aby Przewoźnik mógł dostosować organizację przewozów do niezbędnych zmian.
3. Zarządca zapewnia realizację przejazdów pociągów Przewoźnika z przesyłkami nadzwyczajnymi w miarę możliwości technicznych i eksploatacyjnych, z zastosowaniem zasad i warunków określonych Rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 7 czerwca 2006 r. w sprawie rodzaju i warunków przewozu rzeczy mogących powodować trudności transportowe przy przewozie koleją (Dz.U. 2006 Nr 108, poz. 746) oraz regulacjami wewnętrznymi według załącznika nr 3.

## Rozdział 4 - Usługi świadczone przez Zarządcę w ramach udostępniania infrastruktury kolejowej

### 1. Zakres usług

1. Zarządca zapewnia realizację przejazdów pociągów Przewoźnika zgodnie z zawartą UMOWĄ, z zastosowaniem zasad i warunków określonych w Regulaminie i regulacjach wewnętrznych, wymienionych w załączniku nr 3.
2. Zarządca świadczy usługi:
  - 2.1. w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej wymienione w ust. 2 pkt.1,
  - 2.2. dodatkowe wymienione w ust. 3.

### 2. Usługi świadczone w ramach opłaty podstawowej

1. Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje:
  - 1.1. obsługę wniosku o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej;
  - 1.2. prawo użytkowania przyznanej infrastruktury kolejowej;
  - 1.3. korzystanie z rozjazdów i węzłów kolejowych w zakresie koniecznym dla przejazdu pociągu po przyznanej trasie;

- 1.4. sterowanie ruchem pociągów, w tym sygnalizację, kontrolę, odprawianie i łączność oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;
- 1.5. udostępnienie informacji wymaganej do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa infrastruktury

### 3. Usługi o charakterze dodatkowym

1. Zarządca świadczy usługi dodatkowe polegające na zatrudnianiu dyżurnego ruchu i dróżnika przejazdowego w dni wolne, niedziele i święta.
2. Inne nieobjęte postanowieniami Regulaminu, realizowane i rozliczane według odrębnych zleceń.

## Rozdział 5 - Przydzielanie tras pociągów

### 1. Składanie oraz rozpatrywanie wniosków na czas obowiązywania rocznego Rozkładu Jazdy

1. W celu skorzystania z linii kolejowych Zarządcy, Przewoźnik zwraca się do Zarządcy z wnioskiem o przydzielenie trasy.

Wniosek składany jest w formie pisemnej lub elektronicznej, według zasad podanych w pkt. 2-8.

2. Wnioski można przesyłać:

- 2.1. pocztą na adres:

MACZKI-BÓR S.A.  
Wydział Zarządzania Infrastrukturą  
ul. Inwestycyjna 15, 41-208 Sosnowiec

- 2.2. mailem na adresy:

[jacek.jeziorski@maczkibor.com](mailto:jacek.jeziorski@maczkibor.com)  
[gabriela.slomiak@maczkibor.com](mailto:gabriela.slomiak@maczkibor.com)

3. Wniosek powinien zawierać dane określone we wzorze zamieszczonym w załączniku nr 5.
4. Wnioski na czas obowiązywania rocznego Rozkładu Jazdy Przewoźnik składa operatywnie po podjęciu informacji o potrzebie wykonywania przewozów po liniach kolejowych Zarządcy.
5. Datą złożenia wniosku pocztą jest data potwierdzenia ze strony Zarządcy odbioru przesyłki z wnioskami w formie pisemnej, zaś dla wniosków składanych elektronicznie - data wygenerowana przez system elektroniczny Zarządcy.
6. Informacje dotyczące wniosków można uzyskać według podanych niżej danych kontaktowych:

MACZKI-BÓR S.A.  
Wydział Zarządzania Infrastrukturą  
ul. Inwestycyjna 15, 41-208 Sosnowiec,  
tel.: +48 728 876 100; +48 664 967 037;

7. Wnioski przekazane do Zarządcy w formie pisemnej lub elektronicznej, przyjmowane są przez wpisanie na każdym egzemplarzu daty jego przyjęcia ustalonej według zasady, o której mowa w pkt. 5, potwierdzonej podpisem przyjmującego.
8. Rozpatrzeniu podlegają jedynie te wnioski, które zawierają informacje określone we wzorze zgodnym z załącznikiem nr 5.
9. Wnioski są rozpatrywane w dni robocze w godz. 8<sup>00</sup>- 14<sup>00</sup>.
10. W przypadku, kiedy Zarządca stwierdzi nieprawidłowości w sporządzeniu złożonych wniosków niezwłocznie powiadamia o tym składającego wniosek telefonicznie lub elektronicznie.
11. Wnioskodawca zobowiązany jest do przedstawienia koniecznych uzupełnień i poprawek w terminie wyznaczonym przez Zarządcę zgodnie z Rozporządzeniem.

## 2. Przydzielanie tras pociągów w dni ustawowo wolne

1. Wniosek o przydzielenie trasy pociągu na przejazd realizowany w dni wolne Przewoźnik jest zobowiązany złożyć najpóźniej do godz. 12<sup>00</sup> w przedostatnim dniu roboczym poprzedzającym dzień wolny, w którym Przewoźnik ma zamiar zrealizować przejazd.
2. Warunkiem koniecznym przyjęcia wniosku jest spełnienie wymagań, o których mowa w Rozdziale 3 Regulaminu (dotyczy Przewoźników, z którymi nie jest zawarta umowa o korzystanie z przydzielonych tras pociągów).
3. Wnioski należy składać do Wydziału Zarządzania Infrastrukturą w dni robocze w godzinach 7<sup>00</sup>-15<sup>00</sup> w formie pisemnej, elektronicznie: na adres e-mail: [gabriela.slomiak@maczkibor.com](mailto:gabriela.slomiak@maczkibor.com)
4. Zarządca powiadamia Przewoźnika o przydzielonych trasach pociągów w dni wolne telefonicznie.

## Rozdział 6 - Wyznaczanie opłat za udostępnianie, rozliczanie należności

### 1. Rodzaje opłat

1. Opłata podstawowa, obejmująca usługi, o których mowa w Rozdziale 4 ust. 2 pkt. 1, pobierana jest za przejazdy zrealizowane według przydzielonych tras pociągów.
2. Opłata dodatkowa pobierana jest za zrealizowane usługi dodatkowe, o których mowa w Rozdziale 4 ust 3.

## 2. Sposób ustalania opłat

1. Podstawę do wyznaczenia opłat stanowią stawki jednostkowe opłat zawarte w Cenniku.
2. Do opłat, o których mowa w niniejszym rozdziale doliczany jest należny, na podstawie odrębnych przepisów, podatek od towarów i usług
3. Stawki jednostkowe opłat, o których mowa w ust. 1, opublikowane są na stronie internetowej <https://www.maczkibor.com/infrastruktura-kolejowa>.

	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 0 zł/pockm
Linia i jej kategoria	405
Przedziały całkowitej masy brutto	(3)
	zł/pkm
$M \leq 200$	42,21
$200 < M \leq 800$	68,01
$800 < M \leq 1300$	106,71
$M > 1300$	137,21

### 2.1. wysokości opłat za usługi dodatkowe

L.p.	Nazwa usługi	Miernik	Stawka
1	Opłata dodatkowa za zatrudnienie dyżurnego ruchu w dni wolne, niedziele i święta.	godzina	109,12 zł
2	Opłata dodatkowa za zatrudnienie dróżnika przejazdowego w dni wolne, niedziele i święta.	godzina	98,27 zł



### 3. Rozliczanie należności

1. Opłaty podstawowe, dodatkowe wnoszone są przez Przewoźnika według szczegółowych zasad zawartych w UMOWIE.
2. Rozliczanie należności dokonywane jest odpowiednio - zarówno przez Zarządcę i Przewoźnika - z zachowaniem terminów płatności wskazanych w UMOWIE.
3. Analogicznie do zasady opisanej w pkt. 2, traktuje się inne płatności wzajemne, wynikające z niezbędnych korekt, eliminacji ewentualnych błędów we wzajemnych obciążeniach itd.
4. Za opóźnienia w regulowaniu należności naliczane są odsetki.

### 4. Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań

1. Niedotrzymanie zobowiązań, wynikających z UMOWY, powoduje odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną tym drugiej stronie.
2. Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w pkt. 1, nie dotyczy:
  - 2.1. 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),
  - 2.2. utraconych korzyści,
3. Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w pkt. 1 dotyczy w szczególności wypłacanych przez Przewoźnika na podstawie prawa przewozowego i umów, odszkodowań za powstałe opóźnienia w przewozie powstałe z winy Zarządcy.
4. Odpowiedzialność Zarządcy z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z UMOWY jest wyłączona w przypadku niedotrzymania przez Przewoźnika parametrów przejazdu, będących elementem rozkładu jazdy.
5. Odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z UMOWY jest wyłączona w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych.
6. Jeżeli wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania UMOWY szkody doznała osoba trzecia strona, która wyrównała osobie trzeciej doznaną szkodę, może dochodzić roszczenia zwrotnego w całości lub odpowiedniej części od drugiej strony, która dopuściła się niewykonania lub nienależytego wykonania umowy, i to w sposób zawiniony, a szkodę wyrównała strona nie zobowiązana do naprawienia szkody.
7. 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.

# Rozdział 7 - Postępowanie w trakcie realizacji UMOWY

## 1. Realizacja przejazdów pociągów

1. Przejazdy na udostępnianych liniach Zarządcy odbywają się w dni robocze od poniedziałku od godz. 6<sup>00</sup> do soboty do godz. 6<sup>00</sup>. Zarządca dopuszcza możliwość realizacji przewozów w dni wolne od pracy (soboty, niedziele, święta) po złożeniu przez Przewoźnika pisemnego zawiadomienia o zamiarze przejazdu najpóźniej do godz. 12<sup>00</sup> w przedostatnim dniu roboczym poprzedzającym dzień wolny, w którym Przewoźnik ma zamiar zrealizować przejazd. W zawiadomieniu Przewoźnik powinien podać ilość uruchamianych pociągów, trasy przejazdu i wymagane godziny obsługi posterunków ruchu na trasie przejazdu.

## 2. Obowiązki i uprawnienia stron

1. Udostępnianie linii/odcinków kolejowych sieci kolejowej zarządzanej przez Zarządcę prowadzone jest według UMOWY, zawieranej pomiędzy Przewoźnikiem i Zarządcą.

UMOWY określają sposób realizacji przejazdów, a także sposób dokonywania rozliczeń wzajemnych pomiędzy Zarządcą i Przewoźnikiem.

### 2. Zarządca w ramach UMOWY:

- 2.1. prowadzi przejazdy pociągów 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 (Dz.U. 2015.360 z późn. zm.) oraz w przepisach wewnętrznych określonych w załączniku nr 3, z zastosowaniem dodatkowych warunków zawartych w UMOWIE,
- 2.2. ponosi odpowiedzialność prawną i finansową za stan i sprawność elementów drogi kolejowej udostępnianej w ramach UMOWY,
- 2.3. wykonuje wszystkie niezbędne do przejazdu czynności ruchowe na posterunkach ruchu Zarządcy, bezpośrednio je organizuje i nadzoruje zgodnie z obowiązującymi przepisami i regulaminami technicznymi,
- 2.4. prowadzi przejazdy pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi,
- 2.5. umożliwia wstęp na obszar kolejowy Zarządcy pracownikom Przewoźnika,
- 2.6. prowadzi dokumentację przejazdów pociągów Przewoźnika,
- 2.7. niezwłocznie powiadamia Przewoźnika o wypadkach kolejowych, związanych bezpośrednio z jego pociągiem, pojazdem kolejowym lub pracownikiem,
- 2.8. niezwłocznie powiadamia Przewoźnika o zaistnieniu sytuacji, które mogą spowodować zakłócenia w realizacji przejazdów, w tym w szczególności o:
  - 2.8.1. doraźnych ograniczeniach ruchowych, mających wpływ na planowe dokonywanie przejazdów,
  - 2.8.2. zaistnieniu zdarzeń, o wystąpieniu których Zarządca był uprzedzony, lecz nie mógł im zapobiec - np. strajku, blokady przejazdu pociągu, demonstracji,
  - 2.8.3. 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,

- 2.9. informuje Przewoźnika o konieczności wprowadzenia długotrwałych ograniczeń ruchowych, w tym w szczególności wynikających z nagłej potrzeby wykonania robót na linii kolejowej przez Zarządcę lub na jego zlecenie; w przypadku takim, Zarządca uzgadnia z Przewoźnikiem trasy zastępcze,
  - 2.10. w przypadku zgłoszenia przez Przewoźnika gotowości do odjazdu pociągu zgodnie z zasadami i trybem określonymi w Rozdziale 7 ust. 6, planowo wyprawia pociąg Przewoźnika ze stacji początkowej lub stacji pośredniej i doprowadza do stacji końcowej,
  - 2.11. organizuje i przeprowadza na wniosek Przewoźnika - w trybie i według zasad określonych w odrębnej umowie - niezbędne pouczenia, szkolenia i egzaminy pracowników Przewoźnika,
  - 2.12. organizuje - według warunków określonych w odrębnych umowach i porozumieniach wzajemnych - przejazdy po liniach kolejowych zarządzanych przez innych zarządców infrastruktury,
  - 2.13. powiadamia Przewoźnika o zmianach przepisów wewnętrznych Zarządcy, stanowiących podstawę dla wykonywania UMOWY, w terminie nie późniejszym niż 15 dni przed wejściem zmian w życie.
3. Zarządca w okresie wykonywania UMOWY ma prawo:
- 3.1. dokonywania - przez swoich pracowników i w zakresie określonym w ust. 5 – czynności sprawdzających, dotyczących pociągów, pojazdów kolejowych oraz pracowników Przewoźnika, w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami prowadzenia ruchu,
  - 3.2. niedopuszczenia do przejazdu pociągu (pojazdu kolejowego) Przewoźnika lub zatrzymania przejazdu pociągu w przypadku stwierdzenia niespełnienia, przez pociąg wymagań określonych w ust. 5 albo obsługującego osoby - w ust. 4,
  - 3.3. wstrzymania lub ograniczenia ruchu kolejowego oraz decydowania o zakresie modyfikacji procesu przewozowego w sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych,
  - 3.4. żądania wyznaczenia przez Przewoźnika swoich przedstawicieli do składu zespołów zarządzania kryzysowego, powoływanych i tworzonych w strukturach Zarządcy w sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych,
  - 3.5. dokonania - w wyjątkowych, uzasadnionych okolicznościach przypadkach - realizacji przejazdu pociągu Przewoźnika inną drogą niż przydzielona na czas obowiązywania Rozkładu Jazdy; w takim przypadku, Zarządca zobowiązany jest zaproponować Przewoźnikowi możliwie najkrótszą drogę przejazdu oraz uzgodnić z nim niezbędne zmiany przed realizacją przejazdu,
  - 3.6. wstrzymania przejazdu po przydzielonej trasie, jeśli nie ma możliwości realizacji przejazdu pociągu Przewoźnika inną drogą bądź występuje sytuacja nadzwyczajna lub kryzysowa.
  - 3.7. Zarządca zobowiązany jest niezwłocznie poinformować Przewoźnika o wstrzymaniu przejazdu oraz jego przyczynie,
  - 3.8. włączania do pociągów Przewoźnika wagonów kontrolnych i inspekcyjnych Zarządcy oraz dokonywania nimi przejazdów według szczegółowych zasad określanych indywidualnie, dla każdego tego rodzaju przypadku, pomiędzy uprawnionymi przedstawicielami stron; tryb włączania do pociągów Przewoźnika wagonów kontrolnych i inspekcyjnych Zarządcy oraz dokonywania nimi przejazdów określono w ust. 10,
  - 3.9. wydawania osobom kierującym pojazdami kolejowymi Przewoźnika wiążących poleceń w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i prowadzenia ruchu na liniach kolejowych Zarządcy; do wydawania takich poleceń uprawnieni są pracownicy Zarządcy prowadzący ruch pociągów,

- 3.10. usunięcia na koszt i ryzyko Przewoźnika - w przypadku rozwiązania UMOWY i nie usunięcia we własnym zakresie przez Przewoźnika w terminie 15 dni od dnia rozwiązania tej umowy - pojazdów kolejowych, urządzeń i sprzętu Przewoźnika z linii kolejowych Zarządcy,
- 3.11. dokonywania kontroli przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym Zarządcy, w pociągach i pojazdach kolejowych Przewoźnika,
- 3.12. żądania od Przewoźnika wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji UMOWY w przypadkach, kiedy zachodzi obawa jej naruszenia lub zagrożenia bezpieczeństwa osób lub mienia.

#### 4. W ramach UMOWY Przewoźnik:

- 4.1. nie może odstępować innemu Przewoźnikowi przydzielonych tras pociągów ani też zlecać wykonywania przejazdów w ramach tych tras,
- 4.2. ponosi odpowiedzialność prawną i finansową za stan i sprawność wykorzystywanych pociągów i pojazdów kolejowych,
- 4.3. 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 (Dz.U. 2015.360 z późn zm.) oraz przepisach wewnętrznych określonych w załączniku nr 3,
- 4.4. ściśle współpracuje i bezwzględnie przestrzega wszelkich decyzji i ustaleń dotyczących modyfikacji procesu przewozowego, podejmowanych przez Zarządcę w sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych,
- 4.5. wyznacza przedstawicieli do składu zespołów zarządzania kryzysowego powoływanych i tworzonych w strukturach Zarządcy.  
Funkcjonowanie i tryb pracy zespołów zarządzania kryzysowego określają ich przewodniczący zgodnie z potrzebami wynikającymi z danej sytuacji,
- 4.6. zabezpiecza przewożony ładunek przed dostępem osób trzecich,
- 4.7. realizuje przejazdy pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi zgodnie z przepisami określonymi w załączniku nr 3,
- 4.8. zapewnia wykonywanie przez pracowników Przewoźnika poleceń wydawanych przez uprawnionych pracowników Zarządcy w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i prowadzenia ruchu na liniach kolejowych oraz w sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych,
- 4.9. wyposaża pracowników Przewoźnika, uczestniczących w realizowanym procesie przewozowym we wszelkie niezbędne dokumenty i przybory określone w ust. 4; pracownicy Przewoźnika zobowiązani są do posiadania tychże dokumentów i przyborów w czasie wykonywania czynności związanych z realizacją przejazdów,
- 4.10. ponosi odpowiedzialność za zabezpieczenie podczas postoju przed zbiegnięciem, pociągów lub pojazdów kolejowych przy użyciu płozów lub klinów znajdujących się na wyposażeniu pojazdu trakcyjnego,
- 4.11. niezwłocznie powiadamia Zarządcę o wypadkach kolejowych związanych bezpośrednio z jego pociągiem (pojazdem kolejowym) lub pracownikami, zaistniałych na obszarze kolejowym Zarządcy zgodnie z zasadami zawartymi w ust. 8,
- 4.12. niezwłocznie powiadamia Zarządcę o dostrzeżonych, wszelkich innych niż wymienione w pkt. 4.11., wypadkach kolejowych oraz o innych zdarzeniach występujących na obszarze kolejowym Zarządcy, które tworzą lub mogą stworzyć jakiegokolwiek zagrożenia dla bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia przejazdów pociągów, a także bezpieczeństwa ludzi i mienia,
- 4.13. na żądanie Zarządcy, udostępnia dokumentację dotyczącą kwalifikacji i uprawnień pracowników Przewoźnika oraz potwierdzającą sprawność techniczną pojazdów kolejowych używanych do przewozu,

- 4.14. w przypadku rozwiązania UMOWY usuwa, w terminie 15 dni, swoje pojazdy kolejowe, urządzenia i sprzęt z linii kolejowych Zarządcy; w przypadku niewykonania tego zobowiązania, Przewoźnik pokrywa koszty usunięcia tych pojazdów, urządzeń i sprzętu przez Zarządcę,
  - 4.15. zgłasza dyżurnemu ruchu stacji początkowej lub stacji pośredniej gotowość do odjazdu pociągu zgodnie z zasadami i trybem określonymi w ust. 6,
  - 4.16. pozostawia 1 egzemplarz wykazu wagonów w składzie pociągu na wyznaczonych posterunkach Zarządcy,
  - 4.17. przestrzega zasad zawartych w Rozkładzie Jazdy dotyczących dopuszczalnego zwiększenia masy brutto pociągu, a także innych zasad zawartych w tym rozkładzie jazdy,
5. Przewoźnik w okresie wykonywania UMOWY ma prawo:
- 5.1. zamówienia dodatkowych przejazdów pociągów, przy czym realizacja nowych zamówień przez Zarządcę odbywa się w trybie ustalonym w Rozdziale 5 ust. 3,
  - 5.2. dokonania zmian parametrów przejazdu pociągów (np. częściowo inną trasą, skrócenie lub wydłużenie trasy i czasu jazdy, miejsca i czasy zatrzymań, terminy kursowania); tryb postępowania w takim przypadku ustalony jest w Rozdziale 5 ust. 3,
  - 5.3. otrzymania od Zarządcy dodatkowych wyjaśnień i uzasadnień dotyczących wprowadzenia zmian powstałych w wyniku zaistnienia sytuacji opisanych w pkt. 3 ppkt 3.2, 3.3 i 3.5,
  - 5.4. żądania od Zarządcy wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji UMOWY w przypadkach, kiedy zachodzi obawa naruszenia umowy lub zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia.

### 3. Sposób przewożenia materiałów sypkich

Przewóz materiałów sypkich powinien odbywać się w taki sposób, aby zapobiec ich pyleniu, m.in. poprzez zastosowanie specjalistycznego taboru do przewożenia materiałów sypkich, oponcz (opon wagonowych i innych. Sposób zabezpieczenia przed pyleniem materiałów sypkich wybiera Przewoźnik w zależności od rodzaju przewożonego materiału sypkiego.

### 4. Wyposażenie pracowników Przewoźnika w dokumenty i przybory

Podczas wykonywania zadań wynikających z UMOWY, pracownicy Przewoźnika muszą być wyposażeni w następujące dokumenty i przybory:

Lp.	Pracownik Przewoźnika	Dokumenty	Przybory
1	Kierownik pociągu	a. upoważnienie do wykonywania czynności wydane przez Przewoźnika b. karta próby hamulca i wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu lub wykaz wagonów w składzie pociągu, jeżeli nie znajduje się u maszynisty	a. przybory sygnałowe, b. radiotelefon zapewniający łączność z maszynistą
2	Maszynista pojazdu trakcyjnego/kierujący pojazdem kolejowym	a. prawo kierowania pojazdem trakcyjnym b. karta znajomości szlaku c. karta próby hamulca i wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu lub wykaz wagonów w składzie pociągu, jeżeli nie znajduje się u kierownika pociągu, d. karta pracy lub inny dokument potwierdzający wyznaczenie maszynisty do obsługi pojazdu trakcyjnego (pociągu), e. rozkład jazdy oraz dodatki do rozkładu jazdy f. bloczki rozkazów pisemnych	a. książka pokładowa pojazdu z napędem b. świadectwo sprawności technicznej pojazdu szynowego z napędem c. radiotelefon zapewniający łączność z dyżurnym ruchu i kierownikiem pociągu
3	Rewident, starszy rewident taboru	upoważnienie do wykonywania czynności wydane przez Przewoźnika	
4	Inni pracownicy Przewoźnika	upoważnienie do wykonywania czynności wydane przez Przewoźnika	

## 5. Sprawdzanie sposobu realizacji warunków udostępnienia; czynności sprawdzające stan taboru

1. Pracownicy Zarządcy posiadający imienne upoważnienia wydane przez MB, uprawnieni są do przeprowadzenia czynności sprawdzających, w zakresie:
  - 1.1. wyposażenia pracowników i pojazdu kolejowego przewoźnika w następujące dokumenty i przybory:
    - 1.1.1. prawo kierowania pojazdem kolejowym lub licencję i świadectwo maszynisty,
    - 1.1.2. aktualny rozkład jazdy pociągów oraz dodatek WOS,
    - 1.1.3. kartę próby hamulca i urządzeń pneumatycznych pociągu,
    - 1.1.4. druki rozkazów pisemnych,
    - 1.1.5. wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu,
    - 1.1.6. sprawny radiotelefon,
    - 1.1.7. przybory sygnałowe,
    - 1.1.8. świadectwo sprawności technicznej,
  - 1.2. zestawienia pociągu zgodnie z parametrami przydzielonej trasy pociągu.

Działania te nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa.

2. Zarządzający dokonanie czynności sprawdzających ze strony Zarządcy, zobowiązany jest do powiadamiania Przewoźnika o wyniku dokonanych sprawdzeń.

## 6. Zgłaszanie przez Przewoźnika gotowości do odjazdu

1. Gotowość pociągu Przewoźnika do odjazdu ze stacji początkowej lub stacji pośredniej, na której dokonywane są:
  - 1.1. włączenie/wyłączenie wagonu lub grup wagonów,
  - 1.2. zmiana lokomotywy,
  - 1.3. próba hamulca,
  - 1.4. oględziny techniczne,zgłasza dyżurnemu ruchu kierownik pociągu, a w pociągach bez obsady konduktorskiej - maszynista prowadzący pociąg.
2. Zgłoszenie dokonywane jest przy użyciu urządzeń radiołączności pociągowej z podaniem:
  - 2.1. numeru pociągu,
  - 2.2. nazwiska maszynisty, numeru i serii pojazdu trakcyjnego,
  - 2.3. długości pociągu w metrach i jego masy ogólnej,
  - 2.4. godziny zgłoszenia.
3. Fakt zgłoszenia gotowości do odjazdu odnotowywany jest przez dyżurnego ruchu w Dzienniku telefonicznym, z zapisaniem informacji zgłoszonych przez maszynistę.
4. Zgłoszenie maszynisty, o którym mowa w pkt. 2, potwierdzone jest przez dyżurnego ruchu podaniem przez niego:
  - 4.1. nazwiska dyżurnego ruchu,
  - 4.2. godziny przyjęcia zgłoszenia,
  - 4.3. numeru, pod którym zgłoszenie zostało zarejestrowane w Dzienniku telefonicznym.
5. Dopuszcza się, inny niż wymieniony w ust. 1 - 4, sposób przekazywania informacji o gotowości do odjazdu, o ile zostanie on ustalony w regulaminie technicznym posterunku ruchu.

## 7. Powiadomienia

1. Ustala się następujące zasady dokonywania powiadomień:
  - 1.1. w przypadkach zdarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu, a także bezpieczeństwa ludzi i mienia, w tym o wypadkach kolejowych, odpowiednio powiadamia się:
    - 1.1.1. po stronie Zarządcy - najbliższy posterunek ruchu,
    - 1.1.2. po stronie Przewoźnika - komórki/osoby/stanowiska wymienione w UMOWIE,
  - 1.2. w przypadkach zakłóceń w realizacji przejazdu komórki/osoby/stanowiska pracy powiadamiające i uzyskujące informacje określa UMOWA,
  - 1.3. w przypadkach pozostałych, w tym przy przekazywaniu innych informacji związanych z wykonywaniem UMOWY, odpowiednio, tj. zarówno ze strony Zarządcy, jak i Przewoźnika, powiadamia się komórki/osoby/stanowiska wymienione w tej umowie.

2. Jeżeli powiadomienia dokonywane są w formie pisemnej, kieruje się je do komórek/osób/stanowisk na adresy wyszczególnione w UMOWIE.
3. Dokumentację potwierdzającą fakt dokonania powiadomienia przechowuje się przez okres 5 lat.

## 8. Postępowanie w razie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych

1. W przypadku wystąpienia poważnych wypadków, wypadków i incydentów na linii kolejowej Zarządcy, 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 (Dz.U. poz. 369) oraz przepisami wewnętrznymi wymienionymi w załączniku nr 3.
2. Każdy pracownik Przewoźnika, który zauważył, że może dojść lub doszło do zdarzenia, o którym mowa w pkt. 1, powinien:
  - 2.1. użyć wszelkich możliwych i dostępnych środków, aby wyeliminować zagrożenie i zapobiec zwiększeniu jego zasięgu oraz ograniczyć skutki,
  - 2.2. poinformować o tym pracownika najbliższego posterunku ruchu Zarządcy.
3. Jeżeli w wyniku zdarzenia, o którym mowa w pkt. 1, nastąpiła lub może nastąpić niebezpieczna dla środowiska emisja, zanieczyszczenie elementów infrastruktury lub istnieje ryzyko eksplozji, pożaru lub inne niebezpieczeństwo dla funkcjonowania kolei, pracownik Przewoźnika zobowiązany jest niezwłocznie zawiadomić pracownika najbliższego posterunku ruchu Zarządcy, za pośrednictwem którego - w przypadkach tego wymaganych obowiązującymi przepisami - dokonywane są powiadomienia zgodnie z rozporządzeniem, o którym mowa w pkt. 1 i wdrażane wszelkie możliwe środki eliminujące zagrożenia i zapobiegawcze.
4. Zarządca i Przewoźnik zobowiązani są do:
  - 4.1. niesienia pomocy poszkodowanym,
  - 4.2. współdziałania w celu zminimalizowania negatywnych skutków zaistniałych zdarzeń, o których mowa w pkt. 1,
  - 4.3. współdziałania przy usuwaniu szkód i jak najszybszym przywracaniu ruchu kolejowego,
  - 4.4. współdziałania przy ustalaniu przyczyn zdarzeń, o których mowa w pkt. 1.
5. Przewoźnik zobowiązany jest wskazać osoby, które z jego ramienia będą brały udział w pracach komisji kolejowej oraz sposób kontaktowania się z nimi.

Przewoźnik na 30 dni przed rozpoczęciem obowiązywania Rozkładu Jazdy przedkłada wykaz tych osób na adres:

MACZKI-BÓR S.A.  
Wydział Zarządzania Infrastrukturą  
ul. Inwestycyjna 15, 41-208 Sosnowiec,  
nr tel: +48 728 876 100;  
e-mail: jacek.jeziorski@maczkibor.com

Przewoźnik zobowiązany jest do bieżącego aktualizowania wykazu, o którym mowa wyżej.



6. Zarządca, po zakończeniu postępowania w sprawie zdarzenia, o którym mowa w pkt. 1, powodującego straty jednej ze stron UMOWY, z własnej inicjatywy lub na wniosek zainteresowanej strony, powołuje zespół do ustalenia powstałych strat materialnych i odpowiedzialności za nie.

W skład tego zespołu wchodzi przedstawiciele Zarządcy lub osoby uprawnione do występowania w imieniu Zarządcy oraz upoważnieni przedstawiciele Przewoźników.

Do zespołu mogą być powołani członkowie komisji kolejowej.

Podstawę prac zespołu stanowi protokół ustaleń końcowych.

7. Ustalenia zespołu, o którym mowa w pkt. 6, są wiążące dla wszystkich stron postępowania.  
W przypadku niemożności uzgodnienia zakresu odpowiedzialności stron, jego ustalenie dokonuje się na drodze prawnej.
8. Roszczeń z tytułu wypadków niezawinionych przez Zarządcę, wszystkie podmioty dochodzą we własnym zakresie.
9. Jeżeli w wyniku zdarzenia, o którym mowa w pkt. 1, uszkodzona została infrastruktura kolejowa Zarządcy, naprawa uszkodzonych jej elementów dokonywana jest przez Zarządcę lub na jego zlecenie.
10. Przejazdy realizowane przez Zarządcę lub Przewoźnika w celu usuwania skutków zdarzeń, o którym mowa w pkt. 1, odbywają się według postanowień regulacji wewnętrznych, zawartych w załączniku 3.

## 9. Postępowanie w przypadkach wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, sytuacji nadzwyczajnej i kryzysowej

1. Jeżeli wystąpią utrudnienia przejazdów po przyznanych trasach spowodowane zdarzeniem z winy Przewoźnika (w tym zdarzenia, o których mowa w ust. 8), Przewoźnik ponosi odpowiedzialność w stosunku do Zarządcy oraz innych użytkowników linii za wynikłe utrudnienia w eksploatacji linii kolejowej.
2. Zgodnie z przepisami USTAWY, Zarządca jest zobowiązany do wstrzymania lub ograniczenia ruchu na całości lub części linii kolejowej w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy.
3. Zarządca powiadamia zainteresowanych Przewoźników o wystąpieniu utrudnień eksploatacyjnych mających wpływ na ich działalność eksploatacyjną.
4. W przypadku wystąpienia zakłóceń, Zarządca podejmuje wszelkie możliwe działania z uwzględnieniem interesów wszystkich Przewoźników), mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.

W tym celu Zarządca może zaproponować: zmniejszenie lub zwiększenie prędkości przejazdu pociągów, kursowanie pociągów drogą okrężną, zastosowanie zastępczych środków trakcyjnych, wykorzystanie innych zastępczych elementów infrastruktury kolejowej niezbędnych Przewoźnikowi itd.

5. Zarządca ma prawo - w przypadkach wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych, tj. konieczności „ściągnięcia” uszkodzonego taboru lub taboru z przemieszczonym ładunkiem, w celu przywrócenia możliwości przejazdu - do użycia pojazdu trakcyjnego Przewoźnika lub zatrudnienia (zadysponowania do wykonania odpowiednich czynności) pracownika Przewoźnika (maszynisty, rewidenta), posiadającego odpowiednie kwalifikacje w celu usunięcia ze szlaku uszkodzonego pojazdu trakcyjnego tego Przewoźnika oraz innego Przewoźnika.

Dotyczy to również przypadków konieczności wyłączenia uszkodzonego taboru z pociągu, który z powodu usterki taboru uniemożliwiającej jego dalszą jazdę, został zatrzymany na torze głównym zasadniczym na stacji oraz gdy zatrzymany pociąg blokuje lub znacznie ogranicza przejezdność stacji.

Użycie pojazdu trakcyjnego Przewoźnika lub zatrudnienie (zadysponowanie) pracownika Przewoźnika przez Zarządcę może być zastosowane jedynie w celu „ściągnięcia” uszkodzonego pojazdu do najbliższej stacji, na której istnieją warunki do jego odstawienia albo do odstawienia uszkodzonego taboru z toru głównego na tor boczny na stacji i pomocy w wykonaniu wymaganej próby hamulca po wyłączeniu taboru z pociągu.

6. Dla przywrócenia ruchu na torze szlakowym - w przypadkach, o których mowa w pkt. 5 – Zarządca ma również prawo, użyć jednostek ratownictwa technicznego. Kosztami działań jednostek ratownictwa technicznego, o których mowa wyżej, Zarządca obciąża Przewoźnika.
7. Przewoźnik obowiązany jest do wniesienia - w ramach rozliczeń ostatecznych z Zarządcą - dodatkowej opłaty, gdy z winy Przewoźnika (w wyniku zawnionych przez niego zdarzeń nie objętych pakietem usług), niezbędne jest wyeliminowanie skutków tych zdarzeń dla zapewnienia ciągłości i bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Wzajemne uzgodnienia przedstawicieli stron UMOWY, ustalające sposób postępowania w rozstrzygnięciu tego rodzaju przypadków, są podstawą do określenia obciążeń Przewoźnika.

8. Zwroty opłat, obciążenia z tytułu ponoszonych kosztów likwidacji skutków wypadków kolejowych, użycia pojazdu trakcyjnego Przewoźnika do eliminacji zakłóceń eksploatacyjnych, o których mowa w pkt. 5, w tym również spowodowanych przez Zarządcę oraz inne rozliczenia, dokonywane są odpowiednio - zarówno przez Zarządcę i Przewoźnika - z zachowaniem terminów płatności według umowy wzajemnej, na rachunek Zarządcy lub Przewoźnika.
9. Zarządca i Przewoźnicy ponoszą wszelkie koszty wynikające z realizacji przedsięwzięć i współdziałania podejmowanych w ramach zarządzania kryzysowego odpowiednio do zakresu działań ich dotyczących.

## 10. Włączanie wagonów kontrolnych i inspekcyjnych Zarządcy do pociągów Przewoźnika

1. Przewoźnik, na odrębny wniosek Zarządcy, włącza - w miarę możliwości techniczno-eksploatacyjnych - pojedynczy wagon Zarządcy do składu pociągu, którego przejazd objęty jest UMOWĄ, w celu dokonania przez pracowników Zarządcy czynności kontrolnych i diagnostycznych dotyczących zarządzanej sieci kolejowej.
2. Wniosek, o którym mowa w pkt. 1, składany jest Przewoźnikowi na minimum 5 dni roboczych przed planowanym przejazdem pociągu.
3. Wniosek, o którym mowa w pkt. 1, podpisany przez wnoszącego o włączenie wagonu, musi zawierać:

- 3.1. oznaczenie adresata (Przewoźnika), do którego jest kierowany,
  - 3.2. firmę, siedzibę i adres Zarządcy,
  - 3.3. datę sporządzenia,
  - 3.4. odniesienie do UMOWY,
  - 3.5. cel przejazdu (szczegółowe uzasadnienie),
  - 3.6. serię i numer, prędkość maksymalną, masę brutto i masę hamującą wagonu, o którego włączenie wnioskodawca wnosi,
  - 3.7. plan przejazdu, zawierający w szczególności następujące dane:
    - 3.7.1. terminy przejazdu,
    - 3.7.2. relacje przejazdu,
  - 3.8. pożądane miejsce wagonu w składzie pociągu,
  - 3.9. informację o obsłudze wagonu oraz wskazanie osoby kierującej ze strony Zarządcy z podaniem stanowiska służbowego.
4. Po rozpatrzeniu wniosku, na minimum 2 dni przed planowanym przejazdem, Przewoźnik informuje Zarządcę o decyzjach dotyczących wniosku, ewentualnie koryguje (w uzgodnieniu z wnioskodawcą) plan przejazdu.
5. Realizacja przejazdu odbywa się według własnych regulacji Przewoźnika.