

STATUT SIECI KOLEJOWEJ ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ TERMINAL KONTENEROWY LOCONI INTERMODAL S.A. W WARSZAWIE

I. Podstawa prawna i cel opracowania statutu

1. Jako podstawę prawną sporządzenia statutu sieci kolejowej wskazuje się art. 5 ust. 2 a ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (tekst jednolity: z dnia 1 października 2021 r. (Dz.U. z 2021 r. poz. 1984)) – dalej jako „ustawa o transporcie kolejowym”, na podstawie którego zarządca sporządza statut sieci kolejowej wskazujący linie kolejowe, bocznicę kolejową oraz inne drogi kolejowe przez niego zarządzane, a także wskazujący, które z nich stanowią infrastrukturę nieczynną lub prywatną. Zarządca umieszcza w statucie sieci kolejowej również informację o elementach infrastruktury kolejowej wchodzących w skład linii kolejowej, które są zarządzane przez innego zarządcę. Niniejszy statut uwzględnia również postanowienia Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. L 343/32 z 14.12.2012 r.; dalej jako „dyrektywa 2012/34/UE”).
2. Celem sporządzenia statutu sieci kolejowej jest identyfikacja zarządzanych przez Loconi Intermodal S.A. w Gdyni elementów infrastruktury kolejowej z możliwością ich udostępnienia przewoźnikom posiadającym licencję, zgodnie z art. 43 ustawy o transporcie kolejowym.

II. Nazwa Boczniczy kolejowej

Terminal Kontenerowy LOCONI INTERMODAL S.A. w Warszawie stanowi bocznicę stacyjną na linii kolejowej nr 9 Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny. Bocznicę Terminal kontenerowy Loconi Intermodal S.A. w Warszawie odgałęzia się w stacji Warszawa Praga, od toru 143, rozjazdem 211 w km. 11,281 linii kolejowej nr 9 Warszawa Wschodnia – Osobowa – Gdańsk Główny, zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Początek boczniczy stanowi brama wjazdowa na bocznicę zlokalizowana 50m od końca rozjazdu nr 211. Koniec boczniczy stanowi zakończenie toru nr 6 w km. 1,010.

III. Użytkownik boczniczy kolejowej

Loconi Intermodal Spółka Akcyjna
ul. Łużycka 8a
81-537 Gdynia

IV. Zarządca Infrastruktury

Loconi Intermodal Spółka Akcyjna
ul. Łużycka 8a
81-537 Gdynia

V. Strona internetowa zarządcy

www.loconi.pl

VI. Dokument bezpieczeństwa

Świadectwo Bezpieczeństwa nr 009/UK/21 dla użytkownika boczniczy kolejowej Loconi Intermodal S.A., ul. Łużycka 8a, 81-537 Gdynia wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w dniu 08 lutego 2021 roku, ważne do dnia 08 lutego 2026 roku.

VII. Przeznaczenie boczniczy

Bocznicę kolejową przeznaczoną jest do świadczenia usług przewoźnikom kolejowym w ramach zlokalizowanego na niej Obiektu Infrastruktury Usługowej („OIU”).

Bocznicę kolejową objętą niniejszym statutem jest przeznaczona do:

- a) przyjmowania i wysłania składów pociągów;
- b) wykonywania manewrów związanych z podstawianiem i zabieraniem wagonów na i z punktów ładunkowych, zestawianiem składów przewoźników kolejowych, ważeniem i przechowywaniem składów oraz ich przemieszczaniem w obrębie bocznic;
- c) przyjmowanie i nadawanie przesyłek kolejowych na potrzeby podmiotów działających na terenie bocznic oraz jej partnerów handlowych.

VIII. Ogólna charakterystyka bocznic

Bocznica kolejowa Terminal Kontenerowy LOCONI INTERMODAL S.A. jest bocznicą stacyjną na linii kolejowej nr 9 Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny. Bocznica Terminal kontenerowy Loconi Intermodal S.A. w Warszawie odgałęzia się w stacji Warszawa Praga, od toru 143, rozjazdem 211 w km. 11,281 linii kolejowej nr 9 Warszawa Wschodnia – Osobowa – Gdańsk Główny, zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Początek bocznic stanowi brama wjazdowa na bocznicę zlokalizowana 50m od końca rozjazdu nr 211. Koniec bocznic stanowi zakończenie toru nr 6 w km. 1,010.

Od rozjazdu 360 w km. 0,939 odgałęzia się bocznica OKAM CITY.

Ruch kolejowy pomiędzy stacją Warszawa Praga, a bocznicą Loconi Intermodal S.A. odbywa się na zasadach jazd manewrowych, przy uwzględnieniu przejazdu przez tory dojazdowe (tor nr 21; tor nr 21b). Wszelkie ruchy manewrowe, wjazd oraz wyjazd z bocznic nadzoruje Koordynator Terminala lub wyznaczona przez niego osoba.

Bocznica kończy się kozłem oporowym w torze 19a w km 0,616 i 26a w km 0,600, gdzie ustawione są sygnaly Z1.

Jedynym użytkownikiem infrastruktury jest Loconi Intermodal Spółka Akcyjna.

Charakterystyka toru znajduje się w tabeli poniżej:

Nr toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość ogólna			Długość budow	Długość użyteczna toru			Typ toru	Rodzaj toru
		od	do	[m]		od	do	[m]		
6	dojazdowy	PR360	KO	50	50	PR360	Z1	45	tor kolejowy z szyn typu S-49	klasyczny, podkłady drewniane, przytwierdzenie pośrednie
16*	-	PR322	KO	143	93	-	-	-		
19	Rozładunkowy	PR72	PR322	254	200	UR72	UR322	172		
19a	Rozładunkowy	PR322	KO	365	332	PR322	Z1	319		
21a	Dojazdowy	PR23	PM361	119	103	PR23	UR361	90		
21	Zdawczo-odbiorczy	PR21	PR23	617	590	PR21	UR23	576		
21b	Dojazdowy	PR21	PR72	187	160	UR21	PR72	146		
26	Odstawczy	PR72	PR320	172	145	UR72	PR320	131		
26a	Postojowy	PR320	KO	451	392	UR320	Z1	410		
27	Postojowy	PR320	K-29	116	116	107	21	9		

Ogólna długość torów bocznicowych wynosi 2358 m, a długość użyteczna torów bocznicowych wynosi 1844 m.

Punkt zdawczo- odbiorczy usytuowany jest przy torze 21.

Tablica punkt zdawczo- odbiorczy znajduje się za rozjazdem zwyczajnym nr 21 w odległości 50 m. licząc od bramy wjazdowej na bocznicę Terminal Kontenerowy Loconi Intermodal w Warszawie.

IX. Udostępnienie bocznicy

Poza składami własnymi Operatora, dostęp do infrastruktury kolejowej bocznicy, mają przewoźnicy, którzy złożyli wniosek o dostęp do Obiektu Infrastruktury Usługowej oraz podpisali z Operatorem, umowę na dostęp do OIU i korzystanie z infrastruktury usługowej, na warunkach określonych w Taryfie Terminalowej dostępnej m.in. na stronie internetowej Operatora stanowiącej regulamin udostępnienia obiektu infrastruktury usługowej w rozumieniu właściwych przepisów prawa.

X. Warunki techniczne

Na terenie bocznicy do prac przeładunkowych są wykorzystywane pojazdy kołowo- drogowe do przenoszenia.

Układ torowy bocznicy kolejowej nie posiada własnego zewnętrznego oświetlenia. Teren bocznicy kolejowej oświetlony jest lampami LED zainstalowanymi na 7 słupach oświetleniowych oraz 4 szt. na budynku biurowym. Oświetlenie załączane z automatów zmierzchowych hermetycznych. Utrzymanie oświetlenia wykonywane jest przez podmioty zewnętrzne na podstawie umowy.

Na torze bocznicy przejazdy i przejścia wewnątrzzakładowe:

I.p	Nr toru	Km toru	Zabezpieczenie	Budowa
1	19	0,075	G4 „Krzyż św. Andrzeja”	płyty wielkogabarytowej typu CBP zabudowanej wewnątrz toków szynowych toru
2	26	0,075	G4 „Krzyż św. Andrzeja”	płyty wielkogabarytowej typu CBP zabudowanej wewnątrz toków szynowych toru
3	19a	0,369	G4 „Krzyż św. Andrzeja”	płyty wielkogabarytowej typu CBP zabudowanej wewnątrz toków szynowych toru
4	26a	0,347	G4 „Krzyż św. Andrzeja”	płyty wielkogabarytowej typu CBP zabudowanej wewnątrz toków szynowych toru

Wjazd lokomotyw manewrowych i składów manewrowych z torów stacji Warszawa Praga na tor zdawczo-odbiorczy LOCONI Intermodal w Warszawie odbywa się następująco:

- 1) po wjeździe pociągu na stację Warszawa Praga na grupę torów przyjazdowych „P” z wagonami dla użytkownika bocznicy i po przygotowaniu go do podstawienia skład manewrowy zostaje przemanewrowany z torów grupy przyjazdowej P na tory grupy kierunkowej K. Po zgłoszeniu gotowości dyżurnemu ruchu WPA przez kierującego manewrami, który uzgadnia z pracownikiem ochrony bocznicy otwarcie bramy, dyżurny ruchu nastawni WPA stacji Warszawa Praga wyświetla sygnał „jazda manewrowa dozwolona” na tarczy manewrowej Tm 164, Tm 177 lub Tm 179 i skład ten jest ciągniony na tor bocznicy nr 21;
- 2) po podaniu sygnału „jazda manewrowa dozwolona” przez dyżurnego ruchu WPA, kierujący manewrami podaje sygnał manewrowy maszyniście na jazdę w kierunku bocznicy ciągnąc wagony na tor bocznicy nr 21.
- 3) po wjeździe składu manewrowego na tor bocznicy nr 21 (zdawczo – odbiorczy) za rozjazd nr 21 kierujący manewrami zatrzymuje skład, następnie układa drogę przebiegu, przekładając ręcznie zwrotnice na żądany tor (punkt ładunkowy). Po przygotowaniu drogi przebiegu podaje sygnał manewrowy maszyniście na uruchomienie składu manewrowego.
- 4) przed wjazdem na teren bocznicy pracownik ochrony podnosi szlaban na wniosek kierownika manewrów.

Wyjazd lokomotyw manewrowych i składów manewrowych z toru zdawczo-odbiorczego nr 21 w tory stacji Warszawa Praga odbywa się następująco:

- 1) po przyjęciu wagonów od użytkownika bocznicy kierujący manewrami przewoźnika zamawia drogę przebiegu z torów bocznicy u dyżurnego ruchu nastawni „WPA” stacji Warszawa Praga,
- 2) kierujący manewrami przewoźnika przygotowuje drogę przebiegu z punktu ładunkowego przekładając w odpowiednie położenie zwrotnice rozjazdów po czym podaje sygnał manewrowy maszyniście na wyjazd składu manewrowego w tor nr 21.
- 3) skład manewrowy (lokomotywa) zatrzymuje się za rozjazdem nr 21 a po przełożeniu rozjazdu nr 21 i uzgodnieniu z nastawnią „WPA” możliwości wyjazdu w tory stacyjne dyżurny ruchu nastawni „WPA” stacji Warszawa Praga podaje sygnał „Jazda manewrowa dozwolona” na tarczy Tm 151. Kierujący manewrami podaje sygnał manewrowy maszyniście na jazdę w kierunku torów grupy K spychając wagony,
- 4) po wjechaniu składu manewrowego na tory grupy K stacji Warszawa Praga kierujący manewrami dalsze ruchy manewrowe uzgadnia z dyżurnym ruchu nastawni „WPA” stacji Warszawa Praga.

Bocznica OKAM City nie bierze czynnego udziału w przejeździe składu manewrowego. Gdyby zaszła potrzeba wjazdu manewru dla potrzeb bocznic OKAM City wtedy przedstawiciele bocznic OKAM City i LOCONI uzgadniają indywidualnie zasady wjazdu.

Jazdy lokomotyw na tory bocznicy odbywają się na zasadzie jazd manewrowych. Obsługa rozjazdów oraz zabezpieczenie przejazdów kolejowo-drogowych na terenie bocznic LOCONI należy do drużyny manewrowej przewoźnika obsługującego bocznicę.

Pojemność torów eksploatowanych bocznicy wynosi:

Maksymalna pojemność torów eksploatowanych bocznicy wynosi:

$M_p = 108$ wagonów o dł. 17 m

Normalna pojemność bocznicy wynosi:

$N_p = 0,6 \times M_p = 0,6 \times 67$ wag = 64 wagonów o dł. 17 m

Dopuszczalny nacisk osi na szynę na wszystkich torach bocznicy kolejowej wynosi 221 kN (25,5 Mg). Na bocznicę nie mogą wjeżdżać lokomotywy trakcji elektrycznej, z uwagi na to, że tory nie są zelektryfikowane. Mogą wjeżdżać lokomotywy trakcji spalinowej o układzie max 4 osiowym.

Bocznica nie posiada własnych pojazdów kolejowych. Układ torowy bocznicy kolejowej stanowi jeden rejon manewrowy. Granicą rejonu manewrowego jest tarcza manewrowa Tm 1 i Tm 2.

X. Zakres obowiązywania statutu

Regulacja statutu sieci kolejowej obowiązuje w stosunku do zarządcy infrastruktury – Loconi Intermodal S.A., przewoźników kolejowych oraz partnerów handlowych.