

Cennik opłat za usługi w ramach dostępu do OIU Centrostal Łódź S.A. Ważny od dnia 1.01.2020 r.

OBSŁUGA POCIĄGÓW	Cena jednostkowa (netto)	Uwagi
Korzystanie z infrastruktury kolejowej	400 EUR	Stawka dotyczy udostępnienia przewoźnikowi jednego okna przeładunkowego. Okno przeładunkowe wynosi 6 godzin od momentu podstawienia do momentu zabrania składu niezależnie od opłat za przeładunki kontenerów płatne według taryfy terminalowej.
Dopłata za dostęp do infrastruktury kolejowej w halach	20 EUR	Stawka za wagon, którego rozładunek prowadzony jest w hali. Nie zawiera ceny operacji załadunkowo-wyładunkowej kalkulowanej indywidualnie w zależności od przewożonych towarów.
Zajęcie torów terminalowych powyżej godzin przypadających na okno przeładunkowe	150 EUR	Stawka naliczana za każdą rozpoczętą godzinę
Wybicie wagonu ze składu na terenie terminala	200 EUR	
Pozostawianie uszkodzonego wagonu na torach terminalowych (nie więcej niż 3 wagony)	50 EUR	Stawka naliczana za każdą rozpoczętą godzinę liczoną od zakończenia okna przeładunkowego.
PRZEŁADUNKI KONTENERÓW		
Przeładunek kontenera THC	24 EUR	za ruch dla kontenerów 20"; 40"; 45"
Interchange	5 EUR	za kontener
Manipulacje wewnątrz terminala	33 EUR	Dodatkowe przeładunki związane z przemieszczaniem wewnątrz terminala na potrzeby towarowych operacji logistycznych, naprawy kontenerów, kontroli, rewizji.

SKŁADOWANIE dotyczy wyłącznie ładunków neutralnych		
Kontener 20"; 40"; 45" pusty	3,50 EUR	za kontener/dobę Stawka liczona za każdy dzień kalendarzowy. Nie zawiera kosztu przeładunku
Kontener 20"; 40"; 45" pełny	6,00 EUR	za kontener/dobę Stawka liczona za każdy dzień kalendarzowy. Nie zawiera kosztu przeładunku.

INNE USŁUGI		
Naprawa kontenerów	wg indywidualnej wyceny	
Wymiatanie	15 EUR	EUR/kontener 20'
	20 EUR	EUR/kontener 40' i 45'
Usuwanie materiałów sztauerskich	17 EUR	EUR/kontener 20'
	25 EUR	EUR/kontener 40' i 45'
Usuwanie naklejek	20 EUR	za kontener
Plombowanie kontenera	5 EUR	za kontener(koszt plomby w cenie)
Drukowanie/ skanowanie dokumentów przewozowych	10 EUR	za każde rozpoczęte 10 stron

Załącznik Nr 2 – *Charakterystyka elementów infrastruktury kolejowej
bocznic*

(wyciąg)

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ:
CENTROSTAL ŁÓDŹ S.A.**

2. Opis techniczny bocznicy kolejowej:

2.1. Położenie bocznicy kolejowej:

Bocznica „CENTROSTAL ŁÓDŹ S.A odgałęzia się od toru stacyjnego nr 106 rozjazdem nr 104 w km 62,550 linii nr 015 Bednary - Łódź Kaliska

2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu na bocznicy oraz ich obsada:

Bocznica stanowi jeden okręg nastawczy bez posterunków ruchu

2.3. Lokalizacja punktów zdawczo – odbiorczych na bocznicy:

Tablica z napisem punkt zdawczo-odbiorczy znajduje się na międzytorzu torów 441 i 442 w km. 0,242.

2.4. Tory na bocznicy:

Nr toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość (w metrach)						Uwagi
		od	do	ogólna	od	do	użyteczna	
1	2	3	4		5		6	7
440	dojazdowy	p.r 104	p.r 440	198	wk	440	153	bez prawa postoju
441	zdawczo - odbiorczy	p.r 440	p.r 441	367	u 440	p.r 441	323	
442	zdawczo - odbiorczy	p.r 440	p.r. 442	429	u 440	u.442	343	
443	dojazdowo - odstawczy	p.r 441	p.r 446	227	u 441	u 444	69	
444	łącznikowy	p.r 441	p.r 443	113	-	-	-	
445	ładunkowy	p.r 443	k.o.	64	u 443	p.p.	10	
446	ładunkowy	p.r 445	k.o.	112	u 445	k.o.	70	
447	ładunkowy	p.r 446	k.o.	81	u 446	k.o.	37	
448	wyciągowy	p.r 446	k.o.	26	p.r 446	k.o.	21	

Objaśnienia skrótów u. - ukres rozjazdu;
 p.r - początek rozjazdu;
 k.o. - koziół oporowy;
 p.p. - poduszka piaskowa.

2.5. Rozjazdy i wykolejnice na bocznicy oraz rozjazdy kierujące na bocznice:

Nr rozjazdu	Położenie zasadnicze	Sposób przestawiania	Czy jest oświetlana	Kto obsługuje	Uzupełniające ustalenia miejscowe
1	2	3	4	5	6
Rz S 49-190-1:9 104	na tor komunikacyjny <i>rozjazd</i> własność PKP PLK SA	ręczny	nie oświetlona	drużyna manewrowa przewoźnika	uzależniona z Wk 104 – klucz na nastawni wykonawczej ŁŻ 1
Wk 104	na tor nr 106 Wk własność PKP PLK SA	ręczny	nie oświetlona	drużyna manewrowa przewoźnika	uzależniona ze zwrotnicą nr 104 – klucz na nastawni wykonawczej ŁŻ 1
Rz S 49-190-1:9 440	na tor nr 441	ręczny	nie oświetlona	drużyna manewrowa bocznicy lub przewoźnika	
Rz S 42-205-1:9 441	na tor nr 443	ręczny	oświetlony	drużyna manewrowa bocznicy	
Rz S 42-205-1:9 442	na tor nr 442	ręczny	oświetlony	drużyna manewrowa bocznicy	
Rz S 42-205-1:9 443	do rozjazdu nr 442	ręczny	oświetlony	drużyna manewrowa bocznicy lub przewoźnika	
Rz S 42-205-1:9 444	na tor nr 443	ręczny	oświetlony	drużyna manewrowa bocznicy lub przewoźnika	
Rz S 42-205-1:9 445	do rozjazdu nr 444	ręczny	oświetlony	drużyna manewrowa bocznicy	
Rz S 42-205-1:9 446	do rozjazdu nr 445	ręczny	oświetlony	drużyna manewrowa bocznicy	

2.10. Urządzenia zabezpieczające i sterowania ruchem na bocznicy:

1. Semaforów na bocznicy „CENTROSTAL ŁÓDŹ S.A. nie ma.
2. Tory nr 445,446,447,448 zakończone są kozłami oporowymi poprzedzonymi

sygnałami Z1. Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów na początku podsypki piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z 1 w porze ciemnej nie są oświetlane.

3. Na międzytorzach znajdują się wskaźniki W17 (ukresy) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi 3,75 m. Tor może być zajęty taborem wyłącznie do wskaźnika.

2.14. Punkty i urządzenia ładunkowe:

1. Przy torach nr 446 i 447 znajdują się magazyny, których front ładunkowy wynosi odpowiednio 42 m i 22 m- oświetlony.
2. Część toru nr 442 na długości 40 m znajduje się wewnątrz hali.
3. Rozładunek wagonów odbywa się przy pomocy suwnic o nośności 5 ton, 8 ton oraz o nośności 25 ton.

2.17. Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki na boczniczy:

1. Wszystkie obiekty zachowują wymaganą skrajnię budowli kategorii A.
2. Bocznicza nie posiada skrajników służących do stwierdzenia, czy naładunek wagonów nie przekracza wymiarów skrajni ładunkowych.

2.22. Środki łączności i urządzenia telekomunikacji na boczniczy:

1. Do porozumiewania się służy łączność telefoniczna miejska automatyczna.

2.23. Sieć trakcyjna na boczniczy. Obsługa odłączników sieci trakcyjnej:

Nie dotyczy. Bocznicza jest niezelektryfikowana.

3. **Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między boczniczą, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznicza kolejowa jest połączona:**

1. Wagony do podstawienia dla boczniczy są podstawiane przez lokomotywę manewrową przewoźnika ze stacji Łódź Żabieniec.
2. W pierwszej kolejności muszą być wagony ściągnięte z boczniczy. Wagony do zabrania z boczniczy na stację są wyciągane z torów boczniczy w kierunku toru

nr 106 a następnie po otrzymaniu zgody i ułożeniu drogi przebiegi wagony są wpychane na tory 6 lub nr 8 stacji Łódź Żabieniec.

3. Wyjazd i wyjazd z torów bocznic na tory stacji Łódź Żabieniec i odwrotnie odbywa się w następujący sposób:

- kierujący manewrami przewoźnika w pierwszej kolejności pobiera klucze od Wk 104 na nastawni wykonawczej Łódź Żabieniec oraz zgłasza osobiście nastawniczemu nastawni wykonawczej potrzebę wyjazdu na bocznice lokomotywy luzem po próżne wagony celem ich odstawienia na tory stacyjne do odjazdu lub podstawienia wagonów na bocznice. Jazda manewrowa na bocznice może się odbywać po ułożeniu drogi przebiegu przez nastawniczego nastawni wykonawczej na tor nr 106 za rozjazd nr 104, następnie drużyna manewrowa przewoźnika dokonuje przełożenia rozjazdu nr 104 wraz z Wk 104 celem obsługi bocznic. Po wyjeździe z bocznic poza rozjazd nr 104 drużyna manewrowa zatrzymuje skład i przywraca do położenia zasadniczego rozjazd nr 104 i Wk 104 a klucz zwraca nastawniczemu nastawni wykonawczej. Po obsłudze bocznic lokomotywa luzem lub z wagonami jest kierowana przez dyżurnego ruchu stacji Łódź Żabieniec na tor wolny wyznaczony przez dyżurnego ruchu.

4. Wagony do zabrania ze stacji na bocznice są wyciągane z toru stacyjnego w kierunku toru nr 106 za rozjazd nr 104 a następnie po ułożeniu drogi przebiegu są wpychane na bocznice.

5. Wszystkie jazdy manewrowe na i z torów zdawczo-odbiorczych bocznic muszą się odbywać po sprawdzeniu składu wagonów, ciężaru hamowania, luzowania hamulców ręcznych, usunięcia płóz hamulcowych spod kół wagonów, dokonania uproszczonej próby hamulca przez drużynę manewrową przewoźnika.

6. Jazdy lokomotyw luzem na i z bocznic odbywają się na takich samych zasadach.

7. W przypadku przybycia większej ilości wagonów i ich dzieleniu przy podstawianiu wagonów kierownik manewrów każde jazdy manewrowe na stacji Łódź Żabieniec uzgadnia z dyżurnym ruchu nastawni dysponującej i nastawniczym nastawni wykonawczej. Przy przybyciu składu pociągowego

składającego się z 36 wagonów skład manewrowy jest dzielony i podstawiany w grupach po 18 wagonów na tor zdawczo – odbiorczy nr 441. Jeśli przybyły skład pociągowy składa się z 25 wagonów to cały skład jest podstawiony na bocznice na tor nr 441, a nie mieszczące się wagony w ilości 7 wagonów są przestawiane na punkt zdawczo – odbiorczy nr 442 .

8. Skład manewrowy podstawiany lub zbierany na i z grupy torów zdawczo – odbiorczych powinien być włączony do hamulca zespolonego lokomotywy manewrowej. Przed każdą jazdą na i z bocznicą musi być dokonana uproszczona próba hamulcowa, której dokonuje ustawiacz przewoźnika przy udziale maszynisty lokomotywy manewrowej.
9. Przy pchaniu wagonów na bocznice i z bocznicą na pierwszym spychanym wagonie powinien znajdować się pracownik drużyny manewrowej bocznicą, a w razie zamkniętych bram skład należy zatrzymać i żądać ich otwarcia.
10. Przy wykonywaniu pracy manewrowej warunkiem wjazdu na bocznice „CENTROSTAL ŁÓDŹ S.A.” są otwarte bramy wjazdowe bocznicą w 0.479 oraz w km 0,502 i w km 0,542.

4 Warunki techniczne obsługi bocznic kolejowej:

4.1. Podstawianie wagonów na bocznice:

1. Pojemność bocznic (liczona w wagonach po 20m każdy)
 - maksymalna pojemność toru nr 441 – 21 wagonów;
 - maksymalna pojemność toru nr 442 – 17 wagonów;

UWAGA!

- Ograniczenie możliwości jednorazowego podstawienia na bocznice obowiązuje ze względu na małą pojemność torów ładunkowych nr 441 i nr 442, oraz długość hali.
2. Koordynację obsługi bocznic prowadzi kierownik Terminalu i Depotu Kontenerowego.
 3. Wjazd na bocznice bez uzgodnienia dokonanego z kierownikiem zarządzania nieruchomością jest zabroniony. Jednorazowo na bocznice można podstawić skład wagonów o max długości 420 mb. (21 wagonów czteroosiowych licząc po 20 m na każdy wagon). Warunkiem

wstawienia takiej ilości wagonów musi być otwarta brama wjazdowa na bocznice oraz bramy wjazdowe na halę nad torem nr 441. Wagony mogą zostać wepchnięte na tor nr 441 poprzez rozjazd nr 441 do km 0,679 pod warunkiem, że rozjazd nr 441 został zamknięty i zabezpieczony zamkiem lub sponę iglicową w kierunku toru nr 443 a klucz jest oddany na przechowanie do kierownika zarządzania nieruchomościami.

4. Na tor nr 442 można podstawić tylko maksymalnie do 5 wagonów o max długości 100 mb (5 wagonów czteroosiowych licząc po 20 m na każdy wagon).
5. Przy składzie manewrowym liczącym 25 wagonów należy maksimum 21 wagonów wstawić na tor nr 441, a pozostałe 4 wagony na tor nr 442. Pozostawione wagony na torze nr 441 i nr 442 ze względu na spadek w stronę bocznicy muszą być zabezpieczone płozami hamulcowymi od strony spadku tj. od strony bocznicy.
6. Wagony podstawiane na bocznice są wpychane, natomiast wagony zabierane z bocznicy są ciągnięte.
7. Warunkiem wstawienia wagonów na bocznice jest uprzednie zabranie wagonów z bocznicy.

4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szyny:

1. Największy dopuszczalny nacisk osi na szynę na torach bocznicy wynosi 20T/oś.

5. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy:

5.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych po torach bocznicy:

1. Prędkość jazdy po torach bocznicy wynosi do 5 km/h, za wyjątkiem jazd manewrowych po torach przy placach ładunkowych, przy dojeżdżaniu do składu i przy złej widoczności, gdzie prędkość należy ograniczyć do 3 km/h.

2. Prędkość jazd manewrowych należy zawsze dostosowywać do obiektywnie istniejących warunków na bocznicy, a w szczególności do widoczności, rodzaju wykonywanej pracy manewrowej i warunków atmosferycznych oraz od pory dnia i roku. W przypadku jakiegokolwiek niebezpieczeństwa lub zagrożenia należy zatrzymać manewrujący tabor. Ponowne uruchomienie składu manewrowego przez kierującego manewrami (ustawiacza) może się odbyć po usunięciu zagrożenia lub ustaleniu możliwości dalszej jazdy z prędkością odpowiednio zmniejszoną do bezpiecznej.

Załącznik Nr 3 – Dane techniczne punktów OIU

Lokalizacja	Przeznaczenie	Opis techniczny	Zastosowanie
Przy torze nr 442	Terminal kontenerowy oraz plac składowy kontenerów	Długość frontu ładunkowego 120 m Pojazdy typu Reachstackers o udźwigu 45 ton	Terminala kontenerowy
Tor nr Hala H1	Punkt przeładunkowy transportu kolejowo – samochodowego	Długość frontu ładunkowego 22 m zlokalizowany w hali zabudowanej nad torem nr 447 Suwnica 5t.	Terminal towarowy
Tor nr Hala H2	Punkt przeładunkowy transportu kolejowo – samochodowego	Długość frontu ładunkowego 42m zlokalizowany w hali zabudowanej nad torem nr 446 Suwnica 8t. x2	Terminal towarowy
Tor nr Hala H3	Punkt przeładunkowy transportu kolejowo – samochodowego	Długość frontu ładunkowego 40m zlokalizowany w hali zabudowanej nad torem nr 442 i 441 Suwnica 25 t.	Terminal towarowy

Załącznik Nr 4 – Wykaz Regulacji wewnętrznych określających zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego

- 1) Na styku” z infrastrukturą kolejową zarządcy PKP Polskie Linie Kolejowa S.A. mają zastosowanie postanowienia odpowiednich przepisów wewnętrznych PKP PLK S.A. wymienionych w Regulaminie sieci (Załączniki 3.1 i 3.2.) –
<https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepnienia-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/zmiany-w-regulaminie-20182019/>
- 2) Wykaz przepisów wewnętrznych Operatora:
 - Przepisy wewnętrzne o technice pracy manewrowej i sygnalizacji obowiązujące na bocznicach kolejowych „CENTROSTAL Łódź S.A.” w Łodzi,
 - Przepisy wewnętrzne dla prowadzącego pojazdy kolejowe na bocznicach kolejowej „CENTROSTAL Łódź S.A. w Łodzi.