

ZARZĄDZENIE NR 32/2026

Dyrektora Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu

w sprawie zmiany zarządzenia nr 5/2026 Dyrektora Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu z dnia 19 stycznia 2026 r. w sprawie wprowadzenia Regulaminu sieci 2025/2026

Na podstawie § 4 ust. 2 Regulaminu Organizacyjnego Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu, zatwierdzonego uchwałą nr 1737/VII/25 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 12 marca 2025 r. w sprawie zatwierdzenia Regulaminu Organizacyjnego Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu, mając na celu uporządkowanie i aktualizację zasad udostępniania infrastruktury kolejowej, w tym zasad ustalania stawek dostępu, opłat za niewykorzystanie zdolności przepustowej oraz zasad związanych z organizacją komunikacji zastępczej, zarządza się, co następuje:

§ 1. W Zarządzeniu nr 5/2026 Dyrektora Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu z dnia 19 stycznia 2026 r. w sprawie wprowadzenia Regulaminu sieci 2025/2026 załącznik do zarządzenia otrzymuje brzmienie zgodnie z treścią załącznika do niniejszego zarządzenia.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

DYREKTOR

Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei
we Wrocławiu

Mateusz Mastowski

/Dokument podpisano kwalifikowanym

podpisem elektronicznym/

**REGULAMIN SIECI
WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO
DOLNOŚLĄSKIEJ SŁUŻBY
DRÓG I KOLEI WE WROCŁAWIU**

2025/2026



Spis treści:

ROZDZIAŁ 1 PRZEPISY OGÓLNE	4
Definicje.....	4
Podstawowe informacje o zarządcy infrastruktury	5
Uwarunkowania ogólne.....	6
Korzystanie z Regulaminu, rozpowszechnianie, wprowadzanie zmian.....	6
ROZDZIAŁ 2 INFRASTRUKTURA.....	7
Infrastruktura kolejowa, parametry techniczno-eksploatacyjne linii.....	7
Dostępność infrastruktury	8
ROZDZIAŁ 3 WARUNKI DOSTĘPU	8
Warunki składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej	8
Warunki uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej.....	9
Licencje, certyfikaty bezpieczeństwa.....	9
Ogólne warunki handlowe.....	10
Umowa ramowa	10
Przepisy eksploatacyjne.....	10
Personel.....	10
Tabor.....	10
Przewóz przesyłek nadzwyczajnych	11
ROZDZIAŁ 4 PRZYDZIELANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ.....	12
Wprowadzenie	12
Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów.....	12
Zmiany do rozkładu jazdy pociągów.....	12
Modyfikacja przydzielonej zdolności przepustowej	13
Koordynacja i rozwiązywanie kolizji tras pociągów, przepełniona infrastruktura	13
Przydzielanie zdolności przepustowej	14
Komunikacja zastępcza.....	14
Rezygnacja z przydzielonej zdolności przepustowej	15
Działania podejmowane w przypadku zakłóceń.....	15
Postępowanie w razie zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym	16
Przydzielanie zdolności przepustowej dla obiektów infrastruktury usługowej.....	17
ROZDZIAŁ 5 USŁUGI.....	18
Zakres usług	18
Minimalny dostęp do infrastruktury	18

Dostęp do obiektów infrastruktury usługowej i świadczenie usług	18
ROZDZIAŁ 6 OPŁATY	18
Zasady ustalania opłat	18
Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.....	18
Opłaty za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej	19
Opłaty za niewykorzystanie zdolności przepustowej	19
Plan wykonania.....	20
Rozliczanie należności	22
ROZDZIAŁ 7 POSTĘPOWANIE W TRAKCIE REALIZACJI UMOWY	22
Organizacja przejazdów pociągów	22
Czynności sprawdzające przeprowadzane przez pracowników DSDiK.....	22
Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań	23
Przygotowanie i zgłoszenie pociągu do jazdy.....	24
Parametry techniczno-eksploatacyjne linii.....	25
Wykaz peronów	28
Harmonogram planowanych zamknięć torowych.....	39
Wykaz regulacji wewnętrznych i innych obowiązujących dokumentów przewoźników kolejowych	40
Załącznik nr 5	41
Zasady przeprowadzania aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej.....	41
Zaproszenie do udziału w aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej zarządzanej przez Województwo Dolnośląskie Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu w ramach opracowywania rocznego rozkładu jazdy pociągów 2025/2026.....	43
UPOWAŻNIENIE	40
Protokół z aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej	41
OŚWIADCZENIE PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO	44
Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez Województwo Dolnośląskie Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu obowiązujący w ramach rozkładu jazdy pociągów 2025/2026	46
Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez Województwo Dolnośląskie Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu obowiązujący w ramach rozkładu jazdy pociągów w 2025 i 2025/2026 dla linii kolejowej nr 308 Jelenia Góra – Mysłakowice.....	51
Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez Województwo Dolnośląskie Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu obowiązujący w ramach rozkładu jazdy pociągów w 2025 i 2025/2026 dla linii kolejowej nr 340 odcinek Mysłakowice – Karpacz	58
Wniosek o zawarcie umowy o przydzielenie zdolności przepustowej w rozkładzie jazdy pociągów 2025/2026	66

ROZDZIAŁ 1 PRZEPISY OGÓLNE

Definicje

§ 1. 1. Niniejszy Regulamin opracowany został w oparciu o obowiązujące akty prawne regulujące działalność podmiotów rynku kolejowego:

- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697);
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2024 r. poz. 602);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 października 2025 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej, dalej zwane Rozporządzeniem zmieniającym;
- RRJ – roczny rozkład jazdy;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 226 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2025 r. poz. 100);
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2019 poz. 918);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 poz. 369);
- Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 (Tekst mający znaczenie dla EOG.).

2. Dla potrzeb Regulaminu wprowadza się definicje następujących pojęć i skrótów:

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;

DSDiK – Województwo Dolnośląskie Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu – zarządca infrastruktury kolejowej będącej własnością Województwa Dolnośląskiego;

IRJ – indywidualny rozkład jazdy zgodnie z §8 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej;

ISZTP – Internetowy System Zamawiania Trasy Pociągu „Zamawiaj i Jedź”, aplikacja PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umożliwiająca Aplikantom i Przewoźnikom kolejowym obsługę wniosków dotyczących przydzielania zdolności przepustowej;

linia kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów;

PKP PLK – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

pociąg – pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu;

pracownicy DSDiK – pracownicy DSDiK oraz inne osoby, którymi się ona posługuje w celu wykonywania Umowy o przydzielenie lub Umowy o wykorzystanie;

pracownicy przewoźnika – pracownicy przewoźnika oraz inne osoby, którymi się on posługuje w celu wykonywania Umowy o wykorzystanie;

Prezes UTK – Prezes Urzędu Transportu Kolejowego;

Przewoźnik lub Przewoźnik kolejowy – przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej;

Regulamin – Regulamin Sieci 2025/2026 Województwa Dolnośląskiego Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu;

Regulamin PKP PLK – Regulamin Sieci 2025/2026 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;

Rozporządzenie – rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej;

RRJ – roczny rozkład jazdy;

sytuacja nadzwyczajna – sytuacja, w której niemożliwe jest wykonanie zobowiązań wynikających z Umowy o wykorzystanie, spowodowana nagłym zdarzeniem powstałym niezależnie od woli stron tej umowy, stwarzającym zakłócenie lub zagrożenie zakłócenia procesu eksploatacyjnego na liniach DSDiK, a której żadna ze stron umowy, przy zachowaniu należytej staranności, nie mogła przewidzieć lub zapobiec. Sytuacja nadzwyczajna może wynikać z: wprowadzenia na całym obszarze kraju lub jego części stanu nadzwyczajnego (stanu klęski żywiołowej, stanu wyjątkowego, stanu wojennego), protestów społecznych np. strajki, zdarzeń o charakterze terrorystycznym lub ich przestaniek, innych nieprzewidzianych zdarzeń jak: powodzie, pożary, huragany, osuwiska ziemi, długotrwałe opady atmosferyczne, awarie sieci, w tym również będących rezultatem decyzji władz publicznych, skutkujących zmianami w procesie eksploatacyjnym;

SŽ – Správa železnic, státní organizace, zarządca infrastruktury kolejowej na terenie Republiki Czeskiej;

Umowa o przydzielenie – umowa o przydzielenie zdolności przepustowej zawierana z Aplikantem;

Umowa o wykorzystanie – umowa o wykorzystanie zdolności przepustowej zawierana z Przewoźnikiem;

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

WRJ – wewnętrzny rozkład jazdy pociągów;

zarządca infrastruktury – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową albo w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora; zadania zarządcy infrastruktury mogą wykonywać różne podmioty;

ZRJ – zastępczy rozkład jazdy pociągów zawierający zmiany, które wynikają z planowanej realizacji prac inwestycyjnych, modernizacyjnych, remontowych oraz bieżącego utrzymania.

Podstawowe informacje o zarządcy infrastruktury

§ 2. 1. DSDiK jest samorządową jednostką budżetową finansowaną przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego.

2. DSDiK wykonuje z upoważnienia Zarządu Województwa Dolnośląskiego zadania w zakresie praw i obowiązków należących do zarządcy drogi oraz zarządcy infrastruktury kolejowej określonych w Ustawie o transporcie kolejowym. DSDiK posiada autoryzację bezpieczeństwa nr PL2120250002 z 7 kwietnia 2025 r. ważną od dnia 8 kwietnia 2025 r. do dnia 8 kwietnia 2030 r.

3. Dane teleadresowe:

**Województwo Dolnośląskie - Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu,
ul. Krakowska 28, 50-425 Wrocław,
Adres do doręczeń elektronicznych: AE:PL-80005-37935-TSCRU-26**

Kancelaria	tel.	(71) 39 17 100-102
	fax.	(71) 39 17 110
	e-mail:	kancelaria@dsdik.wroc.pl
	ePUAP	/DSDiK/SkrytkaESP
Komórka właściwa ds. obsługi jednostki	tel.	(71) 39 17 196
Departament Kolei	tel.	Komórka właściwa ds. kolei: 71 38 17 054 71 39 17 117 71 39 17 225 Komórka właściwa ds. bezpieczeństwa i regulacji: 71 38 17 046 71 39 17 186 Komórka właściwa ds. kalkulacji i rozliczeń kolejowych: 71 39 17 125 71 39 17 187 71 39 17 234

4. Skargi i wnioski dotyczące działalności DSDiK jako zarządcy infrastruktury kolejowej należy kierować pisemnie na adres korespondencyjny lub elektronicznie.

Uwarunkowania ogólne

§ 3.1. Wymagania dla zarządcy infrastruktury kolejowej oraz Aplikantów i Przewoźników określają przepisy Ustawy o transporcie kolejowym, akty wykonawcze wydane na jej podstawie oraz inne powszechnie obowiązujące przepisy prawa, w tym Rozporządzenia Komisji Europejskiej.

2. Regulamin określa zasady współpracy i wymagania niezbędne do uzyskania dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez DSDiK, które odnoszą się do wszystkich Aplikantów i Przewoźników.

3. Szczegółowe relacje Aplikantów i Przewoźników z DSDiK wyznaczone są w Umowie o przydzielenie lub Umowie o wykorzystanie, które określają prawa i obowiązki stron, aspekty handlowe i prawne dotyczące realizacji wzajemnych zobowiązań.

Korzystanie z Regulaminu, rozpowszechnianie, wprowadzanie zmian

§ 4. 1. Regulamin został opracowany przez DSDiK na podstawie art. 32 Ustawy o transporcie kolejowym oraz § 27 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej

2. Projekt Regulaminu konsultowany jest z podmiotami rynku kolejowego, zgodnie z § 27 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej.

3. Regulamin wprowadzany jest do stosowania Zarządzeniem Dyrektora DSDiK.

4. Regulamin składa się z części opisowej, w której określone zostały warunki: dostępu do infrastruktury kolejowej, przydzielania zdolności przepustowej, korzystania z przydzielonej zdolności przepustowej, informacje o opłatach oraz załączników zawierających charakterystykę infrastruktury kolejowej, wykaz przepisów wewnętrznych.

5. Projekt Regulaminu, zestawienie zgłoszonych uwag oraz przyjęty Regulamin oraz jego zmiany publikowane są na stronie internetowej zarządcy www.dsdik.wroc.pl w zakładce Kolejje.
6. Regulamin obowiązuje w całym okresie przygotowywania, opracowywania i obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2025/2026, tj. do 12 grudnia 2026 r.
7. W uzasadnionych przypadkach, dopuszcza się dokonywanie zmian w Regulaminie z zachowaniem zasad określonych w § 27 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej.
8. Zmiany wynikające ze zmian ogólnie obowiązujących przepisów prawa dokonywane są z zachowaniem terminów określonych tymi przepisami.
9. DSDiK w razie potrzeby aktualizuje dane w załącznikach do Regulaminu.
10. Konsultacje, o których mowa w ust. 2 i 7, przeprowadzane są z Aplikantami drogą elektroniczną.
11. Aplikanci w terminie 14 dni od otrzymania projektu zmiany mogą zgłaszać swoje uwagi. Brak odniesienia się w wyznaczonym terminie do proponowanej zmiany w Regulaminie oznacza jej akceptację.

ROZDZIAŁ 2 INFRASTRUKTURA

Infrastruktura kolejowa, parametry techniczno-eksploatacyjne linii

§ 5. 1. Województwo Dolnośląskie Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu zarządza infrastrukturą kolejową, w skład której wchodzi:

- 1) linia kolejowa nr 303 odcinek Chocianowice – Chocianów od km 6,900 do km 28,720;
- 2) linia kolejowa nr 308 odcinek Mysłakowice – Jelenia Góra od km 30,060 do km 37,858;
- 3) linia kolejowa nr 311 odcinek Szklarska Poręba Górna – Granica Państwa od km 29,844 do km 43,138;
- 4) linia kolejowa nr 316 odcinek Chojnów – Rokitki od km 21,832 do km 27,900;
- 5) linia kolejowa nr 317 odcinek Gryfów Śląski – Świeradów Zdrój od km 0,668 do km 16,544;
- 6) linia kolejowa nr 326 odcinek Wrocław Zakrzów – Trzebnica od km 1,260 do km 19,903;
- 7) linia kolejowa nr 340 odcinek Mysłakowice – Karpacz od km 0,316 do km 7,055;
- 8) linia kolejowa nr 341 odcinek Bielawa Zachodnia – Dzierżoniów od km -0,530 do km 5,118;
- 9) linia kolejowa nr 283 odcinek Jelenia Góra – Lwówek Śląski od km 2,140 do km 33,316;
- 10) linia kolejowa nr 284 odcinek Jerzmanice Zdrój – Lwówek Śląski od km 24,444 do km 48,175;
- 11) linia kolejowa nr 291 odcinek Szczawno Zdrój – Sobięcin od km 3,400 do km 17,140;
- 12) linia kolejowa nr 302 odcinek Strzegom – Marciszów od km 41,595 do km 73,040;
- 13) linia kolejowa nr 303 odcinek Chocianów – Przemków od km 28,720 do km 31,100;
- 14) linia kolejowa nr 308 odcinek Mysłakowice – Kamienna Góra od km 5,464 do km 30,060;
- 15) linia kolejowa nr 310 odcinek Kobierzyce – Piława Górna od km 0,174 do km 38,645;
- 16) linia kolejowa nr 312 odcinek Wojcieszów – Nowy Kościół od km 15,140 do km 33,430;
- 17) linia kolejowa nr 318 odcinek Srebrna Góra – Bielawa Zachodnia od km 12,380 do km 28,295;
- 18) linia kolejowa nr 319 odcinek Strzelin – Łagiewniki od km 33,763 do km 51,139;
- 19) linia kolejowa nr 320 odcinek Ciepłowody – Ciepłowody od km 9,982 do km 13,282;
- 20) linia kolejowa nr 322 odcinek Kłodzko Nowe – Stronie Śląskie od km 9,700 do km 24,622;
- 21) linia kolejowa nr 323 odcinek Nowa Wieś Grodziska – Nowa Wieś Grodziska od km 0,303 do km 2,065;
- 22) linia kolejowa nr 327 odcinek Ścinawka Średnia – Radków od km 5,955 do km 14,581;
- 23) linia kolejowa nr 327 odcinek Wolibórz – Nowa Ruda Stupiec od km -5,380 do km 0,000;
- 24) linia kolejowa nr 331 odcinek Roztoka – Roztoka od km 13,332 do km 14,638;
- 25) linia kolejowa nr 335 odcinek Henryków – Ciepłowody od km -0,279 do km 9,982;
- 26) linia kolejowa nr 345 odcinek Kamienna Góra – Pisarzowice od km 1,780 do km 5,464;

- 27) linia kolejowa nr 372 odcinek Bojanowo – Góra Śląska od km 0,600 do km 15,305;
2. Linie kolejowe DSDiK są liniami normalnotorowymi, niezelektryfikowanymi, jednotorowymi.
3. Podstawowe parametry techniczno-eksploatacyjne infrastruktury zarządzanej przez DSDiK określone są w Załączniku 1.
4. Warunki techniczno-ruchowe linii zawarte są na stronie internetowej DSDiK oraz w WRJ PKP PLK, Dodatek 1 „Warunki techniczno- ruchowe”.
5. Wykaz peronów na liniach kolejowych zawiera Załącznik 2.
6. DSDiK nie przewiduje uprzywilejowania rodzaju przewozów na zarządzanych liniach kolejowych w rozumieniu art. 29b ustawy. Krajowy rejestr infrastruktury (RINF) prowadzony przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego udostępniony dla zarejestrowanych użytkowników jest na stronie internetowej <https://rinf.utk.gov.pl>.
7. Informacje o obiektach infrastruktury usługowej zawiera *Regulamin dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez Województwo Dolnośląskie Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu* dostępny na stronie internetowej https://dsdik.wroc.pl/w_zakladce_KOLEJE.

Dostępność infrastruktury

§ 6. 1. Ograniczenia eksploatacyjne na infrastrukturze wynikać mogą między innymi z:

- 1) Planowanych zamknięć torowych będących rezultatem robót inwestycyjnych, modernizacyjnych, remontowych czy bieżącego utrzymania;
 - 2) uszkodzeń taboru;
 - 3) nieplanowanych zamknięć torowych spowodowanych uszkodzeniami infrastruktury kolejowej;
 - 4) czasowych ograniczeń w użytkowaniu fragmentów linii kolejowych lub pracy posterunków ruchu;
 - 5) wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych;
 - 6) zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy;
 - 7) potrzeb związanych z bezpieczeństwem i obronnością państwa;
 - 8) decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego lub innych uprawnionych organów.
2. O zmianach wynikających z wprowadzenia ograniczeń eksploatacyjnych Zarządca niezwłocznie powiadamia Przewoźnika pisemnie w formie papierowej lub drogą elektroniczną.
3. Harmonogram planowanych zamknięć torowych stanowi Załącznik nr 3.
4. Na liniach objętych planowanymi zamknięciami torowymi, PKP PLK opracuje ZRJ w oparciu o faktyczne możliwości przepustowości linii, zgodnie z Regulaminem PKP PLK.

ROZDZIAŁ 3 WARUNKI DOSTĘPU

Warunki składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej

§ 7. Aplikant nabywa prawo do składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej po zawarciu z zarządcą Umowy o przydzielenie zdolności przepustowej.

2. W celu zawarcia Umowy Aplikant zwraca się z pisemnym wnioskiem do DSDiK, w którym wskazuje w szczególności:

- 1) nazwę, siedzibę i adres;
- 2) dane umożliwiające jednoznaczną identyfikację, m.in.: NIP, Regon, KRS;
- 3) planowany zakres zamówionej zdolności przepustowej;
- 4) rodzaj przewozu, dla którego Aplikant będzie składał wnioski o przydzielenie zdolności przewozowej.

3. W przypadku Aplikantów zamierzających składać wnioski o przydzielenie zdolności

przepustowej w zakresie kolejowych przewozów osób, inny niż okazjonalny, Aplikant określa planowany zakres zamawianej zdolności przepustowej w takim zakresie, w jakim zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, przedstawił oświadczenie organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową o świadczenie usług publicznych albo uzyskał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu.

4. Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej i ich rozpatrywanie odbywa się na zasadach określonych w § 17-21.

5. Zdolność przepustowa przydzielona Aplikantowi nie może być przekazana innemu Aplikantowi, ani nie może być wykorzystana do realizacji innego rodzaju przewozów, niż wskazany we wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej.

6. Aplikant, który nie jest Przewoźnikiem, może wskazać różnych Przewoźników kolejowych uprawnionych do wykorzystania zdolności przepustowej przydzielonej na podstawie poszczególnych wniosków. Aplikant w ramach jednego wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej wskazuje jednego Przewoźnika.

7. Aplikant, który jest Przewoźnikiem, nie może wskazać innego Przewoźnika kolejowego do wykorzystania przydzielonej mu zdolności przepustowej.

Warunki uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej

§ 8. 1. Przewoźnik nabywa prawo do korzystania z infrastruktury kolejowej po zawarciu Umowy o wykorzystanie.

2. Przed zawarciem Umowy o wykorzystanie Przewoźnik zobowiązany jest przedłożyć zarządcy:

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) oświadczenie, 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 zobowiązuje się do informowania o zmianach, zawieszeniu lub cofnięciu licencji i/lub certyfikatu bezpieczeństwa.

3. Dokumenty, o których mowa w ust. 2 należy przedłożyć w języku polskim lub uwierzytelnionym tłumaczeniu oryginałów na język polski.

4. Przewoźnik, który w ramach poprzednich rozkładów jazdy pociągów przedłożył DSDiK dokumenty, o których mowa w ust. 2, a które nie straciły swojej ważności na rozkład 2025/2026, przed zawarciem Umowy o wykorzystanie na rozkład jazdy 2025/2026 ma możliwość przedłożenia oświadczenia, że dokumenty te zachowują swoją ważność. W przypadku zmiany tych dokumentów, zastosowanie mają postanowienia ust. 2.

Licencje, certyfikaty bezpieczeństwa

§ 9. 1. Organem właściwym do udzielania, odmowy udzielania, zmiany, zawieszania lub cofnięcia licencji przedsiębiorcy posiadającemu siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

Dane kontaktowe:

Urząd Transportu Kolejowego

Al. Jerozolimskie 134, 02 – 305 Warszawa. www.utk.gov.pl

2. Wydawanie, przedłużanie ważności, zmiana i cofanie certyfikatów bezpieczeństwa oraz prowadzenie i aktualizacja ich rejestru należy do zadań Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, w zakresie nadzoru nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu

kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei. Dane kontaktowe Urzędu Transportu Kolejowego wskazano w ust. 1.

Ogólne warunki handlowe

§ 10. Szczegółowe warunki współpracy Aplikantów oraz Przewoźników kolejowych z zarządcą ustalone są w Umowie o przydzielenie lub Umowie o wykorzystanie, które określają prawa i obowiązki stron, aspekty handlowe oraz formalnoprawne dotyczące realizacji wzajemnych zobowiązań.

Umowa ramowa

§ 11. 1. DSDiK do dnia obowiązywania RRJ 2025/2026 nie planuje zawierania umów o rezerwację zdolności przepustowej w okresie wykraczającym poza okres obowiązywania RRJ.
2. Na uzasadniony wniosek Aplikanta, DSDiK może zawrzeć umowę o rezerwację zdolności przepustowej w okresie wykraczającym poza okres obowiązywania RRJ, z zachowaniem zapisów art. 31 Ustawy.

Przepisy eksploatacyjne

§ 12. 1. Aplikanta i Przewoźnika korzystającego z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez DSDiK obowiązują postanowienia:

- 1) regulacji wewnętrznych DSDiK wymienionych w Załączniku nr 4,
 - 2) regulacji wewnętrznych PKP PLK S.A. w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego wymienionych w Załączniku nr 4.
2. W ruchu granicznym dodatkowo obowiązują zasady prowadzenia ruchu kolejowego określone odrębnymi porozumieniami, regulaminami lub umowami.
3. Przewoźnik obowiązany jest przestrzegać zasad i warunków prowadzenia ruchu na liniach kolejowych określonych na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji.
4. Nowe regulacje wewnętrzne i zmiany w obowiązujących regulacjach wprowadzane są w życie Zarządzeniami Dyrektora DSDiK.
5. O zmianach regulacji wewnętrznych, wyszczególnionych w Załączniku nr 4 oraz dokumentów, o których mowa w ust. 2, DSDiK powiadamia Przewoźników nie później niż 7 dni przed wejściem zmian w życie.
6. Regulacje wewnętrzne, porozumienia i regulaminy techniczne przesyłane są nieodpłatnie w wersji elektronicznej na wniosek Przewoźnika.

Personel

§ 13. Pracownicy Przewoźnika zatrudnieni na stanowiskach związanych bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz maszyniści muszą posiadać kwalifikacje określone w Ustawie oraz odpowiednich aktach wykonawczych wydanych na jej podstawie.

Tabor

§ 14. 1. Przewoźnik zapewnia, że eksploatowany tabor kolejowy:

- 1) spełnia warunki techniczne określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia

12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych;

2) jest wyposażony w stosowne dokumenty zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym jest oznakowany według wytycznych wynikających z rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych;

3) każdy pojazd kolejowy posiada przywrócenie do eksploatacji wydane przez Przewoźnika potwierdzające, że pojazd jest sprawny technicznie;

4) zestawy kotłowe taboru zapewniają elektryczne zwieranie toków szynowych – rezystancja zestawu kotłowego nie może być większa niż 50 om (Ω).

2. Dopuszczalna nierównomierność nacisków wózków, osi i kół danej osi pojazdu kolejowego nie może przekraczać wielkości określonych w § 6 „UK-8 Instrukcji zasad przewozu kolejną przesyłek nadzwyczajnych Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu”.

3. Pojazdy kolejowe z napędem, które wykonują przejazdy na liniach wyposażonych w przytorowe urządzenia samoczynnego hamowania pociągów, powinny mieć zamontowane i sprawne urządzenia współpracujące z urządzeniami przytorowymi.

4. Pojazdy trakcyjne wykorzystywane w regularnym ruchu pasażerskim muszą być wyposażone w urządzenia radiotelefoniczne, włączone do systemu zdalnego zatrzymywania pociągów „Radio-Stop”, lub zarządca podejmuje działania alternatywne na rzecz utrzymania poziomu bezpieczeństwa stosując proces analizy ryzyka w oparciu o Art. 2 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) Nr. 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającej Rozporządzenie (WE) Nr. 352/2009.

5. Pozostałe pojazdy trakcyjne muszą być wyposażone w urządzenia radiotelefoniczne, umożliwiające nawiązanie łączności z dyżurnym ruchu zgodnie z wytycznymi zawartymi w Wymaganiach techniczno-eksploatacyjnych dla radiotelefonu stacjonarnego/przewoźnego dla sieci radiotelefonicznych z selektywnym wywołaniem grupowym le-105.

6. Urządzenia pracujące w radiotelefonicznej sieci pociągowej i manewrowej, nie mogą być udostępniane do wykorzystania innym użytkownikom nieuprawnionym do pracy w tych sieciach.

Przewóz przesyłek nadzwyczajnych

§ 15. 1. Przejazdy pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi realizowane są w ramach RRJ oraz IRJ, po uprzednim ustaleniu warunków przewozu.

2. Szczegółowe informacje dotyczące organizacji i postępowania przy przesyłkach nadzwyczajnych określa regulacja DSDiK „Instrukcja organizacji przewozu przesyłek nadzwyczajnych UK-8”.

3. Aplikant lub Przewoźnik zawiadamia DSDiK o zamiarze nadania przesyłki nadzwyczajnej co najmniej 30 dni przed planowanym przejazdem. Jeśli z powodu zdarzenia kolejowego lub przyczyn eksploatacyjnych będzie zachodziła konieczność opracowania warunków przewozu przesyłki nadzwyczajnej, tj. pojazdu kolejowego z $V_{max} = 20$ km/h, opracowanie warunków nastąpi bez zbędnej zwłoki, w celu szybkiego przywrócenia przejezdności linii.

4. DSDiK określa warunki przewozu przesyłki nadzwyczajnej po liniach zarządzanych przez DSDiK zgodnie z Instrukcją, o której mowa w ust. 2.

5. Aplikant lub Przewoźnik składa wnioski o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK, zgodnie z umową o współpracy zarządców w zakresie połączenia dróg kolejowych w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów i Regulaminem PKP PLK.

6. PKP PLK na podstawie umowy o współpracy zarządców w zakresie połączenia dróg kolejowych

opracowuje, zgodnie z Regulaminem PKP PLK, rozkład jazdy dla przewozu pociągów z przesytkami nadzwyczajnymi.

7. DSDiK, w przypadku zamknięć torowych, które odbywają się na terenie i z przyczyn DSDiK, w uzgodnieniu z Przewoźnikiem dokonuje aktualizacji wydanych wcześniej zgód na przewóz przesytek nadzwyczajnych.

ROZDZIAŁ 4 PRYZDZIELANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ

Wprowadzenie

§ 16. 1. Zdolność przepustowa jest przydzielana na podstawie wniosków złożonych przez Aplikantów, którzy zawarli Umowę o przydzielenie.

2. Wnioski, o których mowa w ust. 1 mogą dotyczyć przydzielenia zdolności przepustowej dla trasy pociągu, przydzielenia nowej zdolności przepustowej lub modyfikacji przydzielonej zdolności przepustowej.

3. We wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dla trasy pociągu Aplikant wskazuje powiązane wnioski, których zrealizowanie jest niezbędne dla przydzielenia wnioskowanej trasy pociągu.

4. Do rozpatrzenia przyjmowane są wyłącznie wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej, które przekazano w określonym terminie i zawierają informacje, o których mowa w § 4 ust. 1-4 i § 5 ust.1 Rozporządzenia.

Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów

§ 17. 1. Na podstawie, umowy o współpracy zarządców w zakresie połączenia dróg kolejowych zawartej pomiędzy DSDiK a PKP PLK w celu skorzystania z linii kolejowych zarządzanych przez DSDiK Aplikant zwraca się do PKP PLK z wnioskiem o przydzielenie zdolności przepustowej dla trasy pociągu, w ramach RRJ, IRJ oraz ZRJ, według zasad określonych w Regulaminie PKP PLK.

2. Wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej dla trasy pociągu w ramach RRJ oraz IRJ składany jest w formie elektronicznej za pomocą ISZTP na stronie internetowej <https://skrz.plk-sa.pl> lub za pomocą usługi OCTOPUS w SKRJ w wersji AKTIV przygotowanego przez PKP PLK, według zasad określonych w Regulaminie PKP PLK.

3. PKP PLK przyjmuje wnioski o przydzielenie tras pociągów w ramach RRJ i IRJ w rozkładzie jazdy pociągów 2025/2026 w terminach określonych w Regulaminie PKP PLK.

4. PKP PLK opracowuje i przydziela trasy pociągów oraz powiadamia Aplikantów o przydzielonych trasach w ramach RRJ i IRJ zgodnie z zapisami Regulaminu PKP PLK.

5. Projekt RRJ jest opracowywany z uwzględnieniem zapisów § 3 ust. 7 Rozporządzenia.

6. DSDiK nie oferuje usług w zakresie manewrów, jednak dopuszcza wykonywanie manewrów w określonych okolicznościach przy zapewnieniu przez przewoźnika osób posiadających stosowne i aktualne uprawnienia i kwalifikacje do wykonywania pracy manewrowej.

Zmiany do rozkładu jazdy pociągów

§ 18. 1. Na podstawie zawartej, pomiędzy DSDiK a PKP PLK, umowy o współpracy zarządców w zakresie połączenia dróg kolejowych, PKP PLK przeprowadza aktualizację rozkładu jazdy polegającą na wprowadzeniu zmian według zasad i w terminach określonych w Regulaminie PKP PLK.

2. Aktualizacja rozkładu jazdy obejmuje:

- 1) rozpatrzenie wniosków o przydzielenie tras pociągów dotyczących przydzielenia nowych tras pociągów;
 - 2) rozpatrzenie wniosków o przydzielenie tras pociągów dotyczących modyfikacji przydzielonych tras pociągów w zakresie: skrócenia lub wydłużenia trasy pociągu, zmiany miejsca i czasu zatrzymań, zmiany długości i masy brutto pociągu, zmiany serii pojazdu kolejowego z napędem, zmiany deklarowanego procentu masy hamującej, zmiany prędkości pociągu;
 - 3) przygotowanie propozycji zmian przydzielonych tras pociągów, których zmiana jest konieczna w związku ze zmianą parametrów infrastruktury kolejowej;
 - 4) przygotowanie propozycji zmian przydzielonych tras pociągów, które są możliwe z uwagi na zmianę parametrów infrastruktury kolejowej lub zmiany, o których mowa w pkt 2 i 3.
3. Aktualizacja polega na wprowadzeniu zmian zgłoszonych na odrębnym wniosku za wyjątkiem rezygnacji z trasy pociągu, której można dokonać jedynie w trybie określonym w § 24.
4. Wnioski dotyczące zmian należy składać za pomocą systemu ISZTP.
5. W przypadku zgłoszenia zmian w ramach aktualizacji RRJ, generujących zmiany rozkładu jazdy pociągów innych Aplikantów, aktualizacja RRJ odbywa się po wyrażeniu zgody przez zainteresowanych Aplikantów.
6. Wprowadza się zmiany w rozkładzie jazdy pociągów wynikające z inwestycji, remontów lub prac związanych z utrzymaniem linii kolejowych.
7. DSDiK przed przystąpieniem do opracowania projektu ZRJ informuje Aplikantów o rozpoczęciu prac nad ZRJ oraz o zamknięciach torowych, które będą w danym okresie uwzględnione w ZRJ, w tym zamknięciach wymagających wprowadzenia komunikacji zastępczej.
8. PKP PLK na podstawie umowy o współpracy zarządców w zakresie połączenia dróg kolejowych opracowuje, zgodnie z Regulaminem PKP PLK, ZRJ na odpowiednie okresy obowiązywania zmiennej organizacji ruchu, które przesyła Aplikantom drogą elektroniczną.

Modyfikacja przydzielonej zdolności przepustowej

- § 19.** 1. Aplikant może złożyć wniosek o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej.
2. Na podstawie zawartej pomiędzy DSDiK a PKP PLK umowy o współpracy zarządców w zakresie połączenia dróg kolejowych, PKP PLK rozpatruje wnioski o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej, według zasad określonych w Regulaminie PKP PLK.
3. Wniosek o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej należy składać za pomocą ISZTP poprzez zakładkę „Modyfikacja przydzielonej zdolności przepustowej” lub za pomocą interfejsu OCTOPUS przygotowanego przez PKP PLK w części aktywnej.
4. Zmniejszenie masy pociągu nie wymaga składania wniosku o modyfikację przydzielonej trasy pociągu, natomiast możliwe jest złożenie wniosku o taką modyfikację do momentu uruchomienia pociągu.

Koordinacja i rozwiązywanie kolizji tras pociągów, przepelniona infrastruktura

- § 20.** 1. Na podstawie zawartej pomiędzy DSDiK a PKP PLK umowy o współpracy zarządców w zakresie połączenia dróg kolejowych, w przypadku powstania kolizji pomiędzy złożonymi wnioskami o przydzielenie tras pociągów lub przydzielonych tras na liniach DSDiK, podejmowany jest przez PKP PLK proces koordynacji, według zasad określonych w Regulaminie PKP PLK.
2. Jeżeli pomimo działań, o których mowa w ust. 1, nie jest możliwe zrealizowanie zamówień określonych we wnioskach o przydzielenie tras pociągów w sposób zgodny z oczekiwaniami Aplikantów, DSDiK niezwłocznie powiadamia Prezesa UTK oraz zainteresowanych Aplikantów, że linia

kolejowa będąca w zarządzie DSDiK lub jej odcinek jest przepiętniony, z wyłączeniem przypadków, o których mowa w § 7 ust. 11 pkt 1 Rozporządzenia. DSDiK powiadamia również o linii kolejowej lub jej odcinku, na którym przewidywane jest wystąpienie braku zdolności przepustowej w kolejnym, najbliższym okresie opracowywania RRJ.

3. Dla przepiętnionych linii kolejowych będących w zarządzie DSDiK lub jej odcinków, DSDiK przedstawia Prezesowi UTK wyniki analizy zdolności przepustowej linii kolejowej oraz plan powiększenia zdolności przepustowej, według zasad określonych w Rozporządzeniu.

4. Przydział tras pociągów na przepiętnionych odcinkach linii kolejowych odbywa się na podstawie wyników aukcji, o której mowa w § 7 ust. 11 pkt 4 Rozporządzenia, przeprowadzonej zgodnie z zasadami zawartymi w Załączniku 5.

Przydzielanie zdolności przepustowej

§ 21. 1. Przydzielanie zdolności przepustowej w celu realizacji przejazdu na potrzeby utrzymania, rewitalizacji i modernizacji odbywa się według zasad określonych w niniejszym rozdziale.

2. Przejazd pociągu na potrzeby, o których mowa w ust. 1, realizowany jest w oparciu o opracowany rozkład jazdy pociągu lub regulamin prowadzenia ruchu na linii, na podstawie umów zawartych z DSDiK.

3. Za przejazd pociągu na potrzeby własne związane z utrzymaniem infrastruktury, zlecane przez DSDiK, nie nalicza się opłat.

4. W celu zawarcia Umowy o przydzielenie zdolności przepustowej dla rozkładu jazdy 2025/2026, Aplikant będący przewoźnikiem, składa w formie pisemnej wnioski o zawarcie umowy o przydzielenie, według wzoru stanowiącego załącznik 9.

5. W przypadku aplikantów zamierzających składać wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej w zakresie kolejowych przewozów osób, innych niż okazjonalne, aplikant określa w Umowie o przydzielenie planowany zakres zamawianej zdolności przepustowej w takim zakresie, w jakim zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, przedstawił oświadczenie organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową.

Komunikacja zastępcza

§ 22. 1. W razie wystąpienia ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, z przyczyn leżących po stronie DSDiK, Przewoźnik może realizować przewozy osób przy użyciu środków transportu drogowego, dostosowanych do liczby podróżnych. Przewozy muszą być wykonywane przez przewoźnika drogowego posiadającego stosowne licencje. Wybór środków komunikacji zastępczej powinien być efektywny, tj. powinien zapewnić osiągnięcie najlepszego efektu przy możliwie najniższych kosztach.

2. Planowanie komunikacji zastępczej z powodu planowanych zamknięć torowych odbywa się w procesie opracowywania i uzgadniania ZRJ. Pracownicy DSDiK współpracują z pracownikami Przewoźnika kolejowego w ustaleniu miejsca zatrzymań komunikacji zastępczej w obrębie obszaru kolejowego zarządzanego przez DSDiK.

3. DSDiK zobowiązana jest do pokrycia dodatkowych kosztów ponoszonych przez Przewoźnika w wyniku prowadzenia komunikacji zastępczej, jeżeli wynika to z przyczyn leżących po stronie DSDiK. Dodatkowe koszty, o których mowa powyżej, to różnica pomiędzy kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby Przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu bez jakichkolwiek ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, powstających z przyczyn leżących po stronie DSDiK, a pełnymi udokumentowanymi fakturą kosztami ponoszonymi przez Przewoźnika za wykonanie usługi komunikacji zastępczej przez realizatora tej usługi. Pełne

koszty, o których mowa powyżej, odnoszą się do kwoty z faktury wystawionej przez realizatora wykonującego usługi komunikacji zastępczej, są to koszty udostępnienia pojazdu drogowego wraz z jego kierowcą.

4. W celu rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej Przewoźnik będzie zobowiązany do złożenia oświadczenia o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej oraz oświadczenia o nier refundowaniu dodatkowych kosztów komunikacji zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego zgodnie z załącznikiem nr 6 i 7 niniejszego Regulaminu.

5. Rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy o wykorzystanie.

6. Wprowadzenie komunikacji zastępczej przez Przewoźnika z przyczyn, o których mowa w § 26 oraz nieplanowanych zamknięć torowych, nieujętych w ZRJ, odbywa się w trybie operatywnego uzgodnienia z DSDiK. Przewoźnik, przed wprowadzeniem komunikacji zastępczej, informuje DSDiK podając:

- 1) datę i godzinę wprowadzenia komunikacji zastępczej;
- 2) wykaz pociągów, za które zostanie wprowadzona komunikacja zastępcza;
- 3) relację trasy przejazdu komunikacji zastępczej.

Wyżej wymienione informacje powinny być również przekazane w formie pisemnej.

7. Przewoźnik zobowiązany jest do pokrycia kosztów wynikających z działań podjętych dla zapewnienia ciągłości i bezpieczeństwa ruchu kolejowego, o ile przyczyny determinujące wprowadzenie komunikacji zastępczej leżą po jego stronie. W ramach tych działań przewoźnik zobowiązany jest do zamieszczenia informacji na dotychczasowych przystankach kolejowych i na przystankach zastępczych, autobusowych o zmienionej organizacji ruchu (na przystanku kolejowym dokładna lokalizacja przystanku zastępczego wraz z trasą przejścia na mapie, na przystanku zastępczym, informacja jaki przystanek kolejowy zastępuje).

Rezygnacja z przydzielonej zdolności przepustowej

§ 23. 1. Aplikant ma prawo do złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu lub jej części.

2. Na podstawie zawartej pomiędzy DSDiK a PKP PLK umowy o współpracy zarządców w zakresie połączenia dróg kolejowych, PKP PLK przyjmuje rezygnację z przydzielonej trasy pociągu, według zasad określonych w Regulaminie PKP PLK.

3. Rezygnacja z przydzielonej trasy pociągu dokonywana jest poprzez ISZTP.

4. Za niewykorzystanie przydzielonej trasy pociągu pobierana jest opłata rezerwacyjna w wysokości określonej w § 34.

5. Aplikant otrzymuje potwierdzenie przyjęcia rezygnacji. Potwierdzenie generowane jest automatycznie z ISZTP i przesyłane pocztą elektroniczną na adres e-mail zgłaszającego rezygnację. W przypadku awarii ISZTP rezygnację z całości lub części przydzielonej trasy pociągu, należy składać do właściwego terytorialnie stanowiska ds. konstrukcji rozkładów jazdy pociągów PKP PLK.

6. Podanie błędnych danych we wniosku o rezygnację z przydzielonej zdolności przepustowej skutkuje nieprzyjęciem rezygnacji.

Działania podejmowane w przypadku zakłóceń

§ 24. 1. Szczegółowe regulacje dotyczące działań podejmowanych w przypadku zakłóceń, tryb powoływania i pracy komisji kolejowych, reguły kwalifikacji zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych oraz zasady dokumentowania prowadzonych postępowań określa regulacja „UK 5 Instrukcja o zasadach postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu” wymieniona w Załączniku 4.

2. Zasady dokonywania powiadomień m.in. w przypadku wydarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu, a także bezpieczeństwa osób, mienia bądź środowiska, jak również w przypadku zakłóceń w realizacji rozkładu jazdy pociągów - określa Umowa o wykorzystanie.
3. Jeżeli wystąpią odstępstwa od rozkładu jazdy pociągów z winy stron Umowy o wykorzystanie, w tym przypadki, o których mowa w § 26 ust. 1, strony tej Umowy ponoszą wzajemnie odpowiedzialność w stosunku do siebie oraz innych użytkowników linii kolejowych za wynikię utrudnienia w eksploatacji linii kolejowej.
4. Zgodnie z przepisami Ustawy, DSDiK jest zobowiązana do wstrzymania lub ograniczenia ruchu na całości lub części linii kolejowej w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy.
5. DSDiK powiadamia zainteresowanych Przewoźników o wystąpieniu zakłóceń mających wpływ na ich działalność eksploatacyjną. W razie wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, DSDiK podejmuje działania, z uwzględnieniem interesów i po zasięgnięciu opinii zainteresowanych Przewoźników, które mają na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych. W tym celu DSDiK może wprowadzić m.in.: zmniejszenie prędkości przejazdu pociągów, odwołanie pociągu, skrócenie relacji, połączenia pociągów, zarządzenie przesiadania podróżnych z odwołanych na trasie pociągów do najbliższych pociągów w danym kierunku jazdy (nawet innego Przewoźnika) wraz z zarządzeniem dodatkowych postojów pociągów, itd. Pociąg, po alokacji podróżnych do innego pociągu, na dalszej części trasy kursuje jako próżny skład pasażerski do stacji uzgodnionej z Przewoźnikiem.
6. DSDiK może użyć pojazdu kolejowego i pracowników Przewoźnika w celu usunięcia zakłóceń eksploatacyjnych, w szczególności w przypadku konieczności ściągnięcia uszkodzonego taboru. W sytuacjach, kiedy konieczność dodatkowego użycia pojazdu kolejowego z napędem spowodowana jest winą Przewoźnika, rozliczenie kosztów poniesionych z tego tytułu odbywa się zgodnie z zasadami zawartymi w Umowie o wykorzystanie.
7. Przewoźnik i DSDiK zobowiązani są do pokrycia udokumentowanych kosztów bezpośrednich wynikających z działań podjętych dla zapewnienia ciągłości i bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w celu wyeliminowania skutków zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych spowodowanych przyczynami leżącymi po ich stronie.
8. Płatności z tytułu zobowiązań powstałych w związku z ust. 7 regulowane są według zasad określonych w Umowie o wykorzystanie.

Postępowanie w razie zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym

- § 25.** 1. W przypadku zaistnienia zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku, incydentu) w transporcie kolejowym, uczestnicy procesu przejazdu zobowiązani są 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 Instrukcją Uk-5 o zasadach postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych.
2. Każdy pracownik Przewoźnika oraz DSDiK, który zauważył, że może dojść lub doszło do wydarzenia, w szczególności, o których mowa w ust. 1, jest zobowiązany:
 - 1) poinformować pracownika najbliższego posterunku ruchu.
 - 2) użyć wszelkich i dostępnych środków, aby wyeliminować zagrożenia i zapobiec zwiększeniu jego zasięgu oraz ograniczyć skutki;
 3. Jeżeli w wyniku zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, o których mowa w ust. 1, nastąpiło lub może nastąpić bezpośrednie zagrożenie szkodą w środowisku, zanieczyszczenie

elementów infrastruktury lub istnieje ryzyko eksplozji, pożaru lub inne niebezpieczeństwo dla funkcjonowania kolei, pracownik Przewoźnika oraz DSDiK zobowiązany jest niezwłocznie zawiadomić pracownika najbliższego posterunku ruchu, za pośrednictwem którego dokonywane są powiadomienia zgodnie z rozporządzeniem, o którym mowa w ust. 1 i wdrażane wszelkie możliwe środki eliminujące zagrożenia.

4. DSDiK i Przewoźnik zobowiązani są wspólnie do:

- 1) niesienia pomocy poszkodowanym;
- 2) działania celem zminimalizowania negatywnych skutków zaistniałych zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1;
- 3) działania przy usuwaniu szkód i jak najszybszym przywracaniu ruchu kolejowego;
- 4) działania przy ustalaniu przyczyn zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1;
- 5) działania przy usuwaniu źródeł zanieczyszczenia środowiska i jego skutków.

5. Po zakończeniu postępowania w sprawie zdarzenia powodującego straty jednej ze stron Umowy o wykorzystanie, DSDiK powołuje zespół do ustalenia powstałych strat i odpowiedzialności za nie. Zespół może powołać również Przewoźnik, jeżeli zespół nie został powołany przez DSDiK w ciągu 7 dni od daty zakończenia prac komisji kolejowej. W skład tego zespołu wchodzi przedstawiciele DSDiK i Przewoźnika posiadający stosowne upoważnienia. Każde posiedzenie zespołu jest protokołowane przez stronę powołującą zespół i podpisywane przez wszystkich członków zespołu, a protokół z ostatniego posiedzenia, oprócz ustalenia wysokości strat i odpowiedzialności za nie, określa sposób i termin rozliczeń finansowych. Podstawę prac zespołu stanowi protokół ustaleń końcowych komisji kolejowej lub raport Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

6. Ustalenia zespołu, o którym mowa w ust. 5, są wiążące dla wszystkich stron postępowania. W przypadku niemożności uzgodnienia wysokości powstałych strat i zakresu odpowiedzialności stron, ustalenia dokonuje się na drodze prawnej.

7. Roszczeń z tytułu zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1, niezawinionych przez DSDiK, zainteresowane podmioty dochodzą we własnym zakresie.

8. Szczegółowe zasady rozliczeń, których źródłem będą zdarzenia, o których mowa w ust. 1, określa Umowa o wykorzystanie.

9. Jeżeli w wyniku zdarzenia, o którym mowa w ust. 1, a za które odpowiedzialny będzie Przewoźnik, uszkodzona zostanie infrastruktura kolejowa DSDiK, naprawa uszkodzonych jej elementów dokonywana jest przez DSDiK lub przez podmioty trzecie, działające na zlecenie DSDiK, według wyboru DSDiK, a całkowite koszty z tym związane, obciążają Przewoźnika na podstawie protokołu ustaleń końcowych lub sprawozdania końcowego zgodnie z zapisami ust. 5. i ust. 6.

10. Dla przejazdów realizowanych przez DSDiK lub Przewoźnika w celu usuwania skutków zdarzeń, o których mowa w ust. 1, występujących na liniach zarządzanych przez DSDiK, na odcinku objętym zdarzeniem nie opracowuje się rozkładu jazdy pociągów, a przejazd odbywa się według postanowień regulacji wewnętrznych PKP PLK S.A.

Przydzielanie zdolności przepustowej dla obiektów infrastruktury usługowej

§ 26. Dostęp do obiektów infrastruktury usługowej przyznawany jest na zasadach wskazanych w *Regulaminie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez Województwo Dolnośląskie Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu*, dostępnym na stronie internetowej www.dsdik.wroc.pl w zakładce *Koleje*.

ROZDZIAŁ 5 USŁUGI

Zakres usług

§ 27. 1. DSDiK udostępnia infrastrukturę kolejową zgodnie z zawartymi umowami, z zastosowaniem zasad i warunków określonych w Regulaminie oraz regulacjami wewnętrznymi wyszczególnionymi w Załączniku nr 4.

2. DSDiK świadczy następujące usługi:

- 1) w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, wymienione w § 28;
- 2) dostęp do obiektów infrastruktury usługowej.

Minimalny dostęp do infrastruktury

§ 28. Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje:

- 1) obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej;
- 2) umożliwienie korzystania z infrastruktury kolejowej, w tym z rozjazdów kolejowych w ramach przydzielonej zdolności przepustowej;
- 3) prowadzenie ruchu kolejowego oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;
- 4) udostępnienie informacji wymaganej do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa.

Dostęp do obiektów infrastruktury usługowej i świadczenie usług

§ 29. Warunki dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i wykaz świadczonych usług zawiera *Regulamin dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez Województwo Dolnośląskie Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu* dostępny na stronie internetowej www.dsdiK.wroc.pl w zakładce *Koleje*.

ROZDZIAŁ 6 OPŁATY

Zasady ustalania opłat

§ 30. 1. DSDiK stosuje jednakowe zasady pobierania opłat w odniesieniu do wszystkich Aplikantów/Przewoźników dla całej sieci kolejowej będącej w jej zarządzie.

2. Opłaty za dostęp do infrastruktury opracowano na podstawie zapisów art. 33 Ustawy oraz rozdziału 10 Rozporządzenia oraz Rozporządzenia zmieniającego.

3. Opłata podstawowa, o której mowa w § 31 ustalana jest według przydzielonej trasy pociągu.

4. Za korzystanie w okresie przepiętnienia, o którym mowa w art. 34 ust. 1 Ustawy, z dróg kolejowych lub odcinków dróg kolejowych zgłoszonych Prezesowi UTK jako przepiętnione, DSDiK pobiera od zwycięzcy aukcji, począwszy od pierwszego dnia obowiązywania RRJ, podwyższoną opłatę podstawową, ustaloną w wyniku aukcji przeprowadzonej z uwzględnieniem zasad, o których mowa w załączniku 5.

Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

§ 31. 1. Opłata za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje usługi wymienione w § 28.

2. Opłata, o której mowa w ust. 1 obejmuje opłatę podstawową za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej związane ze zrealizowanym przejazdem

pociągu, zgodnie z Cennikiem opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

3. Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej stanowi Załącznik nr 8.

4. Opłata podstawowa ustalana jest jako iloczyn przebiegu pociągu i stawki jednostkowej określonej dla przejazdu pociągu na odległość jednego kilometra.

5. Stawka jednostkowa opłaty podstawowej ustalana jest jako suma części stawki zależnej od kosztów bezpośrednich oraz części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów.

6. Część stawki zależnej od kosztów bezpośrednich ustala się jako sumę części stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych, części stawki zależnej od trakcji pociągu oraz części stawki zależnej od postojów handlowych przy peronach.

7. Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowej ustalana jest jako iloczyn średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych oraz współczynników różnicujących średnią stawkę w zależności od masy pociągu i średniej kategorii odcinków linii.

8. Średnią stawkę zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowych ustala się jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich – z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną oraz kosztów udostępniania peronów wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dostęp do peronu pieszo lub pojazdem z drogi publicznej lub dworca kolejowego – oraz planowanej pracy eksploatacyjnej.

9. Część stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, zgodnie z § 21 ust. 20 Rozporządzenia zmieniającego wynosi 0 zł/pociągokilometr dla wszystkich rodzajów przewozów.

10. DSDiK nie przewiduje pobierania od Przewoźników kolejowych opłaty za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związanej ze zrealizowanymi manewrami.

11. DSDiK nie pobiera opłaty za przydzieloną zdolność przepustową dla potrzeb postoju pojazdów kolejowych w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej.

12. Opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz opłaty rezerwacyjne, o których mowa w § 33 wnoszone są przez Aplikanta/Przewoźnika, według szczegółowych zasad zawartych w Umowie o przydzielenie lub Umowie o wykorzystanie.

Opłaty za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej

§ 32. Opłaty za świadczenie usług, o których mowa w § 29 pobierane są zgodnie z zapisami *Regulaminu dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez Województwo Dolnośląskie Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu*, dostępnym na stronie internetowej www.dsdik.wroc.pl w zakładce *Koleje*.

Opłaty za niewykorzystanie zdolności przepustowej

§ 33. 1. W przypadku niewykorzystania przez Przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w ramach rocznego rozkładu jazdy, opłata rezerwacyjna za niewykorzystaną część przydzielonej trasy pociągu od 1 stycznia 2026 r. wynosi:

1) 100% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, jeżeli rezygnacja z przydzielonej trasy nie została złożona;

2) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu;

3) 20% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 12 godzin i krótszym niż 36 godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu;

- 4) 15% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 36 godzin i krótszym niż 72 godziny przed planowanym uruchomieniem pociągu;
 - 5) 10% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 72 godziny i krótszym niż 30 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu;
 - 6) 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie dłuższym niż 30 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu.
4. Opłata rezerwacyjna, o której mowa w ust. 1 wynosi 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku, gdy niewykorzystanie trasy pociągu jest następstwem wniosku o przydzielenie trasy pociągu dotyczącego modyfikacji przydzielonej trasy pociągu złożonego w ramach zmiany rozkładu jazdy pociągów.
5. Za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, jeżeli Aplikant nie wskaże Przewoźnika kolejowego, który ma wykorzystać przydzieloną zdolność przepustową, albo Przewoźnik kolejowy wskazany przez Aplikanta nie zawrze z DSDiK Umowy o wykorzystanie, pobierana jest od Aplikanta opłata rezerwacyjna zgodnie z § 20 Rozporządzenia. Rozliczenie należności odbywa się zgodnie z właściwymi zapisami rozdziału Regulaminu PKP PLK.
6. Opłaty rezerwacyjnej nie pobiera się w przypadku niezrealizowania przejazdu z przyczyn leżących po stronie DSDiK lub w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnej.

Plan wykonania

- § 34.** 1. Za kursujące planowo uznaje się wszystkie pociągi pasażerskie Przewoźnika przeznaczone do przewozu osób, których największe opóźnienie, jakie wystąpiło na trasie przejazdu pociągu na przyjeździe do punktów postoju zamówionych przez Aplikanta i położonych na sieci zarządzanej przez DSDiK nie było większe niż 5 minut w przypadku pociągów pasażerskich i 15 minut w odniesieniu do pozostałych pociągów.
2. Procentowy udział pociągów Przewoźnika, które nie zostaną opóźnione z jego winy, w ogólnej liczbie uruchomionych przez niego pociągów, tzw. punktualność kwalifikowana Przewoźnika określa Umowa o wykorzystanie. Punktualność kwalifikowana w okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów nie może być niższa niż 90% dla pociągów pasażerskich i 70% w odniesieniu do pozostałych pociągów.
3. Wysokość rekompensaty za minutę opóźnienia pociągu ustalana jest w wysokości uśrednionego kosztu udostępniania infrastruktury kolejowej dla pociągów pasażerskich i pozostałych pociągów, określonego według stawek dla cennika rozkładu jazdy 2025/2026, przemnożonego przez pracę eksploatacyjną wyrażoną w pociągokilometrach dla 1 minuty obliczoną w oparciu o rozkład jazdy 2025/2026.
4. Do wypłaty rekompensaty należnej Przewoźnikowi za opóźnienie pociągu kwalifikują się wszystkie pociągi pasażerskie i towarowe Przewoźnika przeznaczone do przewozu osób i rzeczy, których największe opóźnienie, jakie wystąpiło na trasie przejazdu pociągu na przyjeździe do punktów postoju zamówionych przez Aplikanta przekroczyło 5 minut w przypadku pociągów pasażerskich i 15 minut w odniesieniu do pozostałych pociągów, z wyłączeniem pociągów, które zostały uruchomione na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów złożonych w terminie późniejszym niż 5 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu.
5. Do wyznaczenia liczby minut opóźnień podlegającej wypłacie rekompensaty przyjmuje się największą różnicę pomiędzy czasem rzeczywistego przyjazdu do punktu postoju handlowego, zamówionego przez Aplikanta i położonego na sieci zarządzanej przez DSDiK, a czasem

rozkładowego przyjazdu.

6. Ogranicza się wielkość wtórnych opóźnień pociągów podlegającą wyptacie rekompensat w taki sposób, że zakwalifikowanie opóźnienia pociągu na pierwotną przyczynę nie może przekroczyć 300 minut, a do opisu wtórnych opóźnień będących konsekwencją pierwotnej przyczyny powyżej tej wielkości stosowana będzie kategoria opóźnień z grupy 9. – przyczyny wtórne, za które nie są odpowiedzialni i nie ponoszą konsekwencji finansowych ani DSDiK ani Przewoźnik.

7. Przyczyny opóźnień będą kwalifikowane w oparciu o zapisy § 16 Rozporządzenia.

8. DSDiK koordynuje wyptacanie rekompensat w następujący sposób:

1) DSDiK wyptaca Przewoźnikowi rekompensatę, jeżeli pociągi Przewoźnika wymienione w ust. 4 zostaną na drodze przebiegu opóźnione przez DSDiK (w tym jego podwykonawców) i/lub innych Przewoźników kursujących po linii DSDiK;

2) Przewoźnik wyptaca DSDiK rekompensatę za opóźnienia pociągów innych Przewoźników kolejowych wymienione w ust. 4 w przypadku, gdy spowodował on ich opóźnienie;

3) Podstawę rozliczeń rekompensat dla każdego okresu rozliczeniowego w zakresie opóźnień pociągów stanowi uzgodniona z Przewoźnikiem autoryzowana dokumentacja prowadzona przez DSDiK Departament Kolei;

4) Rozliczenia rekompensat realizowane są w cyklu miesięcznym, każdy okres rozliczeniowy powinien być zakończony do 20 dnia następnego miesiąca po okresie rozliczeniowym. Rozliczenie powinno obejmować również opóźnienia pociągów, dla których Przewoźnik złożył reklamacje;

5) W sytuacjach, gdy ustalenie przyczyn opóźnienia pociągu wymaga przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego i nie jest możliwe rozliczenie opóźnienia w terminie podanym w pkt 4, korekty rozliczeń będące skutkiem przekwalifikowania przyczyn opóźnienia będą uwzględniane w następnym okresie rozliczeniowym. Dotyczy to w szczególności opóźnień pociągów związanych z powstałymi zdarzeniami (poważny wypadek, wypadek lub incydent) oraz sytuacjami potencjalnie niebezpiecznymi i ustaleniu odpowiedzialnych;

6) Na podstawie dokumentacji prowadzonej przez DSDiK, o której mowa w pkt 3, DSDiK określa dla wszystkich uczestników procesu przewozowego mających udział w powstaniu opóźnienia pociągu, ich procentowy udział w liczbie minut opóźnienia pociągu określonej zgodnie z pkt 5;

7) Według określonego zgodnie z ust. 6 procentowego udziału w opóźnieniu pociągu, DSDiK ustala liczbę minut opóźnienia przypisaną każdemu odpowiedzialnemu za opóźnienia pociągu w odniesieniu do liczby minut opóźnienia pociągu określonej zgodnie z pkt 5. Liczba minut opóźnienia (minuty obciążające) obliczona będzie na wielkość rekompensat i będzie podstawą do wystawienia not obciążeniowych.

8. Zasady uzgodnień opóźnień, rozpatrywania odwołań:

1) Przewoźnicy dokonują weryfikacji i autoryzacji przejazdu i opóźnień na podstawie dokumentacji prowadzonej przez DSDiK Departament Kolei, która przesyłana jest Przewoźnikom do 10-go dnia roboczego następnego miesiąca po miesiącu rozliczeniowym pocztą elektroniczną na wskazany adres;

2) Po dokonaniu weryfikacji, Przewoźnicy w ciągu trzech dni roboczych od otrzymania dokumentacji opóźnień z DSDiK zobowiązani są przestać zarządcy autoryzowaną dokumentację opóźnień na wskazany adres e-mail. W przypadku nieprzystania autoryzowanej dokumentacji opóźnień do trzech dni, DSDiK uznaje, że Przewoźnik wyraził zgodę na zakwalifikowanie przyczyn opóźnień;

3) Przewoźnik może złożyć reklamację odnośnie kwalifikacji opóźnień w Departamencie Kolei DSDiK w terminie 2 dni roboczych od daty otrzymania dokumentacji opóźnień;

4) W przypadku zgłoszenia zastrzeżenia przez Przewoźnika, co do prawidłowości opisu przyczyny opóźnienia pociągu wyznaczeni pracownicy DSDiK zobowiązani są bezzwłocznie, od chwili zgłoszenia reklamacji podjąć decyzję w sprawie zastrzeżeń Przewoźnika;

5) Na etapie rozpatrywania reklamacji przez DSDiK dotyczących przyczyn opóźnień pociągów

obowiązuje zasada, że wszystkie wątpliwe i niewyjaśnione w określonym czasie przyczyny opóźnień pociągów wynikające z nieprawidłowości funkcjonowania zasobów infrastruktury kolejowej obciążają DSDiK. Jeśli w konkretnym przypadku, gdy przyczyna była ustalona i wskazywała winnego Przewoźnika a ten uważa, że nie jest odpowiedzialny za opóźnienie, ciężar udowodnienia powyższego należy do niego.

10. Procedurę rozliczenia rekompensaty za opóźnienia pociągu określa Umowa o wykorzystanie.

Rozliczanie należności

§ 35. 1. Rozliczanie Aplikantów i Przewoźników za świadczone usługi dokonywane są według zasad zawartych w Umowie o przydzielenie i Umowie o wykorzystanie.

2. Rozliczanie należności dokonywane jest z zachowaniem 14-dniowego terminu płatności od daty otrzymania faktury.

3. Za opóźnienia w regulowaniu należności naliczane są odsetki określone w umowach.

4. Do opłat, o których mowa w niniejszym rozdziale doliczany jest, na podstawie odrębnych przepisów, należny podatek od towarów i usług.

ROZDZIAŁ 7 POSTĘPOWANIE W TRAKCIE REALIZACJI UMOWY

Organizacja przejazdów pociągów

§ 36. 1. Skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym albo pojazd trakcyjny z napędem osygnalizowany i przygotowany do jazdy uzyskuje status pociągu z chwilą zgłoszenia gotowości do odjazdu na stacji początkowej. Status pociągu utrzymują wszystkie pociągi wjeżdżające z sieci innych zarządców na podstawie rozkładu jazdy. Status pociągu wygasa w przypadku:

1) przybycia pociągu do stacji końcowej określonej w rozkładzie jazdy lub wyjazdu pociągu z sieci DSDiK,

2) zgłoszenia przez maszynistę pociągu na stacji pośredniej braku możliwości kontynuowania dalszej jazdy z przyczyn leżących po stronie Przewoźnika lub niezgłoszenia gotowości do jego odjazdu w przeciągu 24 godzin od chwili przybycia do stacji pośredniej.

W przypadku wygaśnięcia statusu pociągu, jego ponowne uruchomienie następuje po przydzieleniu nowej trasy pociągu. Ruch pociągów na liniach DSDiK odbywa się według opracowanego rozkładu jazdy pociągów.

2. Realizację przejazdów poprzedza planowanie dyspozytorskie uruchomienia pociągów.

3. Na podstawie umowy, zawartej pomiędzy DSDiK a PKP PLK, o współpracy zarządców w zakresie połączenia dróg kolejowych, planowanie dyspozytorskie na liniach kolejowych zarządzanych przez DSDiK odbywa się według zasad określonych w Regulaminie PKP PLK.

4. 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, DSDiK powiadamia Przewoźników o zmianach, których mogą dotyczyć te wymagania.

5. DSDiK ustala progową wielkość wykorzystania tras pociągów na odcinku infrastruktury kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej na poziomie 90%, której niedotrzymanie upoważnia zarządcę do pozbawienia Przewoźnika prawa do jej wykorzystania.

Czynności sprawdzające przeprowadzane przez pracowników DSDiK

§ 37. 1. Pracownicy DSDiK posiadający imienne identyfikatory audytora SMS, uprawnieni są do

przeprowadzenia czynności sprawdzających w zakresie:

1) wyposażenia pracowników i pojazdu kolejowego Przewoźnika w następujące dokumenty i przybory:

a) licencję i świadectwo maszynisty,

b) aktualny wewnętrzny rozkład jazdy pociągu oraz Dodatek 2 do WRJ (WOS);

c) kartę próby hamulca i urządzeń pneumatycznych pociągu;

d) druki rozkazów pisemnych;

e) wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu;

f) przywrócenie pojazdu do eksploatacji;

g) przybory sygnałowe;

2) zestawienia pociągu zgodnie z parametrami przydzielonej trasy pociągu;

3) potwierdzenia sprawności radiotelefonu w kabinie maszynisty i będącego na wyposażeniu drużyny konduktorskiej;

4) znajomość obsługiwanych odcinków linii przez drużynę pociągową.

2. DSDiK powiadamia Przewoźnika o wynikach czynności sprawdzających w terminie 14 dni od ich zakończenia.

Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań

§ 38. 1. Niedotrzymanie zobowiązań, wynikających z Umowy o wykorzystanie, skutkuje poniesieniem odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną tym drugiej stronie.

2. Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w ust. 1, nie dotyczy:

1) kosztów ponoszonych w wyniku rozliczeń innych umów zawartych przez stronę, jeżeli umowy te były zawarte bez uprzedniego uzgodnienia z drugą stroną Umowy o wykorzystanie w zakresie dotyczącym ewentualnych roszczeń (w szczególności z tytułu ponoszonych przez stronę kar umownych i odszkodowań);

2) utraconych korzyści, z wyjątkiem roszczeń wynikających z Umów o wykorzystanie z innymi Przewoźnikami, jeżeli warunek ten został wprowadzony do Umowy o wykorzystanie z danym Przewoźnikiem.

3. Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w ust. 1 dotyczy w szczególności wypłacanych przez Przewoźnika na podstawie prawa przewozowego, obowiązujących przepisów Unii Europejskiej, w szczególności Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym i umów, odszkodowań za powstałe opóźnienia i szkody w przewozie powstałe z winy DSDiK.

4. Odpowiedzialność DSDiK z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z Umowy o wykorzystanie jest wyłączona w przypadku niedotrzymania przez Przewoźnika parametrów przejazdu, będących elementem rozkładu jazdy pociągów.

5. Odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z Umowy o wykorzystanie jest wyłączona w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych.

6. Jeśli w wyniku niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy o wykorzystanie, szkody doznała osoba trzecia, strona która wyrównała osobie trzeciej doznaną szkodę może dochodzić roszczenia zwrotnego w całości lub odpowiedniej części od drugiej strony.

7. Przewoźnik jest zobowiązany do pokrycia kosztów związanych z doprowadzeniem środowiska do wymaganych standardów w razie spowodowania przez niego zanieczyszczenia środowiska w stopniu przekraczającym standardy jakości środowiska określone prawnie.

8. DSDiK nie odpowiada za szkody poniesione przez Przewoźnika spowodowane działaniem osób trzecich, za których działania DSDiK nie ponosi odpowiedzialności.

Przygotowanie i zgłoszenie pociągu do jazdy

- § 39.** 1. Przygotowanie pociągu do jazdy należy do obowiązków Przewoźnika kolejowego.
2. Przed wyprawieniem pociągu, na stacji początkowej oraz na stacjach pośrednich, na których się zmienia jego zestawienie, należy wykonać następujące czynności:
- 1) zestawić skład według rozkładu jazdy;
 - 2) wykonać oględziny techniczne;
 - 3) wykonać wymaganą próbę hamulca;
 - 4) prawidłowo osygnalizować pociąg;
 - 5) sprawdzić, czy nie ma przeszkód pod kołami pociągu i czy jego hamulce ręczne oraz postojowe są odhamowane;
 - 6) inne niezbędne do zachowania bezpieczeństwa i sprawności ruchu kolejowego określone w regulacjach wewnętrznych zarządcy i przewoźnika.
3. Gotowość pociągu do odjazdu zgłaszana jest dyżurnemu ruchu wyprawiającemu w sposób określony w Regulaminie technicznym stacji i powinna zawierać następujące informacje:
- 1) numer pociągu;
 - 2) nazwisko maszynisty prowadzącego pojazd;
 - 3) numer i serię pojazdu kolejowego;
 - 4) długość pociągu w metrach i jego masę ogólną;
 - 5) godzinę zgłoszenia.
4. Dyżurny ruchu rejestruje treść zgłoszenia w dzienniku telefonicznym oraz potwierdza zgłaszającemu przyjęcie gotowości pociągu odjazdu pociągu podając:
- 1) nazwisko i stanowisko przyjmującego;
 - 2) godzinę przyjęcia zgłoszenia;
 - 3) numer, pod którym zgłoszenie zostało zarejestrowane w dzienniku telefonicznym.
5. Zgłoszenie gotowości do odjazdu uznaje się za dokonane w terminie zobowiązującym zarządcę do zrealizowania przejazdu zgodnie z Umową o wykorzystanie, jedynie w sytuacji, gdy dokonane jest przed rozkładowym odjazdem pociągu, w czasie ustalonym w regulaminie technicznym, za wyjątkiem zmiany drużyny trakcyjnej, po której zgłoszenie gotowości do odjazdu powinno nastąpić w czasie umożliwiającym rozkładowy odjazd pociągu.
6. W razie niedotrzymania terminu zgłoszenia gotowości do odjazdu pociągu, według zasad opisanych wyżej, Przewoźnikowi nie przysługuje w stosunku do zarządcy prawo roszczenia dotyczącego punktualności przejazdu.
7. O wszelkich odchyleniach od parametrów określonych w rozkładzie jazdy pociągów uprawniony pracownik Przewoźnika (maszynista lub inny pracownik wyznaczony regulaminem technicznym) powinien poinformować dyżurnego ruchu o rodzaju i przyczynie powstałych przeszkód do jazdy i określić przewidywane z tego tytułu opóźnienie pociągu. Przed odjazdem pociągu dyżurny ruchu powinien przekazać maszyniście pociągu niezbędne, bieżące informacje, polecenia oraz zezwolenia.

Parametry techniczno-eksploatacyjne linii

1. Maksymalna prędkość:

- 1) linia nr 303 na odcinku Chocianowiec – Chocianów – 100 km/h (na odcinku od km 6,900 do km 7,224 i od km 9,402 do km 9,603 – 80 km/h, na odcinku od km 10,370 do km 28,720 – 10 km/h);
- 2) linia nr 308 – na odcinku Jelenia Góra – Mystakowice 80 km/h;
- 3) linia nr 311 – 50 km/h;
- 4) linia nr 316 – 80 km/h;
- 5) linia nr 317 – 80 km/h;
- 6) linia nr 326 – 80 km/h;
- 7) linia nr 340 – 80 km/h;
- 8) linia nr 341 – 80 km/h;
- 9) linia nr 283 – 0 km/h;
- 10) linia nr 284 – 0 km/h;
- 11) linia nr 291 – 0 km/h;
- 12) linia nr 302 – 0 km/h;
- 13) linia nr 303 na odcinku Chocianów – Przemków – 0 km/h;
- 14) linia nr 308 na odcinku Mystakowice – Kamienna Góra – 0 km/h;
- 15) linia nr 310 – 0 km/h;
- 16) linia nr 312 – 0 km/h;
- 17) linia nr 318 – 0 km/h;
- 18) linia nr 319 – 0 km/h;
- 19) linia nr 320 – 0 km/h;
- 20) linia nr 322 – 0 km/h;
- 21) linia nr 323 – 0 km/h;
- 22) linia nr 327 na odcinku Ścinawka Średnia – Radków – 0 km/h;
- 23) linia nr 327 na odcinku Wolibórz – Nowa Ruda Słupiec – 0 km/h;
- 24) linia nr 331 – 0 km/h;
- 25) linia nr 335 – 0 km/h;
- 26) linia nr 345 – 0 km/h;
- 27) linia nr 372 – 0 km/h;

2. Ograniczenia prędkości:

Linia kolejowa	Lokalizacja ograniczenia lub prędkości drogowej		Przyczyna ograniczenia	Prędkość do km/godz. W kierunku	
	od km	do km		nieparzystym	parzystym
311 Szkłarska Poręba Górna -Granica Państwa	31,292	31,298	brak widoczności	20	20
	32,829	32,835		20	20
	35,560	36,566		20	20
	36,726	36,732		20	20
	37,350	37,876		20	20
326 Wrocław Zakrzów - Trzebnica	1,292	1,390	łuk o promieniu 335 m	50	50
	7,748	7,873	ograniczona widoczność	40	-
	15,757	15,767		20	20
341 Bielawa Zachodnia – Dzierżoniów Śląski	0,138	0,263	ograniczona widoczność	-	40
	2,131	2,137		20	-
	4,916	5,036		40	-
	5,036	5,156		-	40

303 Chocianowic – Chocianów	9,495	9,634	ograniczona widoczność	-	40
	10,224	10,334		20	20
316 Chojnów – Rokitki	24,360	24,366	ograniczona widoczność	20	20
	26,760	26,900		40	-
317 Gryfów Śląski – Świeradów-Zdrój	9,495	9,634	ograniczona widoczność	-	40
	10,224	10,334		20	20
308 Pisarzowice – Jelenia Góra	37,084	36,754	ograniczona widoczność	60	-
	36,568	36,208	ograniczona	60	-
	36,818	36,568	widoczność	-	40
	35,392	35,402	brak widoczności	20	-
	35,402	35,392		-	20

3. Maksymalny dopuszczalny nacisk osi:

- 1) linia nr 303 na odcinku Chocianowic – Chocianów – 196 kN/oś;
- 2) linia nr 308 – na odcinku Jelenia Góra – Mysłakowice – 196 kN/oś;
- 3) linia nr 311 – 196 kN/oś;
- 4) linia nr 316 – 196 kN/oś;
- 5) linia nr 317 – 196 kN/oś;
- 6) linia nr 326 – 196 kN/oś;
- 7) linia nr 340 – 196 kN/oś;
- 8) linia nr 341 – 196 kN/oś;
- 9) linia nr 283 – 0 kN/oś;
- 10) linia nr 284 – 0 kN/oś;
- 11) linia nr 291 – 0 kN/oś;
- 12) linia nr 302 – 0 kN/oś;
- 13) linia nr 303 na odcinku Chocianów – Przemków – 0 kN/oś;
- 14) linia nr 308 na odcinku Mysłakowice – Kamienna Góra – 0 kN/oś;
- 15) linia nr 310 – 0 kN/oś;
- 16) linia nr 312 – 0 kN/oś;
- 17) linia nr 318 – 0 kN/oś;
- 18) linia nr 319 – 0 kN/oś;
- 19) linia nr 320 – 0 kN/oś;
- 20) linia nr 322 – 0 kN/oś;
- 21) linia nr 323 – 0 kN/oś;
- 22) linia nr 327 na odcinku Ścinawka Średnia – Radków – 0 kN/oś;
- 23) linia nr 327 na odcinku Wolibórz – Nowa Ruda Słupiec – 0 kN/oś;
- 24) linia nr 331 – 0 kN/oś;
- 25) linia nr 335 – 0 kN/oś;
- 26) linia nr 345 – 0 kN/oś;
- 27) linia nr 372 – 0 kN/oś;

Zarządca może zezwolić na przejazd pojazdu przekraczającego dopuszczalny nacisk na linii na indywidualny wniosek Przewoźnika.

4. Dopuszczalna długość kursujących pociągów:

- 1) linia nr 303 – na odcinku Chocianowic – Chocianów – 100 m pociągi pasażerskie;
- 2) linia nr 308 – na odcinku Jelenia Góra – Mysłakowice – 100 m pociągi pasażerskie;
- 3) linia nr 311 – 100 m pociągi pasażerskie;
- 4) linia nr 316 – 100 m pociągi pasażerskie;
- 5) linia nr 317 – 100 m pociągi pasażerskie;
- 6) linia nr 326 – 100 m pociągi pasażerskie;
- 7) linia nr 340 – 100 m pociągi pasażerskie;

- 8) linia nr 341 – 100 m pociągi pasażerskie;
- 9) linia nr 283 – 0 m;
- 10) linia nr 284 – 0 m;
- 11) linia nr 291 – 0 m;
- 12) linia nr 302 – 0 m;
- 13) linia nr 303 na odcinku Chocianów – Przemków – 0 m;
- 14) linia nr 308 na odcinku Mystakowice – Kamienna Góra – 0 m;
- 15) linia nr 310 – 0 m;
- 16) linia nr 312 – 0 m;
- 17) linia nr 318 – 0 m;
- 18) linia nr 319 – 0 m;
- 19) linia nr 320 – 0 m;
- 20) linia nr 322 – 0 m;
- 21) linia nr 323 – 0 m;
- 22) linia nr 327 na odcinku Ścinawka Średnia – Radków – 0 m;
- 23) linia nr 327 na odcinku Wolibórz – Nowa Ruda Stupiec – 0 m;
- 24) linia nr 331 – 0 kN/oś;
- 25) linia nr 335 – 0 kN/oś;
- 26) linia nr 345 – 0 kN/oś;
- 27) linia nr 372 – 0 kN/oś

W nadzwyczajnych sytuacjach zarządca może zezwolić na przejazd pociągu o większej długości na indywidualny wniosek Przewoźnika.

5. Długość drogi hamowania:

- 1) linia nr 303 – na odcinku Chocianowiec – Chocianów – 700 m;
- 2) linia nr 308 – na odcinku Jelenia Góra – Mystakowice – 700 m;
- 3) linia nr 311 – 500 m;
- 4) linia nr 316 – 700 m;
- 5) linia nr 317 – 700 m;
- 6) linia nr 326 – 700 m;
- 7) linia nr 340 – 700 m;
- 8) linia nr 341 – 700 m;
- 9) linia nr 283 – 0 m;
- 10) linia nr 284 – 0 m;
- 11) linia nr 291 – 0 m;
- 12) linia nr 302 – 0 m;
- 13) linia nr 303 na odcinku Chocianów – Przemków – 0 m;
- 14) linia nr 308 na odcinku Mystakowice – Kamienna Góra – 0 m;
- 15) linia nr 310 – 0 m;
- 16) linia nr 312 – 0 m;
- 17) linia nr 318 – 0 m;
- 18) linia nr 319 – 0 m;
- 19) linia nr 320 – 0 m;
- 20) linia nr 322 – 0 m;
- 21) linia nr 323 – 0 m;
- 22) linia nr 327 na odcinku Ścinawka Średnia – Radków – 0 m;
- 23) linia nr 327 na odcinku Wolibórz – Nowa Ruda Stupiec – 0 m;
- 24) linia nr 331 – 0 kN/oś;
- 25) linia nr 335 – 0 kN/oś;
- 26) linia nr 345 – 0 kN/oś;
- 27) linia nr 372 – 0 kN/oś

Skrajnia budowli: A

Wykaz peronów

Nazwa obiektu	Linia	Początek [km]	Koniec [km]	Rodzaj	Długość użytkowa [m]	Wysokość peronu [mm]	Nawierzchnia	Rodzaj utwardzenia	Architektura	Udogodnienia	Dodatkowe wyposażenie
Szklarska Poręba Huta	311	31,012	31,112	1k	100	550	U	K P	W Ł	PI	Sz P
Polana Jakuszycka	311	37,643	37,743	1k	140	300	G	K	-	-	-
Wrocław Pawłowice	326	2,600	2,700	1k	100	550	U	K P	W Ł	PI	Sz P
Ramiszów	326	5,547	5,647	1k	100	550	U	K P	W Ł	PI	Sz
Pasikurowice	326	7,493	7,593	1k	100	550	U	K P	W Ł	PI	Sz P
Siedlec Trzebnicki	326	10,373	10,473	1k	100	550	U	K P	W Ł	PI	Sz
Pierwoszów Mitocin	326	13,166	13,266	1k	100	550	U	K P	W Ł	PI	S
Brochocin Trzebnicki	326	15,646	15,746	1k	100	550	U	K P	W Ł	PI	Sz P
Trzebnica	326	19,680	19,780	1k	100	550	U	K P	-	PI	-
Bielawa Zachodnia	341	0,025	0,125	1k	100	550	U	K P	W Ł	PI	Sz P
Bielawa Centralna	341	1,314	1,414	1k	100	550	U	K P	W Ł	PI	Sz P
Chocianów	303	10,307	10,407	1k	100	550	U	K P	W Ł	PI	-
Biała Górna (NŻ)	316	24,158	24,258	1k	100	550	U	K P	W Ł	PI	Sz P
Proszówka (NŻ)	317	3,090	3,175	1k	85	550	U	K P	W Ł	PI	Sz P
Mirsk	317	8,722	8,822	1k	100	550	U	K P	W Ł	PI	Sz P
Mroczkowice (NŻ)	317	11,984	12,084	1k	100	550	U	K P	W Ł	PI	Sz P
Orłowice	317	13,879	13,979	1k	100	550	U	K P	W Ł	PI	Sz P

Świeradów Zdrój	317	16,397	16,482	1k	85	550	U	K P	W Ł	PI	Sz P
Łomnica Średnia	308	36,592	36,678	1k	96	550	U	K P	W Ł	PI	Sz
Łomnica Dolna	308	35,498	35,598	1k	100	550	U	K P	W Ł	PI	Sz
Łomnica	308	33,583	33,683	1k	100	550	U	K P	W Ł	PI	Sz P
Mysłakowice	308	30,334	30,434	1k	100	550	U	K P	W Ł	PI	Sz P
Mysłakowice - Orzeł	340	1,134	1,219	1k	85	550	U	K P	W Ł	PI	Sz
Miłków	340	3,671	3,771	1k	100	550	U	K P	W Ł	PI	Sz P
Karpacz	340	6,856	6,956	1k	100	550	U	K P	W Ł	PI	Sz

Legenda:

NŻ – przystanek na żądanie

Rodzaj – rodzaj peronu:

1k – peron jednokrawędziowy

Nawierzchnia – rodzaj nawierzchni występującej na peronie:

U – utwardzona,

G – gruntowa.

Rodzaj utwardzenia – zastosowany rodzaj utwardzenia nawierzchni peronu:

K – kostka brukowa, kamienna,

P – płyta betonowa, chodnikowa,

Ż – nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem.

Architektura – znajdujące się obiekty architektury służące pasażerom:

W – wiata, konstrukcja dachowa ze ścianami,

Ł – ławka,

Po – poczekalnia.

Udogodnienia:

P – pochylnia,

I – oznaczenia dotykowe i wizualne występujące na nawierzchni peronowej.

Dodatkowe wyposażenie:

S – stojak na rowery,

Sz – stojak na rowery z zadaszeniem,

P – parking.

Harmonogram planowanych zamknięć torowych

Województwo Dolnośląskie – Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu w rozkładzie jazdy pociągów 2025/2026 planuje zamknięcie torowe na linii kolejowej 326 na czas prowadzenia prac remontowych na linii 326 Wrocław Zakrzów – Trzebnica na odcinku od km 1,260 do km 10,330 oraz od km 13,130 do km 14,840 w terminie od 1 lutego 2026 r. do dnia 31 maja 2026 r.

**Wykaz regulacji wewnętrznych i innych obowiązujących dokumentów
przewoźników kolejowych**

Lp.	Numer	Nazwa
1	UK-5	Instrukcja o zasadach postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych
3	UK-8	Instrukcja organizacji przewozu koleją przesyłek nadzwyczajnych
4	-	Regulamin prowadzenia ruchu na odcinku ruchu transgranicznego Szklarska Poręba Górna (RP) – Harrachov (ČR)
5	-	Miejscowe Porozumienie Granicznego Harrachov (ČR) - Szklarska Poręba Górna (RP)
6	-	Regulamin dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu
7	-	Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1
8	-	Instrukcja sygnalizacji Ie-1
9	-	Instrukcja dla pracowników posterunków nastawczych Ir-2
10	-	Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5
11	-	Instrukcji o rozkładzie jazdy pociągów Ir-11
12	-	Wymagania techniczno-eksploatacyjnych dla radiotelefonu stacjonarnego/ przewoźnego dla sieci radiotelefonicznych z selektywnym wywoływaniem grupowym Le-105
13	-	Regulamin Techniczny stacji Jelenia Góra

Zasady przeprowadzania aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej

1. Organizatorem aukcji jest DSDiK, która powołuje zespół do przeprowadzenia aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej. Przewodniczącym zespołu do przeprowadzenia aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej jest pracownik wyznaczony przez DSDiK.
2. Przedmiotem aukcji jest kwota podwyższenia stawki jednostkowej dostępu do przepełnionej infrastruktury kolejowej określonej w zaproszeniu do udziału w aukcji według wzoru nr 1, który stanowi załącznik do niniejszych zasad.
3. Do obowiązków przewodniczącego aukcji należy w szczególności:
 - 1) Sprawdzenie obecności zainteresowanych Aplikantów i dostarczonych upoważnień;
 - 2) scharakteryzowanie sytuacji powstałej po zakończeniu procesu koordynacji na odcinku linii kolejowej uznanym za przepełniony;
 - 3) ustalenie deklarowanej przez Aplikantów dla poszczególnych tras pociągów kwoty podwyższenia opłaty podstawowej;
 - 4) wskazanie kolejności rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej dla tras pociągów;
 - 5) weryfikacja projektu RRJ w zakresie nieprzydzielonej zdolności przepustowej z uwzględnieniem nowej kolejności rozpatrywania wniosków, których dotyczyła aukcja;
 - 6) ustalenie kwoty podwyższenia opłaty podstawowej dla tras pociągów, dla których w wyniku aukcji możliwe jest ograniczenie odstępstw od wymagań określonych we wniosku, w stosunku do projektu RRJ;
 - 7) przekazanie Aplikantom nowej propozycji tras wnioskowanych na przepełnionym odcinku infrastruktury, w tym tras alternatywnych lub wariantowych, albo odmawia przydzielenia zdolności przepustowej;
 - 8) ustalenie Aplikantów, którym przydzielono trasy pociągów i kwoty podwyższenia opłaty podstawowej.
4. Do udziału w aukcji, po zakończeniu procesu koordynacji wniosków o przydzielenie trasy pociągu, zapraszani są Aplikanci zainteresowani wykorzystaniem przepełnionej infrastruktury kolejowej, którzy złożą równorzędne wnioski o przydzielenie tras pociągów z uwagi na priorytety wymienione w § 7 ust. 7 Rozporządzenia.
5. Warunkiem dopuszczenia Aplikanta do aukcji jest przedstawienie, przed jej rozpoczęciem, organizatorowi aukcji upoważnienia do reprezentowania Aplikanta sporządzonego według wzoru nr 2, stanowiącego załącznik do niniejszych zasad.
6. Aukcja odbywa się w miejscu i terminie ustalonym w zaproszeniu do udziału w aukcji.
7. Aukcja prowadzona jest tylko z udziałem przybyłych zaproszonych do udziału w aukcji Aplikantów. Nie będą rozpatrywane pisemne oferty.
8. Aukcja polega na ustnej licytacji kwoty podwyższenia opłaty podstawowej dla poszczególnych tras pociągów według złożonych wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej podlegających aukcji.
9. Licytowana minimalna kwota podwyższenia opłaty podstawowej wynosi 2 zł (bez podatku VAT).

10. Zakończenie licytacji poprzedza trzykrotne potwierdzenie przez prowadzącego licytację ostatniej licytowanej kwoty podwyższenia opłaty podstawowej dla konkretnej trasy.

11. Aplikant, w przypadku otrzymania nowej propozycji tras, o której mowa w pkt 3 ppkt 7, w terminie 5 dni roboczych od jej otrzymania ma możliwość wycofania wniosków, dla których projekt RRJ nie spełnia wymagań określonych we wniosku. Brak wycofania wniosków przez Aplikanta jest równoznaczny z akceptacją propozycji, o której mowa w pkt 3 ppkt 7.

12. Organizator aukcji sporządza, według wzoru nr 3 stanowiącego załącznik do niniejszych zasad, protokół z przebiegu aukcji ze wskazaniem Aplikanta, któremu przydzielono wolną zdolność przepustową. Protokół z aukcji powinien być podpisany przez przedstawicieli organizatora aukcji oraz przedstawicieli Aplikantów.

13. Uczestnicy aukcji mogą wnosić uwagi dotyczące aukcji w protokole z aukcji.

14. Protokół z aukcji przekazywany jest wszystkim Aplikantom biorącym udział w aukcji.

15. Skargi dotyczące przeprowadzonej aukcji należy składać najpóźniej 3 dni po otrzymaniu protokołu z aukcji na adres DSDiK.

16. Kwota podwyższenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej dla przejazdu po przepiętnionej infrastrukturze kolejowej w okresie przepiętnienia, ustalona na podstawie pkt 12, zostanie uwzględniona w Umowie o wykorzystanie.

17. Dodatkowych informacji na temat aukcji udziela organizator aukcji wymieniony w zaproszeniu, o którym mowa w pkt 2.

.....

(Numer aukcji)

.....

(Miejscowość i data)

Zaproszenie do udziału w aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej zarządzanej przez Województwo Dolnośląskie Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu w ramach opracowywania rocznego rozkładu jazdy pociągów 2025/2026.

Informuję, że w trakcie opracowywania rocznego rozkładu jazdy pociągów 2025/2026, stwierdzono przepelnioną infrastrukturę kolejową scharakteryzowaną poniżej. Dla przydzielenia tras pociągów z wykorzystaniem przepelnionej infrastruktury kolejowej, niezbędne jest przeprowadzenie aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej cen dostępu, o których mowa w § 7 ust. 11 pkt 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2024 r. poz. 602).

W związku z tym, zapraszam upoważnionego przedstawiciela Aplikanta na aukcję nieprzydzielonej zdolności przepustowej, która odbędzie się według zasad przeprowadzania aukcji stanowiących załącznik 5 do Regulaminu sieci 2025/2026. W przypadku nieprzybycia upoważnionego przedstawiciela, decyzja o przydzieleniu trasy pociągu zostanie podjęta bez udziału nieobecnych przedstawicieli wnioskodawców.

Przedmiot aukcji: kwota podwyższenia stawki jednostkowej

Przepelniony odcinek:

Okres przepelnienia:

Zainteresowani wnioskodawcy:

Lp.	Wnioskodawca	Nr wniosku
1.		
2.		
3.		

Komórka DSDiK prowadząca aukcję:

Dane teleadresowe komórki prowadzącej aukcję:

Nr tel.:

Faks:

E-mail:

Miejsce aukcji:

Termin rozpoczęcia oraz przewidywany termin zakończenia aukcji:

.....
(Numer aukcji)

.....
(Miejscowość i data)

UPOWAŻNIENIE

Niniejszym upoważniam Pana/Panią
legitymującego/ą się
do reprezentowania
(nazwa wnioskodawcy)

w aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej na podstawie § 7 ust. 11 pkt 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2024 r. poz. 602) w zakresie dotyczącym zaproszenia do udziału w aukcji nr..... z dnia....., a w szczególności do podejmowania decyzji w imieniu niezbędnych w ww. postępowaniu.

Dane teleadresowe przedstawiciela Wnioskodawcy:

Adres do korespondencji:

E-mail:

Nr tel.:

.....

(podpis uprawnionej osoby do reprezentacji wnioskodawcy)

.....
(Numer aukcji)

.....
(Miejscowość i data)

Protokół z aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej

1. W dniu r. w siedzibie, zgodnie z zaproszeniem do udziału w aukcji nr z dnia odbyła się aukcja nieprzydzielonej zdolności przepustowej.

2. W aukcji uczestniczyli przedstawiciele wnioskodawców, organizatora aukcji oraz według załączonej listy.

Nie przybył na aukcję przedstawiciel:

3. Przewodniczący aukcji wskazał, że przedmiotem aukcji będzie kwota podwyższenia stawki jednostkowej dostępu do przepiętnionej infrastruktury kolejowej określonej w zaproszeniu do udziału w aukcji o następującej charakterystyce wolnej zdolności przepustowej podlegającej licytacji:

Okres przepiętnienia:

Lp.	Nr linii	Nazwa przepiętnionego odcinka	km pocz.	km końca	Długość [km]	Od godz.	Do godz.
1.							
2.							

4. Wyniki licytacji:

1) Na przepiętnionym odcinku opisanym w wierszu 1 tablicy w pkt 3 protokołu poszczególni wnioskodawcy zaoferowali następujące kwoty podwyższenia opłaty podstawowej:

2) trasa pociągu od godz.:

Lp.	Wnioskodawca	Kwota podwyższenia opłaty podstawowej bez VAT [zł]	Nr wniosku
1.			
2.			
3.			

5. Trasy pociągów przydzielono wnioskodawcom, którzy zaoferowali największe kwoty wymienione w pkt 4.

6. Inne ustalenia dotyczące aukcji:

7. Niniejszy protokół stanowi podstawę do przygotowania projektu rocznego rozkładu jazdy pociągów 2025/2026 uwzględniającego przydzielone trasy pociągów na podstawie wyniku aukcji.

8. Uwagi organizatora aukcji:

.....
.....

.....
.....
.....

9. Uwagi przedstawicieli wnioskodawców

.....
.....
.....
.....

.....
.....
.....

.....
.....
.....

(podpisy przedstawicieli organizatora aukcji)

(podpisy przedstawicieli wnioskodawców)

Załączniki:

1. Lista uczestników aukcji
2. Upoważnienia przedstawicieli Aplikantów.

Załącznik do protokołu

Lista uczestników aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej przeprowadzonej w dniu

.....

Lp.	Imię i Nazwisko	Firma	Nr telefonu	Podpis
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				
11.				
12.				
13.				
14.				
15.				

OŚWIADCZENIE PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO

o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej

Nazwa przewoźnika:

.....

Dotyczy komunikacji zastępczej wprowadzonej na linii nr

na odcinku

w dniach

Oświadczamy, że:

1. wykonanie usługi komunikacji zastępczej powierzono przewoźnikowi drogowemu posiadającemu aktualną licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób, wydaną na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2024 r., poz. 856 z późn. zm.).
2. dokonano oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej wprowadzonej w związku z odwołaniem pociągów na wskazanym odcinku linii kolejowej;
3. organizacja komunikacji zastępczej została dostosowana do potrzeb przewozowych pasażerów oraz warunków technicznych i organizacyjnych występujących w miejscu zdarzenia;
4. koszty komunikacji zastępczej wykazane w fakturze nr z dnia w kwocie zł netto zostały poniesione w sposób celowy i uzasadniony;
5. dodatkowe koszty komunikacji zastępczej nie są refundowane przez organizatora publicznego transportu zbiorowego.
6. Dodatkowe koszty komunikacji zastępczej, o których mowa w pkt 5, to wyłącznie różnica pomiędzy kosztami minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, jakie poniosłby Przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu bez jakichkolwiek ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, a pełnymi, udokumentowanymi fakturą kosztami ponoszonymi za wykonanie usługi komunikacji zastępczej przez realizatora tej usługi. Pełne koszty obejmują wyłącznie udostępnienie pojazdu drogowego oraz kierowcę realizującego usługę komunikacji zastępczej; nie obejmują żadnych dodatkowych, nieuzasadnionych wydatków.

.....
miejsowość, data

.....
stanowisko podpis osoby
upoważnionej

OŚWIADCZENIE PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO

o nierefundowaniu kosztów komunikacji zastępczej przez organizatora publicznego transportu
zbiorowego

Nazwa i adres Przewoźnika:

.....

Dotyczy komunikacji zastępczej wprowadzonej na linii kolejowej nr
na odcinku
w dniach

Oświadczamy, że koszty komunikacji zastępczej wykazane w fakturze nr z
dnia w kwocie zł netto nie zostały uwzględnione w rekompensacie otrzymanej od
organizatora publicznego transportu zbiorowego (.....) w ramach
umowy/umów nr o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu
zbiorowego.

Niniejsze oświadczenie składamy w związku z obowiązkiem wynikającym z Regulaminu sieci DSDiK w
zakresie organizacji komunikacji zastępczej.

.....
miejsowość, data

.....
stanowisko podpis osoby
upoważnionej

**Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez Województwo
Dolnośląskie Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu obowiązujący w ramach
rozkładu jazdy pociągów 2025/2026**

- 1. Opłata za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej**
- 2. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej**
- 3. Stawka jednostkowa opłaty manewrowej**
- 4. Opłaty rezerwacyjne**
- 5. Opłata za postój pojazdów kolejowych**
- 6. Opłaty dodatkowe**

Województwo Dolnośląskie Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu informuje, że na rjp 2025/2026 podjęła decyzję o stosowaniu stawek za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Decyzją DRR-WLKD.730.2023.LB z dnia 16 sierpnia 2023 r. w odniesieniu do linii kolejowych:

- 303
- 311
- 316
- 317
- 326
- 341.

Zgodnie z art. 33 ust. 1 Ustawy zarządca opracował system pobierania opłat na okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów 2025/2026, oparty na takich samych zasadach w odniesieniu do wszystkich Aplikantów dla całej sieci kolejowej. Cennik zawiera informacje, o których mowa w art. 33 ust. 13 Ustawy.

1. Opłata za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej

DSDiK nie pobiera od Aplikantów opłaty za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej. Usługa konstrukcji rozkładu jazdy pociągów i przydzielania tras w ramach rozkładu jazdy pociągów prowadzona jest dla DSDiK przez PKP PLK w ramach zawieranej corocznie umowy o współpracy zarządców w zakresie połączenia dróg kolejowych. Powyższa opłata pobierana jest zgodnie z Cennikiem PKP PLK.

2. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej

Zgodnie z § 21 ust. 1 Rozporządzenia MliB stawkę jednostkową opłaty podstawowej ustala się jako sumę części stawki zależnej od kosztów bezpośrednich oraz części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów.

2.1 Stawki cząstkowe:

2.1.1 Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów

Zgodnie z § 21 ust. 16 Rozporządzenia MliB, część stawki związaną z rodzajem wykonywanych przewozów przyjęto na poziomie 0 zł/pockm, z uwagi na fakt, że wykonywanie przewozów jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych.

2.1.2. Część stawki zależna od kosztów bezpośrednich

Zgodnie z § 21 ust. 2 Rozporządzenia MliB, część zależną od kosztów bezpośrednich ustala się jako sumę części stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych oraz części stawki zależnej od trakcji pociągu.

a) Część stawki zależna od trakcji pociągu

Infrastruktura zarządzana przez DSDiK jest niezelektryfikowana. Wobec powyższego i mając na uwadze § 21 ust. 12 pkt 2 Rozporządzenia MliB wartość stawki zależnej od trakcji poziomu przyjęta została na poziomie 0 zł/pockm.

b) Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych

Średnią stawkę zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowych, którą zgodnie z § 21 ust. 4 Rozporządzenia MliB ustala się jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich oraz planowanej pracy eksploatacyjnej, wynosi 5,14 zł netto/pockm. Dla tak obliczonej średniej stawki ustalono średnią masę pociągu w wysokości 111,01 ton. Wartość ta stanowi średnią ważoną pracą eksploatacyjną dla linii nr 311, 326 i 341 z ostatniego zakończonego okresu obowiązywania rocznego rjp oraz szacowane masy pociągów dla linii kolejowych nr 303 i 316 zgodnie z § 21 ust. 8 Rozporządzenia MliB.

Współczynnik różnicujący średnią stawkę zależną od masy pociągu o wartości 1, zgodnie z § 21 ust. 10 pkt 1 Rozporządzenia MliB, umieszczono w przedziale mas $0 < m \leq 100$ ton. Jednocześnie pozostałe współczynniki ustalono tak, by stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu i planowane przychody z opłaty podstawowej były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich.

Wartości stawek cząstkowych oraz współczynników różnicujących przedstawiono w poniższej tabeli:

Tabela 1 Stawki cząstkowe oraz współczynniki różnicujące dla linii kolejowej: 303, 311, 316, 317, 326, 341

Masa pociągu	0<m≤100	100<m≤200	200<m≤300	300<m≤400	400<m≤500	500<m≤600
Współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu	1,00	1,01	1,02	1,03	1,04	1,05
Współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych	1	1	1	1	1	1
Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych [zł netto/pockm]	5,14	5,19	5,24	5,29	5,35	5,40
Część stawki zależna od trakcji pociągu [zł netto/pockm]	0	0	0	0	0	0
Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów [zł netto/pockm]	0	0	0	0	0	0

2.2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej:

Wobec powyższego stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wynoszą zgodnie z tab. 2.

Tabela 2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

Kategoria linii kolejowej	Całkowita masa brutto pociągu [t]	Stawka jednostkowa dla linii 303, 3011, 316, 317, 326, 341 [zł netto/pockm]
1	0<m≤100	5,14
	100<m≤200	5,19

200<m≤300	5,24
300<m≤400	5,29
400<m≤500	5,35
500<m≤600	5,40

3. Stawka jednostkowa opłaty manewrowej

Zgodnie z art. 33 ust. 8 Ustawy, opłata manewrowa to opłata pobierana za usługi wykonywane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanymi manewrami.

Ze względu na ograniczenia techniczno-ruchowe w infrastrukturze kolejowej, brak jest możliwości wykonywania na chwilę obecną manewrów na liniach kolejowych zarządzanych przez DSDiK i pobierania z tego tytułu stosownych opłat.

4. Opłaty rezerwacyjne

Stosownie do § 20 i 23 Rozporządzenia MliB pobiera się następujące opłaty rezerwacyjne:

4.1. Opłata pobierana od aplikanta za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej

Zgodnie z zawartą, pomiędzy DSDiK i PLK, umową o współpracy zarządców w zakresie połączenia dróg kolejowych, ustuga przydzielania zdolności przepustowej prowadzona jest przez PLK.

Opłata rezerwacyjna, za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, jeżeli aplikant nie wskaże przewoźnika kolejowego, który ma wykorzystać przydzieloną zdolność przepustową, albo przewoźnik kolejowy wskazany przez aplikanta nie zawrze Umowy o wykorzystanie, pobierana jest od aplikanta zgodnie z Cennikiem PLK.

4.2. Opłata pobierana od przewoźnika za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej

W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w ramach rocznego rozkładu jazdy, opłata rezerwacyjna za niewykorzystaną część przydzielonej trasy pociągu wynosi:

1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu:

a) w przypadku braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy,

b) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia poprzedzającego wdrożenie zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków;

2) 5% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy, za okres od dnia wdrożenia zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków, do końca okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów. Opłata wynosi 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu za okres, w którym rozkład jazdy pociągu został zmieniony na wniosek zarządcy.

W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w trybie innym niż przyjęty dla rocznego rozkładu jazdy pociągów, opłata rezerwacyjna za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu wynosi:

- 1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy albo jej złożeniu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 2) 20% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu 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 za planowany przejazd pociągu 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 za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 5) 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie dłuższym niż 30 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu.

Opłaty rezerwacyjne nie będą pobierane w przypadku, gdy niewykorzystanie trasy pociągu jest następstwem wniosku o przydzielenie trasy pociągu dotyczącego modyfikacji przydzielonej trasy pociągu złożonego w ramach zmiany rozkładu jazdy pociągów.

W przypadku niewykorzystania części przydzielonej zdolności przepustowej będącego następstwem zmniejszenia przez przewoźnika planowanej masy pociągu, będzie pobierana opłata rezerwacyjna w wysokości 50% zmniejszenia opłaty podstawowej będącego następstwem zmniejszenia masy pociągu, które nie wymaga zmiany przydzielonej trasy pociągu.

Opłaty rezerwacyjnej nie pobiera się w przypadku niezrealizowania przejazdu z przyczyn leżących po stronie Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu lub w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnej.

5. Opłata za postój pojazdów kolejowych

Zgodnie z art. 33 ust. 10 Ustawy maksymalny czas postoju pojazdów kolejowych w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej w odniesieniu, do którego nie pobiera się opłat za przydzieloną zdolność określono na poziomie 7 godzin. Z uwagi na fakt, że na liniach kolejowych zarządzanych przez DSDiK nie występują przypadki postoju pojazdów kolejowych w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej dłuższe niż 7 godzin, DSDiK nie pobiera opłaty za przydzieloną zdolność przepustową dla potrzeb postoju pojazdów kolejowych w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej.

6. Opłaty dodatkowe

DSDiK nie przewiduje pobierania opłat, o których mowa w art. 33 ust. 12 Ustawy.

**Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez Województwo
Dolnośląskie Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu obowiązujący w ramach
rozkładu jazdy pociągów w 2025 i 2025/2026 dla linii kolejowej nr 308 Jelenia Góra –
Mysłakowice**

W oparciu o przesłanki określone w art. 35a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, DSDiK podjęła decyzję o niestosowaniu przepisów art. 29 – 35 w/w ustawy w odniesieniu do linii kolejowych nr 308 odcinek Jelenia Góra – Mysłakowice i 340 odcinek Mysłakowice – Karpacz.

1. Podstawy opracowania Cennika

Zarządca opracował Cennik za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez Województwo Dolnośląskie Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu obowiązującego w ramach rozkładu jazdy pociągów 2025/2026 (dalej zwanego Cennikiem), w którym określił sposób ustalania poszczególnych stawek jednostkowych i opłat, zgodnie z art. 33 ust. 13 Ustawy dla linii kolejowej nr 308 odcinek Jelenia Góra – Mysłakowice.

Przy opracowaniu Cennika zastosowano metodykę określania stawki jednostkowej opłaty podstawowej, opartą na przepisach: Ustawy, rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz. U. UE L 148/17), zwanego dalej „Rozporządzeniem UE” oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. 2024 poz. 602), zwanego dalej „Rozporządzeniem MliB”.

1.1. Kategoryzacja linii kolejowych

Zgodnie z § 21 ust. 5 Rozporządzenia MliB kategoria linii kolejowych została zdefiniowana w zależności od parametrów, które w istotny sposób wpływają na koszty ich utrzymania i remontów. Kategorię linii kolejowych określono z uwzględnieniem: dopuszczalnej prędkości technicznej, dopuszczalnego nacisku osi oraz średniodobowego natężenia ruchu pociągów.

Średniodobowe szacunkowe obciążenie linii kolejowej nr 308 w rjp 2025/2026 wyniesie 24,50 poc., tj. 3,14 poc./km.

Dopuszczalna prędkość techniczna oraz nacisk osi wynosi natomiast 80 km/h, 196 kN/oś.

Linie kolejowe DSDiK są liniami normalnotorowymi, niezelektryfikowanymi, jednotorowymi, po których kursują obecnie wyłącznie pociągi pasażerskie.

Mając na uwadze jednolitą strukturę ruchu (wyłącznie ruch pasażerski), zbliżone parametry techniczne linii oraz niewielkie zróżnicowanie obciążenia linii przewozami ustalono wyłącznie jedną kategorię linii – ze średniodobowym natężeniem ruchu kolejowego do 30 poc./dobę i dopuszczalną prędkością techniczną uwzględniającą ograniczenia stałe w przedziale $0 < V_{\max} \leq 100$ km/h. Kategoria wszystkich linii kolejowych została zdefiniowana jako kategoria 1.

1.2. Przedziały mas brutto pociągów

Zgodnie z § 21 ust. 9 Rozporządzenia MliB przyjęto równe przedziały mas brutto pociągów obejmujących zakresy:

1. $0 < m \leq 100$,
2. $100 < m \leq 200$,
3. $200 < m \leq 300$,
4. $300 < m \leq 400$,
5. $400 < m \leq 500$,
6. $500 < m \leq 600$.

Ze względu na lokalny charakter zarządzanych linii i związane z nim parametry eksploatacyjne, brak jest możliwości kursowania składów pasażerskich o masie brutto większej niż 300 t, natomiast ruch towarowy z uwagi na przepustowość oraz ograniczenia techniczne nie jest obecnie prowadzony.

2. Planowana praca eksploatacyjna

Planowana szacunkowa wielkość pracy eksploatacyjnej na rozkład jazdy pociągów 2025/2026, zgodnie z § 21 ust. 15 Rozporządzenia MliB, ustalona została w oparciu o pracę eksploatacyjną od dnia uruchomienia linii kolejowej nr 308 w dniu 15 czerwca 2025 do 13 grudnia 2025 z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej. Obliczenie współczynnika zmienności eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela.

Tabel Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej

Lp.	Okres	Okres od:	Okres do:	Razem liczba dni
1	rjp 2025/2026	14 grudnia 2025 r.	12 grudnia 2026 r.	364
2	rjp korekta 2025	15 czerwiec 2025 r.	13 grudnia 2024 r.	182
Wartość współczynnika (Lp. 1/Lp. 2)				2,00

Wielkość pracy eksploatacyjnej przyjętej do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2025/2026, przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2 Wielkość pracy eksploatacyjnej

Przedziały masy brutto pociągu [t]	Praca eksploatacyjna w 2025 [pockm]	Praca eksploatacyjna planowana na rjp 2025/2026 [pockm]
$0 < m \leq 100$	34 779,08	69 558,16
$100 < m \leq 200$	0	0
$200 < m \leq 300$	0	0
$300 < m \leq 400$	0	0
$400 < m \leq 500$	0	0
$500 < m \leq 600$	0	0

Razem	34 779,08	69 558,16
-------	-----------	-----------

3. Planowana baza kosztowa przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej

Do ustalenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej przyjęto, zgodnie z § 21 ust. 26 Rozporządzenia MliB, koszty bezpośrednie, o których mowa w Rozporządzeniu UE.

Dla linii kolejowej nr 308 zgodnie z § 21 ust. 13 Rozporządzenia MliB, planowaną wysokość kosztów bezpośrednich ustalono szacunkowo, z uwzględnieniem:

a) współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej

Obliczenie współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela:

Tabela 3 Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej

Lp.	Okres	Okres od:	Okres do:	Razem liczba dni
1	rjp 2025/2026	14 grudnia 2025 r.	12 grudnia 2026 r.	364
2	2025 r.	15 czerwca 2025 r.	13 grudnia 2025 r.	182
Wartość współczynnika (Lp. 1/Lp. 2)				2,00

b) planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył.

Planowane na lata 2025 i 2026 wskaźniki inflacji, które ustalono na podstawie „Wytucznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw” -Aktualizacja – 3 październik 2024 r., przedstawiono w poniższej tabeli:

Tabela 4 Wskaźniki inflacji na rok 2025 i 2026

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	2025 r.	2026 r.
Dynamika cen towarów i usług konsumpcyjnych – średnioroczna	103,1%	102,5%

Zestawienie kosztów bezpośrednich, związanych z ruchem pociągów, które zostały poniesione w 2025 roku oraz planowane koszty na rjp 2025/2026 przedstawiono w tabeli 5.

Tabela 5 Koszty bezpośrednie

Wyszczególnienie	Koszty bezpośrednie poniesione w roku 2025	Planowane koszty bezpośrednie na rjp 2025/2026
------------------	--	--

	[zł netto]	[zł netto]
Koszty bezpośrednie	210 344,30	444 573,19

4. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej

Zgodnie z § 21 ust. 1 Rozporządzenia MliB stawkę jednostkową opłaty podstawowej ustala się jako sumę części stawki zależnej od kosztów bezpośrednich oraz części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów.

4.1. Stawki cząstkowe:

4.1.1. Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów

Zgodnie z § 21 ust. 16 Rozporządzenia MliB, część stawki związaną z rodzajem wykonywanych przewozów przyjęto na poziomie 0 zł/pockm, z uwagi na fakt, że wykonywanie przewozów jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych.

4.1.2. Część stawki zależna od kosztów bezpośrednich

Zgodnie z § 21 ust. 2 Rozporządzenia MliB, część zależną od kosztów bezpośrednich ustala się jako sumę części stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych oraz części stawki zależnej od trakcji pociągu.

a) Część stawki zależna od trakcji pociągu

Infrastruktura zarządzana przez DSDiK jest niezelektryfikowana. Wobec powyższego i mając na uwadze § 21 ust. 12 pkt 2 Rozporządzenia MliB wartość stawki zależnej od trakcji poziomu przyjęta została na poziomie 0 zł/pockm.

b) Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych

Średnią stawkę zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowych, którą zgodnie z § 21 ust. 4 Rozporządzenia MliB ustala się jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich oraz planowanej pracy eksploatacyjnej przedstawiono w tabeli 6.

Tabela 6 Średnia stawka zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych

Lp.	Wyszczególnienie	Szacunkowa wartość na rok 2025	Planowana wartość na rjp 2025/2026
1	Planowane koszty bezpośrednie [zł netto]	210 344,30	444 573,19
2	Planowana praca eksploatacyjna [pockm]	34 779,08	69 558,16
3	Średnia stawka zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych (Lp. 1/Lp. 2) [zł netto/pockm]	6,05	6,39

Dla tak obliczonej średniej stawki ustalono średnią masę pociągu w wysokości 75,24 ton.

Współczynnik różnicujący średnią stawkę zależną od masy pociągu o wartości 1, zgodnie z § 21 ust. 10 pkt 1 Rozporządzenia MliB, umieszczono w przedziale mas $0 < m \leq 100$ ton. Jednocześnie pozostałe współczynniki ustalono tak, by stawka jednostkowa rostała wraz ze wzrostem masy pociągu i planowane przychody z opłaty podstawowej były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich. Dla linii kolejowych zarządzanych przez DSDiK ustalono jedną kategorię linii, wobec powyższego zarządca nie zastosował współczynników różnicujących stawkę ze względu na kategorie linii, o których mowa w § 21 ust. 11 Rozporządzenia MliB.

Wartości stawek cząstkowych oraz współczynników różnicujących przedstawiono w poniższej tabeli:

Tabela 7 Stawki cząstkowe oraz współczynniki różnicujące

Masa pociągu	$0 < m \leq 100$	$100 < m \leq 200$	$200 < m \leq 300$	$300 < m \leq 400$	$400 < m \leq 500$	$500 < m \leq 600$
Współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu	1,00	1,01	1,02	1,03	1,04	1,05
Współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych	1	1	1	1	1	1
Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych 2025 rok [zł netto/pockm]	6,05	6,11	6,17	6,23	6,29	6,35
Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych na rjp 2025/2026 [zł netto/pockm]	6,39	6,45	6,52	6,58	6,65	6,71
Część stawki zależna od trakcji pociągu [zł netto/pockm]	0	0	0	0	0	0
Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów [zł netto/pockm]	0	0	0	0	0	0

4.2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej:

Wobec powyższego stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wynoszą zgodnie z tab. 8.

Tabela 8 Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

Kategoria linii kolejowej	Całkowita masa brutto pociągu [t]	Stawka jednostkowa 2025 rok [zł netto/pocmk]	Stawka jednostkowa rjp 2025/2026 [zł netto/pocmk]
1	0<m≤100	6,05	6,39
	100<m≤200	6,11	6,45
	200<m≤300	6,17	6,52
	300<m≤400	6,23	6,58
	400<m≤500	6,29	6,65
	500<m≤600	6,35	6,71

5. Stawka jednostkowa opłaty manewrowej

Zgodnie z art. 33 ust. 8 Ustawy, opłata manewrowa to opłata pobierana za usługi wykonywane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanymi manewrami.

Ze względu na ograniczenia techniczno-ruchowe w infrastrukturze kolejowej, brak jest możliwości wykonywania na chwilę obecną manewrów na liniach kolejowych zarządzanych przez DSDiK i pobierania z tego tytułu stosownych opłat. Informacja ta zawarta została również w Regulaminie sieci 2025/2026. Wobec powyższego zarządca nie przewiduje pobierania od przewoźników kolejowych opłaty manewrowej.

6. Opłata za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej

DSDiK nie pobiera od aplikantów opłaty za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej. Usługa konstrukcji rjp i przydzielania tras w ramach rjp prowadzona jest dla DSDiK przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej zwane PLK) w ramach zawartej umowy o współpracy zarządców w zakresie połączenia dróg kolejowych. Powyższa opłata pobierana jest zgodnie z Cennikiem PLK.

7. Opłata za postój pojazdów kolejowych

Zgodnie z art. 33 ust. 10 Ustawy maksymalny czas postoju pojazdów kolejowych w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej w odniesieniu, do którego nie pobiera się opłat za przydzieloną zdolność określono na poziomie 7 godzin.

Z uwagi na fakt, że na liniach kolejowych zarządzanych przez DSDiK nie występują przypadki postoju pojazdów kolejowych w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej dłuższe niż 7 godzin, DSDiK nie pobiera opłaty za przydzieloną zdolność przepustową dla potrzeb postoju pojazdów kolejowych w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej.

8. Opłaty rezerwacyjne

Stosownie do § 20 i 23 Rozporządzenia MliB pobiera się następujące opłaty rezerwacyjne:

8.1. Opłata pobierana od aplikanta za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej

Zgodnie z zawartą, pomiędzy DSDiK i PLK, umową o współpracy zarządców w zakresie połączenia dróg kolejowych, usługa przydzielania zdolności przepustowej prowadzona jest przez PLK.

Opłata rezerwacyjna, za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, jeżeli aplikant nie wskaże przewoźnika kolejowego, który ma wykorzystać przydzieloną zdolność przepustową, albo przewoźnik kolejowy wskazany przez aplikanta nie zawrze Umowy o wykorzystanie, pobierana jest od aplikanta zgodnie z Cennikiem PLK.

8.2. Opłata pobierana od przewoźnika za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej

W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w ramach rocznego rozkładu jazdy, opłata rezerwacyjna za niewykorzystaną część przydzielonej trasy pociągu wynosi:

1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu:

a) w przypadku braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy,

b) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia poprzedzającego wdrożenie zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków;

2) 5% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy, za okres od dnia wdrożenia zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków, do końca okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów. Opłata wynosi 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu za okres, w którym rozkład jazdy pociągu został zmieniony na wniosek zarządcy.

W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w trybie innym niż przyjęty dla rocznego rozkładu jazdy pociągów, opłata rezerwacyjna za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu wynosi:

1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy albo jej złożeniu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;

2) 20% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu 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 za planowany przejazd pociągu 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 za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni przed planowym uruchomieniem pociągu;

5) 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie dłuższym niż 30 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu.

Opłaty rezerwacyjne nie będą pobierane w przypadku, gdy niewykorzystanie trasy pociągu jest następstwem wniosku o przydzielenie trasy pociągu dotyczącego modyfikacji przydzielonej trasy pociągu złożonego w ramach zmiany rozkładu jazdy pociągów.

W przypadku niewykorzystania części przydzielonej zdolności przepustowej będącego następstwem zmniejszenia przez przewoźnika planowanej masy pociągu, będzie pobierana opłata rezerwacyjna w wysokości 50% zmniejszenia opłaty podstawowej będącego następstwem zmniejszenia masy pociągu, które nie wymaga zmiany przydzielonej trasy pociągu.

Opłaty rezerwacyjnej nie pobiera się w przypadku niezrealizowania przejazdu z przyczyn leżących po stronie Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu lub w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnej.

9. Opłaty dodatkowe

DSDiK nie przewiduje pobierania opłat, o których mowa w art. 33 ust. 12 Ustawy.

Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez Województwo Dolnośląskie Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu obowiązujący w ramach rozkładu jazdy pociągów w 2025 i 2025/2026 dla linii kolejowej nr 340 odcinek Mysłakowice – Karpacz

1. Podstawy opracowania Cennika

Zarządca opracował Cennik za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez Województwo Dolnośląskie Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu obowiązującego w ramach rozkładu jazdy pociągów 2025/2026 (dalej zwanego Cennikiem), w którym określił sposób ustalania poszczególnych stawek jednostkowych i opłat, zgodnie z art. 33 ust. 13 Ustawy dla linii kolejowej nr 308 odcinek Jelenia Góra – Mysłakowice.

Przy opracowaniu Cennika zastosowano metodykę określania stawki jednostkowej opłaty podstawowej, opartą na przepisach: Ustawy, rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz. U. UE L 148/17), zwanego dalej „Rozporządzeniem UE” oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. 2024 poz. 602), zwanego dalej „Rozporządzeniem MliB”.

1.1. Kategoryzacja linii kolejowych

Zgodnie z § 21 ust. 5 Rozporządzenia MliB kategoria linii kolejowych została zdefiniowana w zależności od parametrów, które w istotny sposób wpływają na koszty ich utrzymania i remontów. Kategorię linii kolejowych określono z uwzględnieniem: dopuszczalnej prędkości technicznej, dopuszczalnego nacisku osi oraz średniodobowego natężenia ruchu pociągów.

Średniodobowe szacunkowe obciążenie linii kolejowej nr 340 w 2025 r. oraz w rjp 2025/2026 wyniesie 24,50 poc., tj. 3,64 poc./km.

Dopuszczalna prędkość techniczna oraz nacisk osi wynosi natomiast 80 km/h, 196 kN/oś.

Linie kolejowe DSDiK są liniami normalnotorowymi, niezelektryfikowanymi, jednotorowymi, po których kursują obecnie wyłącznie pociągi pasażerskie.

Mając na uwadze jednolitą strukturę ruchu (wyłącznie ruch pasażerski), zbliżone parametry techniczne linii oraz niewielkie zróżnicowanie obciążenia linii przewozami ustalono wyłącznie jedną kategorię linii – ze średniodobowym natężeniem ruchu kolejowego do 30 poc./dobę i dopuszczalną prędkością techniczną uwzględniającą ograniczenia stałe w przedziale $0 < V_{\max} \leq 100$ km/h. Kategoria wszystkich linii kolejowych została zdefiniowana jako kategoria 1.

1.2. Przedziały mas brutto pociągów

Zgodnie z § 21 ust. 9 Rozporządzenia MliB przyjęto równe przedziały mas brutto pociągów obejmujących zakresy:

7. $0 < m \leq 100$,
8. $100 < m \leq 200$,
9. $200 < m \leq 300$,
10. $300 < m \leq 400$,
11. $400 < m \leq 500$,
12. $500 < m \leq 600$.

Ze względu na lokalny charakter zarządzanych linii i związane z nim parametry eksploatacyjne, brak jest możliwości kursowania składów pasażerskich o masie brutto większej niż 300 t, natomiast ruch towarowy z uwagi na przepustowość oraz ograniczenia techniczne nie jest obecnie prowadzony.

2. Planowana praca eksploatacyjna

Planowana szacunkowa wielkość pracy eksploatacyjnej na rozkład jazdy pociągów 2025/2026, zgodnie z § 21 ust. 15 Rozporządzenia MliB, ustalona została w oparciu o pracę eksploatacyjną od dnia uruchomienia linii kolejowej nr 340 w dniu 15 czerwca 2025 do 13 grudnia 2025 z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej. Obliczenie współczynnika zmienności eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela.

Tabela 9 Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej

Lp.	Okres	Okres od:	Okres do:	Razem liczba dni
1	rjp 2025/2026	14 grudnia 2025 r.	12 grudnia 2026 r.	364
2	rjp korekta 2025	15 czerwiec 2025 r.	13 grudnia 2024 r.	182
Wartość współczynnika (Lp. 1/Lp. 2)				2,00

Wielkość pracy eksploatacyjnej przyjętej do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2025/2026, przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 10 Wielkość pracy eksploatacyjnej

Przedziały masy brutto pociągu [t]	Praca eksploatacyjna w 2025 [pockm]	Praca eksploatacyjna planowana na rjp 2025/2026 [pockm]
0<m≤100	30 042,56	60 085,12
100<m≤200	0	0
200<m≤300	0	0
300<m≤400	0	0
400<m≤500	0	0
500<m≤600	0	0
Razem	30 042,56	60 085,12

3. Planowana baza kosztowa przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej

Do ustalenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej przyjęto, zgodnie z § 21 ust. 26 Rozporządzenia MliB, koszty bezpośrednie, o których mowa w Rozporządzeniu UE.

Dla linii kolejowej nr 340 zgodnie z § 21 ust. 13 Rozporządzenia MliB, planowaną wysokość kosztów bezpośrednich ustalono szacunkowo z uwzględnieniem:

a) współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej

Obliczenie współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela:

Tabela 11 Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej

Lp.	Okres	Okres od:	Okres do:	Razem liczba dni
1	rjp 2025/2026	14 grudnia 2025 r.	12 grudnia 2026 r.	364
2	2025 r.	15 czerwca 2025 r.	13 grudnia 2025 r.	182
Wartość współczynnika (Lp. 1/Lp. 2)				2,00

b) planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył.

Planowane na lata 2025 i 2026 wskaźniki inflacji, które ustalono na podstawie „Wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw” -Aktualizacja – 3 październik 2024 r., przedstawiono w poniższej tabeli:

Tabela 12 Wskaźniki inflacji na rok 2025 i 2026

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	2025 r.	2026 r.
Dynamika cen towarów i usług konsumpcyjnych	103,1%	102,5%

Zestawienie kosztów bezpośrednich, związanych z ruchem pociągów, które zostały poniesione w 2025 roku oraz planowane koszty na rjp 2025/2026 przedstawiono w tabeli 5.

Tabela 13 Koszty bezpośrednie

Wyszczególnienie	Koszty bezpośrednie poniesione w roku 2025	Planowane koszty bezpośrednie na rjp 2025/2026
	[zł netto]	[zł netto]
Koszty bezpośrednie	189 310,07	400 116,30

4. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej

Zgodnie z § 21 ust. 1 Rozporządzenia MliB stawkę jednostkową opłaty podstawowej ustala się jako sumę części stawki zależnej od kosztów bezpośrednich oraz części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów.

4.1. Stawki cząstkowe:

4.1.1. Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów

Zgodnie z § 21 ust. 16 Rozporządzenia MliB, część stawki związaną z rodzajem wykonywanych przewozów przyjęto na poziomie 0 zł/pockm, z uwagi na fakt, że wykonywanie przewozów jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych.

4.1.2. Część stawki zależna od kosztów bezpośrednich

Zgodnie z § 21 ust. 2 Rozporządzenia MliB, część zależną od kosztów bezpośrednich ustala się jako sumę części stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych oraz części stawki zależnej od trakcji pociągu.

a) Część stawki zależna od trakcji pociągu

Infrastruktura zarządzana przez DSDiK jest niezelektryfikowana. Wobec powyższego i mając na uwadze § 21 ust. 12 pkt 2 Rozporządzenia MliB wartość stawki zależnej od trakcji poziomu przyjęta została na poziomie 0 zł/pockm.

b) Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych

Średnią stawkę zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowych, którą zgodnie z § 21 ust. 4 Rozporządzenia MliB ustala się jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich oraz planowanej pracy eksploatacyjnej przedstawiono w tabeli 6.

Tabela 14 Średnia stawka zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych

Lp.	Wyszczególnienie	Szacunkowa wartość na rok 2025	Planowana wartość na rjp 2025/2026
1	Planowane koszty bezpośrednie [zł netto]	189 310,07	400 116,30
2	Planowana praca eksploatacyjna [pockm]	30 042,56	60 085,12
3	Średnia stawka zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych (Lp. 1/Lp. 2) [zł netto/pockm]	60,30	6,66

Dla tak obliczonej średniej stawki ustalono średnią masę pociągu w wysokości 75,24 ton.

Współczynnik różnicujący średnią stawkę zależną od masy pociągu o wartości 1, zgodnie z § 21 ust. 10 pkt 1 Rozporządzenia MliB, umieszczono w przedziale mas $0 < m \leq 100$ ton. Jednocześnie pozostałe współczynniki ustalono tak, by stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu i planowane przychody z opłaty podstawowej były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich.

Dla linii kolejowych zarządzanych przez DSDiK ustalono jedną kategorię linii, wobec powyższego zarządca nie zastosował współczynników różnicujących stawkę ze względu na kategorie linii, o których mowa w § 21 ust. 11 Rozporządzenia MliB.

Wartości stawek cząstkowych oraz współczynników różnicujących przedstawiono w poniższej tabeli:

Tabela 15 Stawki cząstkowe oraz współczynniki różnicujące

Masa pociągu	$0 < m \leq 100$	$100 < m \leq 200$	$200 < m \leq 300$	$300 < m \leq 400$	$400 < m \leq 500$	$500 < m \leq 600$
Współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu	1,00	1,01	1,02	1,03	1,04	1,05
Współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych	1	1	1	1	1	1
Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych 2025 rok [zł netto/pockm]	6,30	6,36	6,43	6,49	6,55	6,62

Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych na rjp 2025/2026 [zł netto/pockm]	6,66	6,73	6,79	6,86	6,93	6,99
Część stawki zależna od trakcji pociągu [zł netto/pockm]	0	0	0	0	0	0
Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów [zł netto/pockm]	0	0	0	0	0	0

4.2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej:

Wobec powyższego stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wynoszą zgodnie z tab. 8.

Tabela 16 Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

Kategoria linii kolejowej	Catkowita masa brutto pociągu [t]	Stawka jednostkowa 2025 rok [zł netto/pockm]	Stawka jednostkowa rjp 2025/2026 [zł netto/pockm]
1	$0 < m \leq 100$	6,30	6,66
	$100 < m \leq 200$	6,36	6,73
	$200 < m \leq 300$	6,43	6,79
	$300 < m \leq 400$	6,49	6,86
	$400 < m \leq 500$	6,55	6,93
	$500 < m \leq 600$	6,62	6,99

5. Stawka jednostkowa opłaty manewrowej

Zgodnie z art. 33 ust. 8 Ustawy, opłata manewrowa to opłata pobierana za usługi wykonywane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanymi manewrami.

Ze względu na ograniczenia techniczno-ruchowe w infrastrukturze kolejowej, brak jest możliwości wykonywania na chwilę obecną manewrów na liniach kolejowych zarządzanych przez DSDiK i pobierania z tego tytułu stosownych opłat. Informacja ta zawarta została również w Regulaminie sieci 2025/2026. Wobec powyższego zarządca nie przewiduje pobierania od przewoźników kolejowych opłaty manewrowej.

6. Opłata za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej

DSDiK nie pobiera od aplikantów opłaty za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej. Usługa konstrukcji rjp i przydzielania tras w ramach rjp prowadzona jest dla DSDiK przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej zwane PLK) w ramach zawartej umowy o współpracy zarządców w zakresie połączenia dróg kolejowych. Powyższa opłata pobierana jest zgodnie z Cennikiem PLK.

7. Opłata za postój pojazdów kolejowych

Zgodnie z art. 33 ust. 10 Ustawy maksymalny czas postoju pojazdów kolejowych w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, w odniesieniu do którego nie pobiera się opłat za przydzieloną zdolność określono na poziomie 7 godzin.

Z uwagi na fakt, że na liniach kolejowych zarządzanych przez DSDiK nie występują przypadki postoju pojazdów kolejowych w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej dłuższe niż 7 godzin, DSDiK nie pobiera opłaty za przydzieloną zdolność przepustową dla potrzeb postoju pojazdów kolejowych w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej.

8. Opłaty rezerwacyjne

Stosownie do § 20 i 23 Rozporządzenia MliB pobiera się następujące opłaty rezerwacyjne:

8.1. Opłata pobierana od aplikanta za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej

Zgodnie z zawartą, pomiędzy DSDiK i PLK, umową o współpracy zarządców w zakresie połączenia dróg kolejowych, usługa przydzielania zdolności przepustowej prowadzona jest przez PLK.

Opłata rezerwacyjna, za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, jeżeli aplikant nie wskaże przewoźnika kolejowego, który ma wykorzystać przydzieloną zdolność przepustową, albo przewoźnik kolejowy wskazany przez aplikanta nie zawrze Umowy o wykorzystanie, pobierana jest od aplikanta zgodnie z Cennikiem PLK.

8.2. Opłata pobierana od przewoźnika za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej

W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w ramach rocznego rozkładu jazdy, opłata rezerwacyjna za niewykorzystaną część przydzielonej trasy pociągu wynosi:

1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu:

a) w przypadku braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy,

b) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia poprzedzającego wdrożenie zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków;

2) 5% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy, za okres od dnia wdrożenia zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków, do końca okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów. Opłata wynosi 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu za okres, w którym rozkład jazdy pociągu został zmieniony na wniosek zarządcy.

W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w trybie innym niż przyjęty dla rocznego rozkładu jazdy pociągów, opłata rezerwacyjna za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu wynosi:

- 3) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy albo jej złożeniu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 4) 20% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 12 godzin i krótszym niż 36 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 5) 15% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 36 godzin i krótszym niż 72 godziny przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 6) 10% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 7) 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie dłuższym niż 30 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu.

Opłaty rezerwacyjne nie będą pobierane w przypadku, gdy niewykorzystanie trasy pociągu jest następstwem wniosku o przydzielenie trasy pociągu dotyczącego modyfikacji przydzielonej trasy pociągu złożonego w ramach zmiany rozkładu jazdy pociągów.

W przypadku niewykorzystania części przydzielonej zdolności przepustowej będącego następstwem zmniejszenia przez przewoźnika planowanej masy pociągu, będzie pobierana opłata rezerwacyjna w wysokości 50% zmniejszenia opłaty podstawowej będącego następstwem zmniejszenia masy pociągu, które nie wymaga zmiany przydzielonej trasy pociągu.

Opłaty rezerwacyjnej nie pobiera się w przypadku niezrealizowania przejazdu z przyczyn leżących po stronie Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu lub w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnej.

9. Opłaty dodatkowe

DSDiK nie przewiduje pobierania opłat, o których mowa w art. 33 ust. 12 Ustawy.

.....
(pieczęć firmowa Aplikanta).....
(miejsce i data)

Województwo Dolnośląskie
Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu
Departament Kolei
ul. Krakowska 28
50-425 Wrocław
kancelaria@dsdik.wroc.pl

**Wniosek o zawarcie umowy o przydzielenie zdolności
przepustowej w rozkładzie jazdy pociągów 2025/2026**

Część A

Dane Aplikanta	
1) nazwa Aplikanta:	
2) siedziba:	
3) kod pocztowy i adres:	
4) NIP:	
5) REGON:	
dotyczy osób prawnych wpisanych do KRS	
nr KRS:	
spółka zarejestrowana w rejestrze przedsiębiorców prowadzonym przez Sąd Rejonowy w:	
nr Wydziału Gospodarczego Krajowego Rejestru Sądowego:	
dotyczy spółek kapitałowych	
Spółka z o.o. - wysokość kapitału zakładowego:	
Spółka akcyjna – wysokość kapitału zakładowego w całości wpłaconego:	
Charakter Aplikanta	
/znacznik wyboru - TAK/	
Aplikant będący przewoźnikiem:	

Aplikant będący organizatorem publicznego transportu zbiorowego:	
Aplikant niebędący przewoźnikiem:	
Planowany zakres zamawianej zdolności przepustowej:	
Zdolność przepustowa wykorzystywana do przewozu:	
<i>/znacznik wyboru - TAK/</i>	
osób:	
rzeczy:	
osób i rzeczy:	
Przewóz osób:	
<i>/znacznik wyboru - TAK/</i>	
okazjonalny:	
inny niż okazjonalny:	
Przydzielenie zdolności przepustowej w ramach rozkładu jazdy pociągów (RJP)	
<i>/znacznik wyboru - TAK/</i>	
rocznego i indywidualnego:	
tylko indywidualnego:	
Osoba uprawniona do składania wniosków o przydzielenie Aplikantowi dostępu do Internetowego Systemu Zamawiania Trasy Pociągu (ISZTP)	
Imię i nazwisko	
adres korespondencyjny:	
e-mail:	
tel.:	

Dane kontaktowe Aplikanta do przekazywania informacji związanych z wykonywaniem umowy	
<i>Imię i nazwisko</i>	
<i>adres:</i>	
<i>e-mail:</i>	
<i>tel.:</i>	
Ewentualne uwagi	

Część B

Wymagane dokumenty	
/kopie dołączone do wniosku - poświadczone „za zgodność z oryginałem”/	
1) Licencja numer:	
2) Certyfikat bezpieczeństwa – Część A numer:	
3) Certyfikat bezpieczeństwa – Część B numer:	
Wymagane oświadczenia Przewoźnika:	
Oświadczamy, że będziemy informować Województwo Dolnośląskie Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu o zmianach, zawieszeniu lub cofnięciu licencji lub certyfikatów bezpieczeństwa.	
Oświadczamy, że do realizacji przejazdów będziemy wykorzystywać tabor spełniający warunki określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych.	
Rodzaje przewozu /znacznik wyboru - TAK/	
Przewóz osób:	
Przewóz rzeczy:	
Dane kontaktowe Przewoźnika do przekazywania informacji związanych z wykonywaniem umowy	
<i>Imię i nazwisko</i>	
<i>adres:</i>	

e-mail:	
tel.:	
Ewentualne uwagi	

KLAUZULA INFORMACYJNA

Zgodnie z art. 13 ust. 1-2 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 (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016¹) – zwanym dalej „RODO” uprzejmie informuję, że:

1. Administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Województwo Dolnośląskie – Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, ul. Krakowska 28, 50-425 Wrocław, nr kontaktowy 71 39 17 100 w godzinach pracy 7⁰⁰ - 15⁰⁰ od poniedziałku do piątku, adres do doręczeń elektronicznych: AE:PL-80005-37935-TSCRU-26, e-mail: kancelaria@dodik.wroc.pl.
2. W Dolnośląskiej Służbie Dróg i Kolei we Wrocławiu wyznaczono Inspektora Ochrony Danych, którego dane dostępne są na stronie www.bip.dodik.wroc.pl w zakładce „Kontakty”. Do kontaktu z Inspektorem Ochrony Danych służy adres e-mail: iod@dodik.wroc.pl Z Inspektorem Ochrony Danych można skontaktować się również pisemnie na adres wskazany w pkt 1, z dopiskiem „Inspektor Ochrony Danych”.
3. Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu przetwarza Państwa dane osobowe w celach oraz na podstawie następujących przepisów: w przypadku przedsiębiorców prowadzących jednoosobową działalność gospodarczą oraz reprezentantów lub pełnomocników spółek prawa handlowego oraz podmiotów gospodarczych prowadzących działalność w innych formach prawnych - w celu podjęcia działań związanych z zawarciem i wykonaniem odpowiedniej umowy, w tym rozliczaniem i dokumentowaniem transakcji - (art. 6 ust. 1 lit. b i c RODO); w celu wykonania obowiązku prawnego wynikającego z przeciwdziałaniu nadużyciom i nieprawidłowościom godzącymi w interes ekonomiczny jednostek sektora finansów publicznych w rozumieniu przepisów o finansach publicznych, przepisów podatkowych i rachunkowych oraz przepisów antykorupcyjnych, jak również rozpatrywania zgłoszeń o naruszeniach prawa - (art. 6 ust. 1 lit. c RODO).
4. Państwa dane osobowe mogą być udostępniane: organom władzy publicznej oraz podmiotom wykonującym zadania publiczne lub działającym na zlecenie organów władzy publicznej, w zakresie i w celach, które wynikają z przepisów powszechnie obowiązującego prawa, w szczególności organom kontroli; w zakresie zapewnienia prawa do informacji publicznej; podmiotom świadczącym usługi fakturowania, rozliczania należności, doręczania korespondencji i przesyłek, prawne, audytorskie, windykacyjne, archiwizacji oraz dostawcom usług informatycznych, poczty elektronicznej i hostingu.
5. Państwa dane osobowe będą przetwarzane:
 - 1) przez okres niezbędny do zawarcia, wykonania, rozliczenia umowy i realizacji celów przetwarzania, przez okres po którym przedawnią się ewentualne roszczenia a następnie, przechowywane przez czas wynikający z przepisów ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach;
 - 2) w przypadku rozpatrywania zgłoszenia naruszenia prawa przez okres 3 lat po zakończeniu roku kalendarzowego, w którym zakończono postępowania następcze lub po zakończeniu postępowań zainicjowanych tymi działaniami. Dane osobowe nie mające znaczenia dla rozpatrywania zgłoszenia nie są zbierane, a w razie przypadkowego zebrania są niezwłocznie usuwane. Usunięcie danych osobowych następuje w terminie 14 dni od chwili ustalenia, że nie mają one znaczenia dla sprawy.
6. W związku z przetwarzaniem danych osobowych przysługuje Państwu: prawo dostępu do danych osobowych, w tym prawo do uzyskania kopii tych danych; prawo do sprostowania danych osobowych; prawo do usunięcia danych osobowych („prawo do bycia zapomnianym”); prawo do ograniczenia przetwarzania danych osobowych; prawo do przenoszenia danych; prawo sprzeciwu wobec przetwarzania danych – w przypadku, kiedy DSDiK we Wrocławiu lub Współadministrator przetwarza Państwa dane osobowe na podstawie prawnie uzasadnionego interesu.
7. W przypadku gdy przetwarzanie danych osobowych odbywa się na podstawie art. 6 ust. 1 lit. a RODO, przysługuje prawo do cofnięcia tej zgody w dowolnym momencie. Cofnięcie to nie ma wpływu na zgodność z prawem przetwarzania, którego dokonano na podstawie zgody przed jej cofnięciem.
8. Pani/Pana dane osobowe będą przetwarzane odpowiednio przez okres niezbędny do zawarcia, wykonania, rozliczenia umowy i realizacji celów przetwarzania, przez okres po którym przedawnią się ewentualne roszczenia a następnie, jeśli chodzi o materiały archiwalne, przez czas wynikający z przepisów ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach.
9. Pani/Pana dane osobowe nie będą przekazywane odbiorcom spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego.
10. W sprawach związanych z przetwarzaniem danych osobowych przysługuje Państwu prawo do wniesienia skargi do organu nadzorczego - Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych.
11. Dane osobowe nie będą przetwarzane w sposób zautomatyzowany i nie będą profilowane.

.....
(podpis, pieczęć Aplikanta)

¹ Sprostowanie (Dz. Urz. UE L 127 z 23.05.2018, str. 2, L 74 z 04.03.2021, str. 35)