



**PORT
GDAŃSK**



**REGULAMIN
DOSTĘPU
DO OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY
USŁUGOWEJ
ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU GDAŃSK S.A.**

GDAŃSK, czerwiec 2026 r.

SPIS TREŚCI

DEFINICJE I SKRÓTY	2
1. INFORMACJE OGÓLNE	5
2. WARUNKI DOSTĘPU.....	7
3. OPIS OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ.....	9
4. OPIS USŁUG ZWIĄZANYCH Z KOLEJĄ ŚWIADCZONYCH W OIU.....	9
5. PROCEDURA UBIEGANIA SIĘ O DOSTĘP DO OIU LUB USŁUG ŚWIADCZONYCH W OBIEKCIE	10
6. PROCEDURA KOORDYNACYJNA.....	12
7. WARUNKI KORZYSTANIA Z SYSTEMÓW IT	13
8. INFORMACJE O ZMIANACH PARAMETRÓW TECHNICZNYCH I OGRANICZENIACH W DOSTĘPIE DO OIU	13
9. OCHRONA DANYCH OSOBOWYCH	14
10. ZAKRES DZIAŁAŃ SPRAWDZAJĄCYCH PRZEPROWADZANYCH PRZEZ UPRAWNIONYCH PRACOWNIKÓW ZMPG.....	15
11. OPŁATY	15
12. POSTANOWIENIA KOŃCOWE	17
13. WZÓR WNIOSKU O DOSTĘP DO OBIEKTU	18
ZMIANY I UZUPEŁNIENIA	19
ZAŁĄCZNIK 1 REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ - NABRZEŻE WOC I.....	21
ZAŁĄCZNIK 2 REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ - NABRZEŻE WOC II.....	25
ZAŁĄCZNIK 3 REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ - NABRZEŻE OLIWSKIE.....	29
ZAŁĄCZNIK 4 REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ - NABRZEŻE WIŚLANE - SZCZECIŃSKIE	34
ZAŁĄCZNIK 5 REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ – TORY DOJAZDOWE DO TERMINALI TOWAROWYCH W PORCIE PÓŁNOCNYM PRZY STACJI PKP PLK S.A. GDAŃSK PORT PÓŁNOCNY	41
ZAŁĄCZNIK 6 REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ - NABRZEŻE PRZEMYSŁOWE	46
ZAŁĄCZNIK 7 REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ – NABRZEŻE BYTOMSKIE	51
ZAŁĄCZNIK 8 REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ - NABRZEŻE WESTERPLATTE.....	54

Definicje i skróty

1. **Bocznica kolejowa** – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej;
2. **Droga kolejowa** – tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2-12 załącznika nr 1 do ustawy, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot;
3. **Infrastruktura kolejowa** – elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym;
4. **Dyspozytor Ruchu Kolejowego ZMPG lub Dyspozytor** – personel upoważniony do wykonywania czynności związanych z udostępnianiem i nadzorem nad korzystaniem z dostępu do infrastruktury kolejowej ZMPG będącej obiektami infrastruktury usługowej;
5. **Nabrzeże** – obiekt infrastruktury usługowej ZMPG S.A. realizujący zadania Terminala towarowego;
6. **Nadawca** - oznacza przedsiębiorstwo, które nadaje towary we własnym imieniu lub w imieniu osoby trzeciej;
7. **Obiekt infrastruktury usługowej** – obiekt budowlany wraz z gruntem, na którym jest usytuowany, oraz instalacjami i urządzeniami, przeznaczony w całości lub w części do świadczenia jednej lub większej liczby usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy;
8. **Obszar kolejowy** – powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy;
9. **Odbiorca** - oznacza dowolną osobę fizyczną lub prawną, która odbiera towary zgodnie z umową przewozu; jeżeli operacja transportowa odbywa się bez umowy przewozu, za odbiorcę uważa się osobę fizyczną lub prawną, która przyjmuje odpowiedzialność za towary po ich nadejściu;
10. **Operator obiektu infrastruktury usługowej lub Operator** – podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu obiektem infrastruktury usługowej lub świadczeniu na rzecz przewoźników kolejowych co najmniej jednej z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy;
11. **Pojazd kolejowy** – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, napędzany w inny sposób niż siłą ludzkich mięśni lub bez napędu;
12. **Procedura koordynacyjna** - za pośrednictwem której ZMPG i wnioskodawcy próbują rozwiązać sytuacje, w których potrzeby w zakresie dostępu do obiektu infrastruktury usługowej lub usługi związanej z koleją dotyczą tego samego obiektu infrastruktury usługowej i kolidują ze sobą;
13. **Dostawca usług przeładunkowych lub Przeładowca** - działający na terenie kolejowej bocznicy ZMPG podmiot, posiadający podpisaną umowę z ZMPG S.A., świadczący na Nabrzeżach portowych usługi załadunku, wyładunku, pomiędzy różnymi rodzajami transportu (morskiego, kolejowego) oraz usługi składowania, magazynowania;

14. **Przewoźnik kolejowy** – przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej lub podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej;
15. **Regulamin** – dokument opracowywany przez operatora obiektu, zawierający:
 - a. obiekty i ich rodzaje,
 - b. zakres udostępniania obiektów,
 - c. procedurę udostępniania obiektów, w tym termin składania oraz zakres informacji, jakie powinien zawierać wniosek o dostęp do obiektu infrastruktury usługowej,
 - d. szczegółowe warunki techniczne dostępu do obiektów,
 - e. wysokość opłat;
16. **Rozporządzenie** – rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej;
17. **Rozporządzenie UE** – Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2017/2177 z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją;
18. **Spóźniony wniosek** – wniosek o dostęp do obiektu infrastruktury usługowej lub usługi związanej z koleją złożony po upływie terminu składania wniosków określonego w pkt 4 niniejszego Regulaminu;
19. **Terminal towarowy** – obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych obejmujący drogę kolejową, wyposażony w urządzenia ładunkowe, umożliwiające załadunek lub rozładunek wagonów lub integrację różnych rodzajów transportu w zakresie przewozu towarów;
20. **Usługa podstawowa** - usługa świadczona w którymkolwiek obiekcie infrastruktury usługowej zlokalizowanym na Nabrzeżach portowych;
21. **Usługa związana z koleją** – oznacza usługę podstawową, dodatkową lub pomocniczą wymienioną w pkt 2, 3 i 4 załącznika II do Ustawy o transporcie kolejowym;
22. **Umowa** – pisemna, zawierana z podmiotem ubiegającym się o dostęp do obiektu infrastruktury usługowej lub usługi związanej z koleją, określająca prawa i obowiązki związane ze świadczonymi usługami, obejmująca oświadczenia woli stron;
23. **Ustawa** – Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
24. **Wniosek** – składany przez wnioskodawcę o dostęp do obiektu infrastruktury usługowej;
25. **Wniosek ad hoc** – wniosek o dostęp do obiektu infrastruktury usługowej lub usługi związanej z koleją, który jest powiązany z takim samym wnioskiem o przydzielenie trasy pociągu zarządcy stycznej infrastruktury kolejowej;
26. **Wniosek RRJ** - wniosek o dostęp do obiektu infrastruktury usługowej lub usługi związanej z koleją, który jest powiązany z takim samym wnioskiem o przydzielenie trasy pociągu zarządcy stycznej infrastruktury kolejowej;
27. **Wnioskodawca** - przewoźnicy kolejowi ubiegający się o dostęp do obiektów infrastruktury usługowej i usług świadczonych w obiekcie;
28. **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;

*REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU GDAŃSK S.A.*

29. **Zdolność przepustowa** bocznic – największa ilość pojazdów kolejowych, które mogą przebywać na bocznicach w celu wykonania czynności ładunkowych w określonym czasie, przy zachowaniu przyjętej technologii pracy;
29. **Zdolność przepustowa obiektu infrastruktury usługowej** (dalej również: przepustowość OIU) – potencjał do wykorzystania obiektu infrastruktury usługowej i świadczenia usługi w danym okresie, biorąc pod uwagę czas potrzebny na dostęp do obiektu i opuszczenie obiektu infrastruktury usługowej;
30. **ZMPG lub Port** - Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.

1. Informacje ogólne

1.1. Podstawa prawna

- Art. 36f ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym
- Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2017/2177 z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej

Przywołane przepisy prawne należy stosować w ich wersji aktualnej, tj. uwzględniającej ich zmiany po dniu sporządzenia niniejszego regulaminu.

1.2. Nazwa

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., ul. Zamknięta 18, 80-545 Gdańsk

1.3. Właściciel

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., ul. Zamknięta 18, 80-545 Gdańsk

Strona internetowa: www.port.gdansk.pl; e-mail: info@portgdansk.pl

Dostęp do numerów telefonów: [http:// www.portgdansk.pl/kontakty/katalog-adresowy/](http://www.portgdansk.pl/kontakty/katalog-adresowy/)

KRS 0000040398; NIP 583-24-61-866; REGON 191478408.

1.4. Operator

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., ul. Zamknięta 18, 80-545 Gdańsk

1.5. Charakter infrastruktury kolejowej

Infrastruktura kolejowa ZMPG jest w całości udostępniana, jako infrastruktura portów morskich z dostępem do torów kolejowych, terminali, torów postojowych i instalacji pomocniczych.

ZMPG zapewnia dostęp do wszystkich obiektów infrastruktury usługowej w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym.

Podstawą eksploatacji bocznic, na których zlokalizowane są obiekty infrastruktury kolejowej, są świadectwa bezpieczeństwa wydane dla użytkownika bocznic ZMPG:

Lp.	Nazwa bocznic	Nr świadectwa bezpieczeństwa	Data ważności
1	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. Nabrzeża: Wiślane, Szczecińskie, Oliwskie, WOC	098/UK/24	29.04.2029 r.
2	Rejon torów dojazdowych do terminali w Porcie Północnym	010/UK/22	15.03.2027 r.
3	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. Nabrzeże Przemysłowe	422/UK/23	28.12.2028 r.
4	Rejon Nabrzeże Bytomskie	076/UK/22	29.11.2027 r.
5	Rejon Nabrzeże Westerplatte przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny”	635/UK/23	28.12.2028 r.

1.6. Podział infrastruktury na obiekty infrastruktury usługowej

Bocznica kolejowa: Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. Nabrzeża: Wiślane, Szczecińskie, Oliwskie, WOC

- 1) Nabrzeże WOC I;
- 2) Nabrzeże WOC II;
- 3) Nabrzeże Oliwskie;
- 4) Nabrzeże Wiślane – Szczecińskie;

Bocznica kolejowa: Rejon torów dojazdowych do terminali w Porcie Północnym

- 5) Tory dojazdowe do terminali towarowych w Porcie Północnym;

Bocznica kolejowa: Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. Nabrzeże Przemysłowe

- 6) Nabrzeże Przemysłowe;

Bocznica kolejowa: Rejon „Nabrzeże Bytomskie”

- 7) Nabrzeże Bytomskie;

Bocznica kolejowa: Rejon „Nabrzeże Westerplatte przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny”

- 8) Nabrzeże Westerplatte.

1.7. Numery telefonów

- Dostęp do numerów telefonów: www.portgdansk.pl/kontakty/katalog-adresowy/
- Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., ul. Zamknięta 18, 80-545 Gdańsk:
tel. 58 737 91 00
- Dyspozytor:
tel. +48 519 711 857; e-mail: dyspozytor.kolejowy@portgdansk.pl
- W kwestiach technicznych, związanych z eksploatacją torów kolejowych na bocznicy należy kontaktować się z Koordynatorem Sekcji Ruchu Kolejowego tel. 609 691 020
- W sprawach handlowych należy kontaktować się z Menedżerem Klienta właściwym dla danego obszaru danej bocznicy.

Wykaz danych kontaktowych z podziałem na poszczególne obszary

Lp.	Skrócona nazwa obszaru	Numer telefonu Menedżera Klienta
1.	WOC, Oliwskie	510 165 448
2.	Wiślane i Szczecińskie	609 061 535
3.	Terminale w Porcie Północnym – rejon manewrowy nr I (tory nr 147, 708, 711, 200, 301, 302, 303, 310, 712)	514 889 016
4.	Terminale w Porcie Północnym – rejon manewrowy nr II (tor nr 901)	519 712 806
5.	Przemysłowe	601 642 569
6.	Bytomskie	
7.	Westerplatte	

2. Warunki dostępu

2.1. Dostęp

Dostęp do wszystkich obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez ZMPG jest zapewniany wszystkim uczestnikom rynku na równych i niedyskryminacyjnych zasadach.

2.2. Wymagania

- 1) Przewoźnik kolejowy nabywa prawo do korzystania z usług świadczonych w obiekcie po zawarciu z ZMPG umowy określającej prawa i obowiązki ZMPG i przewoźnika kolejowego związane ze świadczonymi usługami.
- 2) Umowy te zawierane są niezależnie od umów handlowych pomiędzy dostawcami usług przeładunkowych a wnioskodawcami.
- 3) Informację o chęci skorzystania z infrastruktury kolejowej ZMPG przewoźnik kolejowy zgłasza pisemnie na adres: dyspozytor.kolejowy@portgdansk.pl, podając swoje dane niezbędne do przygotowania umowy, tj. pełna nazwa, adres siedziby, numer NIP i KRS, imię i nazwisko, stanowisko osoby uprawnionej do działania w imieniu wnioskodawcy, numer telefonu i adres e-mail.

2.3. Warunki korzystania z infrastruktury

- 1) Warunkiem korzystania przez przewoźnika kolejowego z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez ZMPG jest przedłożenie do podpisywanej umowy o dostęp do obiektu infrastruktury usługowej:
 - a. poświadczonej kopii ważnej licencji, o której mowa w art. 43 ustawy;
 - b. poświadczonej przez osobę upoważnioną, zgodnie z KRS do reprezentowania, kopii:
 - ważnego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17e ust. 1 ustawy, lub poświadczonej kopii ważnego świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17e ust. 3 ustawy;
 - wykazu imiennego przyjęcia do wiadomości i stosowania przez pracowników przewoźnika kolejowego Regulaminu Pracy Bocznic Kolejowej właściwego dla danego Obiektu infrastruktury usługowej oraz przepisów wewnętrznych;
 - c. oświadczenia, że do realizacji przejazdów będzie wykorzystywał tabor spełniający warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 20 ustawy;
 - d. oświadczenia, że będzie niezwłocznie informował o zmianach, zawieszeniu lub cofnięciu licencji i/lub certyfikatu/świadectwa bezpieczeństwa;
 - e. oświadczenia dotyczącego przyjęcia do wiadomości i stosowania przez pracowników przewoźnika kolejowego Regulaminu Pracy Bocznic Kolejowej właściwego dla danego Obiektu infrastruktury usługowej oraz przepisów wewnętrznych wraz z aktualnym wykazem osób, które zapoznały się z ich treścią, poświadczonym zgodnie z reprezentacją wynikającą z KRS.
- 2) Całą infrastrukturę kolejową stanowią obiekty infrastruktury usługowej Portu Morskiego.
- 3) Podmiot chcący skorzystać z usług w obiektach infrastruktury usługowej ZMPG, zawiera również umowę z dostawcami usług przeładunkowych, o czym przeładowcy powiadamiają ZMPG.

- 4) ZMPG S.A. nie świadczy usług załadunku ani wyładunku. Usługi takie wykonuje przeładowca w rozumieniu pkt 5.3. ppkt 6 niniejszego regulaminu.

2.4. Ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury kolejowej

- 1) W trakcie korzystania z udostępnionej infrastruktury kolejowej mogą wystąpić:
 - a. nagłe ograniczenia ruchowe, mające wpływ na planowane wykonywanie przejazdów, powstałe w wyniku wystąpienia uszkodzeń technicznych elementów infrastruktury kolejowej,
 - b. zdarzenia, o wystąpieniu których zarządca był uprzedzony, lecz nie mógł im zapobiec, np. strajk, blokady przejazdu, demonstracje,
 - c. niedopuszczenie do przejazdu pojazdu kolejowego lub zatrzymanie przejazdu pojazdu kolejowego przewoźnika kolejowego w wyniku niespełnienia przez ten pojazd albo obsługujące go osoby, wymagań określonych w umowie, ustawie o transporcie kolejowym i wydanych na jej podstawie rozporządzeń oraz wymagań stawianych w wewnętrznych przepisach ZMPG,
 - d. ograniczenia ruchowe mające wpływ na planowane przejazdy, powstałe w wyniku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych oraz innych, o których zarządca nie był uprzedzony, bądź powstałych w wyniku gwałtownych zmian atmosferycznych,
 - e. ograniczenia ruchowe w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu oraz związane z bezpieczeństwem i obronnością państwa,
 - f. planowane lub nieplanowane remonty infrastruktury kolejowej.
- 2) Wszelkie informacje o zmianach właściwości technicznych i tymczasowych ograniczeniach zdolności przepustowej Obiektu infrastruktury usługowej, które mogą mieć znaczny wpływ na eksploatację, w tym informacje o planowanych pracach, każdorazowo udostępniane są Wnioskodawcom poprzez komunikat na stronie internetowej pod adresem www.portgdansk.pl/o-firmie/komunikaty.
- 3) Ograniczenia środowiskowe – w związku z realizacją przewozów przez przewoźników kolejowych na infrastrukturze zarządcy nie może mieć miejsca emisja substancji niebezpiecznych do wód, gruntu lub powietrza, która mogłaby powodować przekroczenia standardów jakości środowiska, o czym mowa w art. 174 ust. 1 ustawy Prawo Ochrony Środowiska.

2.5. Wymagania techniczne i organizacyjne dotyczące użytkowania udostępnianej infrastruktury kolejowej

- 1) Szczegółowe wymagania techniczne i organizacyjne dotyczące użytkowania udostępnianej infrastruktury kolejowej zostały przedstawione w Regulaminach Pracy Bocznic Kolejowych ZMPG, dostępnych na stronie internetowej Portu: www.portgdansk.pl/port/dostep-do-portu/ w sekcji Dojazd kolejowy i drogowy.
- 2) Ruch kolejowy na udostępnianej infrastrukturze OIU odbywa się operatywnie według przydzielonej zdolności przepustowej OIU, na podstawie złożonych wniosków *ad hoc*. Realizację przejazdów jazd manewrowych poprzedza zgłoszenie do stanowiska ds. przydzielania zdolności przepustowej, w którym przewoźnik kolejowy zobowiązany jest do przekazania informacji o masie składu pojazdów kolejowych oraz czasie rozpoczęcia i zakończenia jazdy manewrowej.
- 3) W przypadku spowodowania zanieczyszczenia środowiska, bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku lub szkody w środowisku, przewoźnik kolejowy na

własny koszt podejmuje działania zapobiegawcze i naprawcze, w tym o których mowa w ustawie z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie.

- 4) Oczyszczanie nawierzchni, żłobków w torach zabudowanych nawierzchnią betonową oraz utrzymanie w czystości rozjazdów w obszarze przeładunkowym należy do obowiązków właściwych przeładowców.
- 5) W przypadku realizacji przewozów ładunków szczególnie narażonych na kradzieże, zaleca się stosowanie w wagonach dodatkowego zabezpieczenia drzwi, żaluzji okiennych lub luków dachowych, wlewów górnych i zaworów spustowych oraz klap spustowych i urządzeń zsypowych, w sposób utrudniający ich otwarcie przez osoby postronne.
- 6) Przewoźnik kolejowy wyposaża pracowników uczestniczących w realizowanym procesie przewozowym we wszelkie niezbędne dokumenty i przybory określone w przepisach. Pracownicy przewoźnika kolejowego zobowiązani są do posiadania tychże dokumentów i przyborów w czasie wykonywania czynności związanych z realizacją przejazdów.
- 7) Pracownicy przewoźnika kolejowego w czasie wykonywania pracy na udostępnianej infrastrukturze ZMPG winni posiadać Elektroniczne Karty Przepustkowe. Informacje o wydawanych przepustkach można znaleźć na stronie internetowej ZMPG www.portgdansk.pl/port/dostep-do-portu/ w sekcji Przepustki.
- 8) Procedura, zgodnie z którą obowiązują przepustki stałe, okresowe i jednorazowe, których wzory a także wnioski o ich wydanie zamieszczono w Instrukcji:

[Instrukcja ruchu osobowego, materiałowego oraz pojazdów na terenach portowych Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.](#) [dokument PDF, 1.28 Mb [Adobe Reader](#)]

3. Opis obiektów infrastruktury usługowej

Lokalizacja Nabrzeży portowych stanowiących obiekty infrastruktury usługowej, wykaz instalacji, opis właściwości technicznych, czas dokonywania obsługi i realizacji pracy manewrowej, stanowią załączniki 1 do 8 niniejszego regulaminu.

Plany schematyczne infrastruktury kolejowej ZMPG znajdują się na stronie internetowej: www.portgdansk.pl/port/dostep-do-portu/ w sekcji Dojazd kolejowy i drogowy przy każdym Regulaminie pracy bocznic kolejowej.

4. Opis usług związanych z koleją świadczonych w OIU

4.1. Opis usług

- 1) Zarządca zapewnia udostępnianie infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym z zastosowaniem zasad i warunków prowadzenia ruchu na infrastrukturze kolejowej określonych rozporządzeniem Ministra właściwego ds. transportu w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz regulaminami i przepisami wewnętrznymi.
- 2) Usługi podstawowe świadczone na infrastrukturze portów morskich z dostępem do torów kolejowych, na terminalach, na torach postojowych, w następujących obiektach infrastruktury usługowej:

- a. Nabrzeże WOC I,
- b. Nabrzeże WOC II,
- c. Nabrzeże Oliwskie,
- d. Nabrzeże Wiślane – Szczecińskie,
- e. Tory dojazdowe do terminali towarowych w Porcie Północnym,
- f. Nabrzeże Przemysłowe,
- g. Nabrzeże Bytomskie,
- h. Nabrzeże Westerplatte.

4.2. Usługi świadczone w OIU

Usługi świadczone w obiektach infrastruktury usługowej z dostępem do kolei związane są z przeładunkiem ładunków wykonywanym przez wyspecjalizowanych w tym przeładowców.

Szczegółowe informacje na temat przeładowców dostępne są na stronie internetowej Portu: <https://www.portgdansk.pl/kontakty/przedsiębiorstwa-eksploatacyjne/>

W załącznikach do niniejszego Regulaminu zostały wyszczególnione usługi świadczone na każdym z OIU.

4.3. Usługi związane z koleją świadczone na własne potrzeby

ZMPG w obiektach infrastruktury usługowej nie wykonuje na własne potrzeby usług związanych z koleją.

5. Procedura ubiegania się o dostęp do OIU lub usług świadczonych w obiekcie

5.1. Opis procesu

- 1) Przewoźnik kolejowy nabywa prawo do korzystania z obiektu infrastruktury usługowej po złożeniu wniosku o przydzielenie dostępu do obiektu infrastruktury usługowej oraz po zawarciu z ZMPG umowy, o której mowa w pkt 2.2.
- 2) Wnioski można składać zarówno w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów, jak i *ad hoc*, mogą być powiązane z wnioskami o przydzielenie trasy pociągu, jak również mogą dotyczyć bieżącej pracy eksploatacyjnej.
- 3) Wnioski należy składać pisemnie na adres dyspozytor.kolejowy@portgdansk.pl
- 4) W składanym wniosku, według wzoru znajdującego się w pkt 13 niniejszego regulaminu, przewoźnik kolejowy wskazuje cel dostępu do obiektu.
- 5) Niezależnie od złożonych do ZMPG wniosków o przydzielenie dostępu do OIU, wnioskodawca zobowiązany jest wystąpić do właściwego przeładowcy o dostęp do usług tam świadczonych.
- 6) Przewoźnik kolejowy zobowiązany jest do wskazania w składanym wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w OIU numeru umowy z nim zawartej na realizację usług.

5.2. Terminy składania oraz rozpatrywania wniosków

- 1) Ustala się termin składania wniosku powiązanego z wnioskiem o przydzielenie trasy pociągu w ramach rocznego rozkładu jazdy, zgodny z ustaleniami zarządcy stycznej infrastruktury kolejowej, określonymi w jego Regulaminie Sieci.

*REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU GDAŃSK S.A.*

- 2) Wszystkie pozostałe wnioski *ad hoc* (poza rocznym rozkładem jazdy pociągów) można składać w każdym terminie.
- 3) ZMPG rozpatruje wnioski, o których mowa w pkt 1 w terminie wskazanym w Regulaminie Sieci zarządcy stycznej infrastruktury kolejowej, a wszystkie pozostałe w terminie nie dłuższym niż 5 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku.
- 4) Każdy spóźniony wniosek będzie rozpatrzony w możliwie najszybszym czasie i zaproponowany najbliższy wolny przydział zdolności przepustowej w OIU.
- 5) Odpowiedzi na spóźniony wniosek powiązany z wnioskiem o przydzielenie trasy pociągów, zostaną udzielone z uwzględnieniem terminów stosowanych przez zarządcę stycznej infrastruktury kolejowej.
- 6) W przypadku wystąpienia kolizji pomiędzy złożonymi wnioskami o przydzielenie dostępu do obiektu, ZMPG zapewnia podjęcie wszelkich możliwych działań w celu uwzględnienia wszystkich złożonych wniosków.
- 7) Przewoźnik kolejowy może w każdym terminie wycofać wniosek o przydzielenie dostępu do obiektu, nie później jednak niż na 1 godzinę przed terminem wykonania usługi. Rezygnacja z dostępu może być zgłoszona w postaci elektronicznej, lub przy użyciu urządzeń radiołączności, potwierdzona nazwiskiem uprawnionego personelu.
- 8) Jeżeli wnioskodawca nie zamierza skorzystać z przydzielonego przez ZMPG dostępu do OIU lub usługi związanej z koleją, bez zbędnej zwłoki powiadamia o tym dyspozytora w sposób i w terminie opisanym w ustępie powyżej.
- 9) Zabronione jest przenoszenie praw dostępu do obiektów infrastruktury kolejowej i usług związanych z koleją na innego wnioskodawcę.
- 10) Wniosek złożony przez wnioskodawcę może wycofać tylko właściwy wnioskodawca.

5.3. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej

- 1) O kolejności jazd manewrowych decyduje dyspozytor.
- 2) Zainicjowanie manewrów należy zgłaszać radiotelefonicznie dyspozytorowi.
- 3) Obsługi, dokonuje personel przewoźnika kolejowego w porozumieniu z personelem właściwym dla Nabrzeża oraz z personelem danego przeładowcy. Zakres pracy manewrowej, personel przewoźnika kolejowego omawia z dyspozytorem.
- 4) Prawidłowość wykonania przez przewoźnika kolejowego obsługi danego OIU w zakresie czasu i kolejności obsługi oraz miejsca podstawiania i zabierania wagonów nadzoruje personel właściwy dla danego Nabrzeża i przeładowcy.
- 5) Działania związane z prowadzeniem ruchu kolejowego na terenie zarządzanym przez ZMPG monitoruje i kontroluje Sekcja Ruchu Kolejowego.
- 6) Przeładowca lub Terminal Towarowy zobligowany jest na minimum 48 godzin przed obsługą wagonów przesłać na adres dyspozytor.kolejowy@portgdansk.pl awizację przeładunku na danym punkcie przeładunkowym.
- 7) Przewoźnik kolejowy realizujący obsługę manewrową w Obiekcie infrastruktury usługowej zobligowany jest na minimum 12 godzin przed wprowadzeniem składu na bocznicę Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A., przesłać na adres dyspozytor.kolejowy@portgdansk.pl czytelny dokument „Wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu”, o którym mowa w Rozdziale 3 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym.

- 8) Zakazuje się wjazdu składu bez otrzymania drogą mailową wykazu wagonów w składzie pociągu.
- 9) Przewoźnik kolejowy korzystający z obiektu infrastruktury usługowej, realizujący manewry z wagonami innego przewoźnika kolejowego na terenie bocznicy ZMPG, zobowiązany jest powiadomić właściwego przewoźnika kolejowego o wymogu przekazania wykazu wagonów w składzie pociągu.

5.4. Kryteria pierwszeństwa

ZMPG stosuje następujące kryteria pierwszeństwa w przydzielaniu dostępu do OIU i usług związanych z koleją:

- 1) wnioski powiązane z wnioskami o przydzielenie trasy pociągu złożone w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów zarządcy infrastruktury kolejowej stycznej do Portu;
- 2) wnioski powiązane z wnioskami o przydzielenie trasy pociągu *ad hoc* zarządcy infrastruktury stycznej do Portu;
- 3) wnioski przewoźników kolejowych, z którymi zostały zawarte umowy z Portem;
- 4) pozostałe niepowiązane z rozkładem jazdy pociągów lub zawartymi umowami.

6. Procedura koordynacyjna

6.1. Zasady rozstrzygania kwestii spornych w sprawach dostępu do usług

Rozwiązywanie sporów dotyczących przydzielania dostępu do obiektów usługowych ma przebiegać w sposób zapewniający bezstronność w odniesieniu do biorących w nim udział stron oraz umożliwiać rozwiązanie sporu w terminie 5 dni roboczych.

- 1) W przypadku powstania kolizji pomiędzy terminami w złożonych przez przewoźników kolejowych wnioskami o dostęp do obiektów infrastruktury usługowej (Nabrzeży) lub kolizjami z dostępem do obiektu usługowego (Nabrzeża) wynikającymi z powodu wydłużenia realizowanego przez przewoźnika kolejowego dostępu, podejmowany jest przez ZMPG proces koordynacji.
- 2) W trakcie procesu koordynacji, ZMPG przekazuje zainteresowanym przewoźnikom kolejowym w postaci elektronicznej niezbędne informacje o wnioskowanych terminach dostępu kolizyjnych bez ujawnienia tożsamości pozostałych przewoźników kolejowych, chyba że wyrażą zgodę, oraz stosowanych kryteriach w procesie przydzielania dostępu do usług.
- 3) ZMPG przedstawia propozycję rozwiązania sytuacji kolizyjnej niezwłocznie po jej ujawnieniu, z uwzględnieniem priorytetów w zapewnieniu dostępu do obiektu usługowego (Nabrzeża), która może polegać na:
 - a. przydzieleniu innego układu czasowego dla wnioskowanych terminów dostępu;
 - b. skróceniu, jeżeli jest to możliwe, czasu realizacji dostępu do usługi świadczonej przez sporny obiekt (Nabrzeże) w sposób wskazany przez przeładownicę;
 - c. zmianę, jeżeli to możliwe, wnioskowanego do udostępnienia obiektu (Nabrzeża) spośród innych nie kolidujących wniosków w dniach ich zaistnienia.
- 4) Zaproponowane rozwiązania są dyskutowane w procesie koordynacji, przy czym w ramach procesu koordynacji, każdy z uczestników może zgłaszać uwagi i przedstawiać

możliwe modyfikacje w zakresie złożonych wniosków, które uwzględniane są przez ZMPG w miarę możliwości techniczno-eksploatacyjnych.

- 5) Brak odpowiedzi wnioskodawcy (przewoźnika kolejowego) w terminie:
 - a. w przypadku kolizji terminów wniosków 5 dni roboczych,
 - b. w przypadku wydłużenia realizowanej w obiekcie usługi 12 godzinod dnia otrzymania od ZMPG informacji o propozycji rozwiązania kolizji, będzie traktowane jako jego akceptacja.
- 6) W przypadku kolizji pomiędzy terminami realizacji dostępu do obiektu (Nabrzeża) tego samego przewoźnika kolejowego – decydujące znaczenie ma jego stanowisko.
- 7) Rezultatem dialogu jest wypracowywane rozwiązania kompromisowego.
- 8) Jeżeli proces koordynacji nie przyniesie rozwiązania akceptowanego przez wszystkich jego uczestników, ZMPG przydziela dostęp do obiektu infrastruktury usługowej (Nabrzeża) biorąc pod uwagę uwarunkowania wynikające z warunków obsługi portu, techniczno-eksploatacyjne Nabrzeży i układów torowych oraz najlepsze wykorzystanie zdolności oferowanych w obiektach usług.

7. Warunki korzystania z systemów IT

Wymagania dla sieci radiotelefonicznych stosowanych na terenie ZMPG zostały opisane w Regulaminach pracy bocznic kolejowych dostępnych na stronie: www.portgdansk.pl/port/dostep-do-portu/ w sekcji Dojazd kolejowy i drogowy.

8. Informacje o zmianach parametrów technicznych i ograniczeniach w dostępie do OIU

- 1) W przypadku zaistnienia konieczności dostosowania organizacji jazdy manewrowych do nowych warunków ujawnionych w czasie użytkowania infrastruktury kolejowej z przyczyn techniczno-ruchowych lub potrzeby efektywnego jej wykorzystania, ZMPG powiadamia właściwych przewoźników kolejowych o zmianach. Powiadomienia o zmianach dokonywane są podczas całego procesu tak, aby przewoźnik kolejowy mógł dostosować organizację przewozów do niezbędnych zmian.
- 2) Wszelkie informacje o zmianach właściwości technicznych i tymczasowych ograniczeniach zdolności przepustowej Obiektu infrastruktury usługowej, które mogą mieć znaczny wpływ na eksploatację Obiektu infrastruktury usługowej, w tym informacje o planowanych pracach, każdorazowo udostępniane są Wnioskodawcom poprzez komunikat na stronie internetowej pod adresem www.portgdansk.pl/o-firmie/komunikaty
- 3) W przypadku wystąpienia zakłóceń spowodowanych przez awarię techniczną lub wypadek podejmowane są specjalne środki umożliwiające jak najszybsze przywrócenie właściwego ruchu kolejowego.

8.2. Specjalne środki podejmowane w przypadku wystąpienia zakłóceń spowodowanych przez awarię techniczną lub wypadek

- 1) W przypadku wystąpienia zdarzenia na terenie infrastruktury kolejowej, należy postępować zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w

transportie kolejowym, przepisami wewnętrznymi oraz Regulaminami pracy bocznic kolejowych.

- 2) Każdy pracownik zobowiązany jest do:
 - a. współdziałania w celu zminimalizowania negatywnych skutków zaistniałych zdarzeń,
 - b. współdziałania przy usuwaniu skutków zdarzeń w celu przywrócenia ruchu kolejowego,
 - c. niesienia pomocy poszkodowanym,
 - d. współdziałania przy ustalaniu przyczyn wypadków kolejowych.
- 3) Ustalanie przyczyn zdarzenia i odpowiedzialności za ich następstwa dokonywane jest przez komisję kolejową powołaną przez ZMPG z udziałem przedstawicieli przewoźnika kolejowego.
- 4) Komisję kolejową powołuje się w celu przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego zdarzenie kolejowe.
- 5) W zakresie ustalonym w postępowaniu powypadkowym i podpisanym protokole ustaleń końcowych, uznany winnym spowodowania zdarzenia, zobowiązany jest do naprawienia szkody, w tym zwrotu kosztów poniesionych przy usuwaniu skutków zdarzenia i niesienia pomocy oraz pokrycia kosztów odszkodowań proporcjonalnie do stopnia przyczynienia się do zaistnienia zdarzenia.
- 6) Informacje dotyczące utrudnień eksploatacyjnych (w tym ograniczenia związane z robotami, ograniczenia prędkości, nieprawidłowe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym itp.) mające wpływ na działalność eksploatacyjną, ZMPG każdorazowo udostępnia Wnioskodawcom poprzez komunikat na stronie internetowej pod adresem www.portgdansk.pl/o-firmie/komunikaty. W razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub przewozu jest zobowiązany do wstrzymania lub ograniczenia ruchu kolejowego na całości lub części infrastruktury kolejowej, zgodnie z postanowieniami ustawy.
- 7) W przypadku wystąpienia zakłóceń, ZMPG podejmuje wszelkie możliwe działania mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.
- 8) Podmiot powodujący zanieczyszczenia środowiska ponosi koszty usunięcia skutków tego zanieczyszczenia, zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy Prawo Ochrony Środowiska. Po udowodnieniu wyrządzenia szkody, sprawca ma ustawowy obowiązek kompensacyjny w postaci pokrycia kosztów rekultywacji gruntu lub usunięcia innej wyrządzonej szkody.

9. Ochrona danych osobowych

- 1) ZMPG oświadcza, iż jest Administratorem danych osobowych w rozumieniu 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), zwanego dalej RODO, w odniesieniu do danych osobowych swoich pracowników oraz pracowników przewoźnika kolejowego. Przekazywane dane osobowe są danymi zwykłymi i obejmują w szczególności imię, nazwisko, zajmowane stanowisko i miejsce pracy, numer służbowego telefonu, służbowy adres e-mail.
- 2) Dane osobowe osób, o których mowa w ust. 1, będą przetwarzane na podstawie art. 6 ust. 1, lit. f RODO (tj. przetwarzanie jest niezbędne do celów wynikających z prawnie

uzasadnionych interesów realizowanych przez administratorów danych) jedynie w celu i zakresie niezbędnym do wykonywania zadań związanych z realizacją usług.

- 3) ZMPG zobowiązuje się do ochrony danych osobowych udostępnionych w związku z realizacją usług, w tym do wdrożenia oraz stosowania środków technicznych i organizacyjnych zapewniających odpowiedni stopień bezpieczeństwa danych osobowych zgodnie z przepisami prawa, a w szczególności z ustawą o ochronie danych osobowych oraz przepisami RODO.

10. Zakres działań sprawdzających przeprowadzanych przez uprawnionych pracowników ZMPG

Personel ZMPG posiadający imienne upoważnienia wydane przez Zarząd, uprawniony jest do przeprowadzenia czynności sprawdzających w zakresie wyposażenia pracowników i pojazdu kolejowego przewoźnika kolejowego w następujące dokumenty i przybory:

- a) prawo kierowania pojazdem kolejowym lub licencję i świadectwo maszynisty,
- b) zezwolenie wydane dla pracownika,
- c) sprawny radiotelefon,
- d) przybory sygnałowe,
- e) świadectwo sprawności technicznej,

Działania te nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa.

11. Opłaty

11.1. Sposób ustalania opłat

- 1) Wysokość opłat za dostęp do Obiektów infrastruktury usługowej jest obliczana zgodnie z wymaganiami określonymi w art. 36 e ust. 2 Ustawy.
- 2) Opłaty oraz zasady rozliczeń za usługi świadczone przez przeładowców, ustalane są w bezpośrednich umowach z nimi.
- 3) Opłaty za zrealizowane usługi pobierane są przez ZMPG na podstawie wystawionej faktury VAT w cyklach cotygodniowych od poniedziałku do niedzieli. Opłata wskazana na fakturze stanowi sumę opłat za dostęp i opłat za korzystanie z OIU.

11.2. Metodyka obliczania stawek jednostkowych za dostęp

Do obliczenia stawki za dostęp do Obiektów infrastruktury usługowej przyjęto metodykę na podstawie kalkulacji kapitału zaangażowanego¹.

11.3. Stawki jednostkowe opłat za dostęp do Obiektów infrastruktury usługowej

Cennik stawek jednostkowych za dostęp do OIU:

Lp.	Rodzaj usługi	Jednostka	Cena PLN
1.	Dostęp do OIU WOC I	zł/wagon	0 PLN
2.	Dostęp do OIU WOC II	zł/wagon	0 PLN
3.	Dostęp do OIU Oliwskie	zł/wagon	0 PLN
4.	Dostęp do OIU Wiślane - Szczecińskie	zł/wagon	0 PLN
5.	Dostęp do OIU Tory dojazdowe do	zł/wagon	0 PLN

¹ Na podstawie opracowania Urzędu Transportu Kolejowego „Wytyczne dla przedsiębiorstw sektora kolejowego dotyczące szacowania poziomu rozsądnego zysku w procesie ustalania opłat za udostępnianie obiektów infrastruktury usługowej (OIU), Warszawa, 2023 r.

*REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU GDAŃSK S.A.*

Lp.	Rodzaj usługi	Jednostka	Cena PLN
	terminali towarowych w Porcie Północnym		
6.	Dostęp do OIU Przemysłowe	zł/wagon	0 PLN
7.	Dostęp do OIU Bytomskie	zł/wagon	0 PLN
8.	Dostęp do OIU Westerplatte	zł/wagon	0 PLN

11.4. Stawki jednostkowe opłat za usługi świadczone w Obiekcie infrastruktury usługowej

Cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z OIU:

Lp.	Rodzaj usługi	Jednostka	Cena PLN
1.	Tor odstawczy OIU WOC I	zł/godz./wagon	0 PLN
2.	Tor przeładunkowy OIU WOC I	zł/godz./wagon	0 PLN
3.	Tor odstawczy OIU WOC II	zł/godz./wagon	0 PLN
4.	Tor przeładunkowy OIU WOC II	zł/godz./wagon	0 PLN
5.	Tor odstawczy OIU Oliwskie	zł/godz./wagon	0 PLN
6.	Tor przeładunkowy OIU Oliwskie	zł/godz./wagon	0 PLN
7.	Tor odstawczy OIU Wiślane - Szczecińskie	zł/godz./wagon	0 PLN
8.	Tor przeładunkowy OIU Wiślane - Szczecińskie	zł/godz./wagon	0 PLN
9.	Tor odstawczy OIU Tory dojazdowe do terminali towarowych w Porcie Północnym	zł/godz./wagon	0 PLN
10.	Tor przeładunkowy OIU Tory dojazdowe do terminali towarowych w Porcie Północnym	zł/godz./wagon	0 PLN
11.	Tor odstawczy OIU Przemysłowe	zł/godz./wagon	0 PLN
12.	Tor przeładunkowy OIU Przemysłowe	zł/godz./wagon	0 PLN
13.	Tor odstawczy OIU Westerplatte	zł/godz./wagon	0 PLN
14.	Tor przeładunkowy OIU Westerplatte	zł/godz./wagon	0 PLN

11.5. Sposób ustalania opłat za dostęp do Obiektów infrastruktury usługowej

- 1) ZMPG będzie pobierał opłaty od przewoźnika kolejowego za dostęp do Obiektów Infrastruktury Usługowej
- 2) Opłata za dostęp ustalana jest w oparciu o stawki jednostkowe opłat wskazane w pkt 11.3. i pobierana za każdy wjazd na dany OIU. Opłata za dostęp stanowi iloraz stawki jednostkowej właściwej dla danego OIU i ilości wagonów w składzie.

11.6. Sposób ustalania opłat za korzystanie z Obiektów infrastruktury usługowej

- 1) ZMPG będzie pobierał opłaty od przewoźnika kolejowego za usługi świadczone w obiekcie infrastruktury usługowej.
- 2) Opłata za korzystanie z OIU ustalana jest w oparciu o stawki jednostkowe opłat wskazane w pkt 11.4. Opłata stanowi iloraz stawki jednostkowej właściwej dla danego rodzaju usługi i ilości wagonów w składzie za każdą pełną godzinę korzystania.

11.7. Sposób ustalania opłat za rezygnację z przydzielonej zdolności przepustowej

- 1) ZMPG S.A. ustanawia opłatę za niewykorzystanie przyznanego prawa dostępu do Obiektu Infrastruktury Usługowej.

- 2) Opłata pobierana jest za zamówioną i przydzieloną na podstawie złożonego wniosku o dostęp usługę na terenie Obiektu infrastruktury usługowej, która z przyczyn leżących po stronie przewoźnika kolejowego, nie została przez niego zrealizowana.
- 3) Opłatę pobiera się w wysokości 20% przewidzianej opłaty za dostęp, która zostałaby pobrana, gdyby przewoźnik kolejowy skorzystał z zamówionej i przydzielonej mu usługi w Obiekcie infrastruktury usługowej.
- 4) Opłata pobierana jest w przypadku rezygnacji z usługi w terminie krótszym niż 48 godzin przed terminem rozpoczęcia wykonywania usługi.
- 5) Podane opłaty są cenami netto, do których zostanie doliczony podatek VAT zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

11.8. Oferowany system zniżek

Na chwilę obecną ZMPG nie przewiduje utworzenia systemu zniżek dla wnioskodawców.

11.9. Dodatkowe opłaty

W przypadku wjazdu na bocznice personelu nieposiadającego autoryzacji, tzn. nieuprawnionego do wykonywania ruchu kolejowego na bocznicach, ZMPG będzie każdorazowo pobierał od przewoźnika kolejowego opłatę w wysokości: 3 000,- zł za każdy nieuprawniony wjazd.

12. Postanowienia końcowe

- 1) Każda zmiana niniejszego regulaminu wymaga zachowania formy pisemnej.
- 2) Regulamin jest dostępny do wglądu i pobrania na stronie www.portgdansk.pl w zakładce: „Port” >> „Dostęp do portu” >> „Dojazd kolejowy i drogowy

13. Wzór² wniosku o dostęp do obiektu

Numer Wniosku

Data.....

**Wniosek
o dostęp do Obiektu Infrastruktury Usługowej
Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.**

Realizacja w Rocznym Rozkładzie Jazdy ☐, numery pociągów:.....

Realizacja w Indywidualnym Rozkładzie Jazdy ☐, numery pociągów:

1. Wnioskodawca:

Nazwa przewoźnika kolejowego:

Kod pocztowy: Miejscowość:

Ulica:

Imię i nazwisko osoby uprawnionej do działania w imieniu Wnioskodawcy:

Stanowisko:

Nr telefonu:

E-mail Wnioskodawcy do składania/zmiany/rezygnacji wniosku o dostęp:

Umowa/uzgodnienie z przeładowcą nr: z dnia.....

Umowa z przewoźnikiem kolejowym (nazwa): nr:
z dnia:

2. Dostęp do Obiektów Infrastruktury Usługowej:

☐ Nabrzeże WOC I

☐ Nabrzeże WOC II

☐ Nabrzeże Oliwskie

☐ Nabrzeże Wiślane – Szczecińskie

☐ Tory dojazdowe do terminali towarowych w Porcie Północnym

☐ Nabrzeże Przemysłowe

☐ Nabrzeże Bytomskie

☐ Nabrzeże Westerplatte

3. Zakres usług:

☐ Dostęp do OIU

☐ Korzystanie z OIU

4. Ramy czasowe:

☐ dostęp jednorazowy:

data godz. od do

☐ dostęp okresowy:

od: data godz. do: datagodz.

5. Potwierdzenie przyjęcia wniosku:

Imię i nazwisko osoby uprawnionej do przyjmowania wniosku:

.....

Data.....Godzina.....

² Wzór po wypełnieniu staje się dokumentem

Zmiany i uzupełnienia

Lp.	Zakres zmiany /Rozdział / ust. / pkt. / pozycja/	Data wprowadzenia zmiany	Osoba wnosząca zmianę	Akceptacja zmian

**REGULAMIN
DOSTĘPU DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
ZMPG S.A.
NABRZEŻE WOC I**

Załącznik 1 REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ - NABRZEŻE WOC I

1. OPIS TECHNICZNY NABRZEŻA

1.1. Połączenie ze styczną infrastrukturą kolejową

Nabrzeże WOC I odgałęzia się od infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. **od linii kolejowej nr 227** Gdańsk Główny - Gdańsk Zaspas Towarowa od toru nr 102 stacji Gdańsk Zaspas Towarowa

a. rozjazdem nr 61 w km 6,048 - początek bocznic w km 6,131

b. rozjazdem nr 173 w km 6,081 - początek bocznic w km 6,133 i 6,135

1.2. Wykaz i przeznaczenie torów

Nr toru	Przeznaczenie	Długość ogólna			Długość budowlana	Długość użyteczna		
		od	do	mb	mb	od	do	mb
WOC I								
97	komunikacyjny, ładunkowy, zdawczo - odbiorczy	PR 174	PR 187/188	213,22	186,08	U 174	PR 187/188	99,05
98	komunikacyjny, ładunkowy, zdawczo - odbiorczy	ŚR61	PR 128	392,05	348,29	U 61	PR 174	59,61
123	komunikacyjny, ładunkowy	PR 187/188	PR 137	317,65	249,42	U 187/188	U 137	222,1
124	komunikacyjny, ładunkowy	PR 187/188	PR 136	252,11	183,88	U 187/188	PR 134	153,56
125	komunikacyjny, ładunkowy	PR 187/188	PR 135	265,78	206,49	U 187/188	U 135	171,79
126	ładunkowy	PR 137	KT	353,19	327,13	PR 137	KO	298,5
127	ładunkowy	PR 136	PR 140	411,72	334,38	U 136	U 140	307,36
128	ładunkowy, żeberkowy	PR 135	KT	424,88	399,66	PR 135	KO	367,12
131	dojazdowy	PR 128	PR 132	0	193,66	U 128	U 132	0
133	dojazdowy	PR 129	PR 131	0	126,98	PR 129	PR 131	0
134	zeberkowy, odstawczy	PR 132	KT	0	176,09	PR 132	KO	0
135	zeberkowy, odstawczy	PR 131	KT	0	212,47	U 131	KO	0

Przy uwzględnieniu nawierzchni, typu szyn, maksymalnego dopuszczalnego zużycia pionowego i bocznego powierzchni bocznej szyn, maksymalnego rozstawu podkładów co 65 cm i maksymalnej dozwolonej prędkości jazdy po torach bocznic, największy dopuszczalny nacisk osi pojazdu kolejowego na szynę wynosi 20 ton/oś.

O przeznaczeniu torów każdorazowo decyduje Dyspozytor Ruchu Kolejowego ZMPG

1.3. Pochylenie podłużne torów

**REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU GDAŃSK S.A.**

Tor nr	Położenie toru	Minimalny promień łuku
W rejonie Nabrzeża WOC I		
97	od początku rozjazdu nr 174, spadek 1,9‰ na długości 27m, dalej spadek 2,4‰ na długości 63m, następnie wzniesienie 1,7‰ na długości 41m, następnie na poziomie do końca toru	Rmin – 190m
98	od początku rozjazdu nr 61 spadek 2,8‰ na długości 38m, dalej spadek 1,9‰ na długości 90m, dalej poziom na długości 65m następnie spadek 1,5‰ na długości 117m, dalej w poziomie do końca toru	Rmin – 200m
123	od początku rozjazdu nr 187, spadek 2,0‰ na długości 100m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 300m
124	od początku rozjazdu nr 188, spadek 2,0‰ na długości 88m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Tor prosty
125	od początku rozjazdu nr 187, spadek 2,0‰ na długości 100m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 300m
126	poziom na całej długości toru	Rmin – 290m
127	poziom na całej długości toru	Rmin – 160m
128	poziom na całej długości toru	Rmin – 250m
131	od początku rozjazdu nr 128 w poziomie na długości 94 metrów, dalej spadek 1‰ na dł. 91m, następnie do końca toru wzniesienie 3,2‰	Tor prosty
133	od początku rozjazdu nr 129 spadek 0,3‰ na całej długości toru	Tor prosty
134	od początku rozjazdu nr 132, spadek 1,6‰ na długości 50m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 300m
135	od początku rozjazdu nr 131, spadek 0,2‰ na długości 111m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 400m

Minimalne promienie łuków na Nabrzeżu WOC I wynoszą: 160 m w torze nr 127

1.4. Przeładowca

Przedsiębiorstwa świadczące usługi na Nabrzeżu:

- Vetro Port & Shipping Services,
- Mitgar Port Operations,
- Solid Port,
- Cargofruit

1.5. Punkty i urządzenia ładunkowe oraz instalacje do przeładunku

1) Punkty ładunkowe na Nabrzeżu:

Nabrzeże	Punkt ładunkowy	Usytuowany przy torze nr
WOC I (2 punkty)	Plac I	128
	Plac II	128

2) Urządzenia do prowadzenia czynności ładunkowych:

- a. na Nabrzeżach WOC I i WOC II – 10 dźwigów portowych;
- b. na Nabrzeżach WOC I i WOC II i Oliwskim operuje łącznie:
 - a. 6 żurawi typu „Liebher” o udźwigach 30 t;
 - b. 18 wózków widłowych o udźwigach 1,6 - 25 t.

1.6. Rampy

Na Nabrzeżu nie ma ramp.

1.7. Wagi wagonowe

Na Nabrzeżu WOC I nie ma zabudowanej kolejowej wagi wagonowej.

2. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE

Na Nabrzeżu użytkowane są lokomotywy spalinowe przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice na podstawie zawartej umowy.

2.1. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

- 1) Biorąc pod uwagę pochylenia podłużne i minimalne promienie łuków na torach bocznic oraz dopuszczalne naciski osi taboru na szyny, dopuszcza się do kursowania po torach bocznic wszystkich rodzajów wagonów kursujących po torach PKP PLK S.A., za wyjątkiem wagonów platform z zagłębioną podłogą typów 418Z i 423Z, dla których minimalny dopuszczalny promień łuku toru wynosi $R_{min}=190m$, za wyjątkiem łuków w torach wskazanych w punkcie 1.3.
- 2) Na teren bocznic nie dopuszcza się wjazdu oraz wykonywania pracy manewrowej lokomotywami spalinowymi typu ciężkiego, jak ST43, ST44, SM48, M62, JT42C itp.
- 3) Na wszystkich Nabrzeżach może kursować tabor kolejowy wszystkich typów, którymi dysponuje przewoźnik kolejowy i który spełnia wymogi: dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wózka wagonu nie może być mniejszy niż 3,5 m przy uwzględnieniu minimalnych promieni łuków nie mniejszych niż $R_{min}=190m$, za wyjątkiem łuków w torach wskazanych w punkcie 1.3. i dopuszczalnego nacisku osi taboru na szynę wynoszącego 196 kN (20 t).
- 4) Zabroniona jest jazda trakcją elektryczną na wszystkie Nabrzeża – brak trakcji.
- 5) Zabroniona jest obsługa bocznic podwójną trakcją.

3. TERMINY OBSŁUGI

Bocznica przystosowana jest do pracy przez całą dobę.

Ilość i czas obsług lokomotyw przewoźników kolejowych uzależniona jest od rzeczywistych potrzeb.

4. ZAKRES USŁUG

Na Nabrzeżu praca obejmuje głównie rozładunek, załadunek składów całopociągowych, jak i pojedynczych wagonów z towarem drobnicowym.

Typ ładunku, który może być przeładowywany na Nabrzeżu: zamrożone ryby i owoce morza, owoce, siarka granulowana, oleje opałowe i bazowe, kruszywa, nawozy, drobnica, big-bagi, samochody ro-ro.

Na Nabrzeżu wykonywana jest praca ściśle związana z przeładunkiem towarów w relacji statek - wagon lub wagon – statek.

**REGULAMIN
DOSTĘPU DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
NABRZEŻE WOC II**

Załącznik 2 REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ - NABRZEŻE WOC II

1. OPIS TECHNICZNY NABRZEŻA

1.1. Połączenie ze styczną infrastrukturą kolejową

Nabrzeże WOC II odgałęzia się od infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. **od linii kolejowej nr 227** Gdańsk Główny - Gdańsk Zaspas Towarowa od toru nr 102 stacji Gdańsk Zaspas Towarowa

a. rozjazdem nr 61 w km 6,048 - początek bocznic w km 6,131

b. rozjazdem nr 173 w km 6,081 - początek bocznic w km 6,133 i 6,135

1.2. Wykaz i przeznaczenie torów

Nr toru	Przeznaczenie	Długość ogólna			Długość budowlana	Długość użyteczna		
		od	do	mb	mb	od	do	mb
WOC II								
93	komunikacyjny, zdawczo - odbiorczy ładunkowy	ŚR 173	PR 117	526,66	503,95	Tm 65	PR 117	422,11
106		PR 117	KO	264,25	237,11	U 117	KO	218,39
114	ładunkowy, zdawczo - odbiorczy	PR 117	KT	328,62	301,48	U 117	KO	273,58

Przy uwzględnieniu nawierzchni, typu szyn, maksymalnego dopuszczalnego zużycia pionowego i bocznego powierzchni bocznej szyn, maksymalnego rozstawu podkładów co 65 cm i maksymalnej dozwolonej prędkości jazdy po torach bocznic, największy dopuszczalny nacisk osi pojazdu kolejowego na szynę wynosi 20 ton/oś.

O przeznaczeniu torów każdorazowo decyduje Dyspozytor Ruchu Kolejowego ZMPG

1.3. Pochylenie podłużne torów

Tor nr	Położenie toru	Minimalny promień łuku
W rejonie Nabrzeża WOC II		
93	od początku rozjazdu nr 172 w poziomie na długości 248 metrów, dalej wzniesienie 2‰ na dł. 75m, następnie w poziomie na długości 118m, dalej do końca toru spadek 1,8‰	Rmin – 172m
106	od początku rozjazdu nr 117 spadek 1,8‰ na długości 90m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 710m
114	od początku rozjazdu nr 117 spadek 1,8‰ na długości 90m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 730m

Minimalne promienie łuków na Nabrzeżu WOC II wynoszą: 172 m w torze nr 93.

1.4. Przeładowca

Przedsiębiorstwa świadczące usługi na Nabrzeżu:

- Vetro Port & Shipping Services
- Adampol S.A.

- BLG AutoTerminal Gdańsk
- Mitgar Port Operations

1.5. Punkty ładunkowe, urządzenia oraz instalacje do przeładunku

1) Punkty ładunkowe na Nabrzeżu:

Nabrzeże	Punkt ładunkowy	Usytuowany przy torze nr
WOC II (2 punkty)	Plac Va	110
	Magazyn 4	114

2) Urządzenia do prowadzenia czynności ładunkowych:

- a. na Nabrzeżach WOC I i WOC II – 10 dźwigów portowych;
- b. na Nabrzeżach WOC I i WOC II i Oliwskim operuje łącznie:
- c. 6 żurawi typu „Liebher” o udźwigach 30 t;
- d. 18 wózków widłowych o udźwigach 1,6 - 25 t.

1.6. Rampy

Nabrzeże	Punkt ładunkowy	Usytuowany przy torze nr	Rampa (+ -)	Rodzaj rampy
WOC II (2 punkty)	Plac Va	110	+	czołowo-boczna(dwustronna)
	Magazyn 4	114	+	boczna

1.7. Wagi wagonowe

Na Nabrzeżu WOC II nie ma zabudowanej kolejowej wagi wagonowej.

2. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE

Na Nabrzeżu użytkowane są lokomotywy spalinowe przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice na podstawie zawartej umowy

2.1. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

- 1) Biorąc pod uwagę pochylenia podłużne i minimalne promienie łuków na torach bocznic oraz dopuszczalne naciski osi taboru na szyny, dopuszcza się do kursowania po torach bocznic wszystkich rodzajów wagonów kursujących po torach PKP PLK S.A., za wyjątkiem wagonów platform z zagłębioną podłogą typów 418Z i 423Z, dla których minimalny dopuszczalny promień łuku toru wynosi $R_{min}=190m$, za wyjątkiem łuków w torach wskazanych w punkcie 1.3.
- 2) Na teren bocznic nie dopuszcza się wjazdu oraz wykonywania pracy manewrowej lokomotywami spalinowymi typu ciężkiego, jak ST43, ST44, SM48, M62, JT42C itp.
- 3) Na wszystkich Nabrzeżach może kursować tabor kolejowy wszystkich typów, którymi dysponuje przewoźnik kolejowy i który spełnia wymogi: dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wózka wagonu nie może być mniejszy niż 3,5 m przy uwzględnieniu minimalnych promieni łuków nie mniejszych niż $R_{min}=190m$, za wyjątkiem łuków w torach wskazanych w punkcie 1.3. i dopuszczalnego nacisku osi taboru na szynę wynoszącego 196 kN (20 t).
- 4) Zabroniona jest jazda trakcją elektryczną na wszystkie Nabrzeża – brak trakcji.

- 5) Zabroniona jest obsługa bocznic podwójną trakcją.

3. TERMINY OBSŁUGI

Bocznica przystosowana jest do pracy przez całą dobę.

Ilość i czas obsług lokomotywą przewoźników kolejowych uzależniona jest od rzeczywistych potrzeb.

4. ZAKRES USŁUG

Na Nabrzeżu praca obejmuje głównie rozładunek, załadunek składów całopociągowych, jak i pojedynczych wagonów z towarem drobnicowym.

Typ ładunku, który może być przeładowywany na Nabrzeżu: zamrożone ryby i owoce morza, owoce, siarka granulowana, oleje opałowe i bazowe, kruszywa, nawozy, drobnica, big-bagi, samochody ro-ro.

Na Nabrzeżu wykonywana jest praca ściśle związana z przeładunkiem towarów w relacji statek - wagon lub wagon – statek.

**REGULAMIN
DOSTĘPU DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
NABRZEŻE OLIWSKIE**

Załącznik 3 REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ - NABRZEŻE OLIWSKIE

1. OPIS TECHNICZNY

1.1. Połączenie ze styczną infrastrukturą kolejową

Nabrzeże Oliwskie odgałęzia się od infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. **od linii kolejowej nr 227** Gdańsk Główny - Gdańsk Zaspas Towarowa od toru nr 102 stacji Gdańsk Zaspas Towarowa

a. rozjazdem nr 61 w km 6,048 - początek bocznic w km 6,131

b. rozjazdem nr 173 w km 6,081 - początek bocznic w km 6,133 i 6,135

1.2. Wykaz i przeznaczenie torów

Nr toru	Przeznaczenie	Długość ogólna			Długość budowlana	Długość użyteczna		
		od	do	mb	mb	od	do	mb
OLIWSKIE								
92	dojazdowy	ŚR 173	PR 16	701,11	684,5	Tm64	PR 16	0
24	dojazdowy	PR 16	PR 39	141,46	114,32	U 16	PR 39	0
11	ładunkowy	PR 39	PR 68	431,71	377,43	U 39	U 68	339,32
16	ładunkowy	PR 39	PR 68	432,93	378,65	U 39	U 68	340,52
200	dojazdowy	PR 16	PR 66	389,75	283,37	U 19	U 66	0
201	komunikacyjny, zdawczo - odbiorczy	PR 20	PR 65	262,27	209,11	U 20	U 65	142,61
202	zdawczo - odbiorczy	PR 19	PR 70	619,12	459,68	U 20	U 70	399,34
203	ładunkowy	PR 64	KO	705,84	653,73	U64	KO	630,79
204	dojazdowy	PR 67	KO	823,81	667,51	U SZP	KO	0
205	ładunkowy	PR 69	KO	915,94	838,77	U 69	KO	815,17
213	żeberko, ładunkowy	PR 215	KO	0	48,46	U 215	KO	0
214	żeberko, ładunkowy	PR 214	KO	0	14,7	PR 214	KO	0
215	ładunkowy	PR 217	PR 215	0	121,48	U 217	PR 215	0
216	objazdowo - ładunkowy	PR 216	PR 214	0	122,45	PR 216	U 214	0
217	żeberko, ładunkowy	PR 217	KT	0	172,32	PR 217	KT	0
218	dojazdowy	PR 218	PR 216	0	87,58	PR 218	U 216	0
219	komunikacyjny, ładunkowy	PR 219	Pr 218	0	225,8	U 219	U 218	0
220	żeberko, ładunkowy	PR 218	KT	0	165,66	U218	KO	0
221	żeberko, ładunkowy	PR 219	KT	0	120,68	U219	KT	0

Przy uwzględnieniu nawierzchni, typu szyn, maksymalnego dopuszczalnego zużycia pionowego i bocznego powierzchni bocznej szyn, maksymalnego rozstawu podkładów co 65

cm i maksymalnej dozwolonej prędkości jazdy po torach bocznic, największy dopuszczalny nacisk osi pojazdu kolejowego na szynę wynosi 20 ton/oś.

O przeznaczeniu torów każdorazowo decyduje Dyspozytor Ruchu Kolejowego ZMPG

1.3. Pochylenie podłużne torów

Tor nr	Położenie toru	Minimalny promień łuku
W rejonie Nabrzeża Oliwskiego		
92	od początku rozjazdu nr 173 w poziomie na długości 40 metrów, dalej spadek 3,3‰ na dł. 89m, następnie w poziomie na długości 90m, dalej wzniesienie 5,8‰ na dł.120m, następnie w poziomie na długości 57m, dalej wzniesienie 4‰ na dł.30m, następnie w poziomie na długości 220m, do końca toru spadek 1,6‰	Rmin – 180m
24	od początku rozjazdu nr 16 spadek 1,6‰ na długości 33m, dalej do końca toru spadek 1,7	Rmin– 300m
11	od początku rozjazdu nr 39 spadek 1,7‰ na długości 35m, dalej do końca toru tor w poziomie	Rmin – 260m
16	od początku rozjazdu nr 39 spadek 1,7‰ na długości 35m, dalej do końca toru tor w poziomie	Rmin – 190m
200	od początku rozjazdu nr 16 spadek 1,6‰ na długości 35m, dalej spadek 1,35‰ na długości 126m, następnie wzniesienie 0,58‰ na długości 102m, dalej w poziomie do końca toru	Tor prosty
201	od początku rozjazdu nr 20 spadek 1,35‰ na długości 66m, następnie wzniesienie 0,58‰ na długości 102m, dalej w poziomie do końca toru	Rmin – 2000m
202	od początku rozjazdu nr 19 spadek 1,35‰ na długości 109m, następnie wzniesienie 0,58‰ na długości 102m, dalej w poziomie do końca toru	Rmin - 190m
203	poziom na całej długości toru	Rmin – 190m
204	poziom na całej długości toru	Rmin – 194,5m
205	od początku rozjazdu nr 69 wzniesienie 0,7‰ na długości 105m, dalej spadek 1,2‰ na długości 99m następnie do końca toru tor w poziomie	Rmin – 190m
213	poziom na całej długości toru	Rmin – 160m
214	poziom na całej długości toru	Rmin – 200m
215	od początku rozjazdu nr 217 w poziomie na długości 61 metrów, dalej wzniesie 2‰ na dł. 63m, następnie do końca toru tor w poziomie	Tor prosty
216	od początku rozjazdu nr 216 wzniesie 4‰ na dł. 30m, następnie do końca toru tor w poziomie	Rmin – 220m
217	poziom na całej długości toru	Rmin – 700m
219	od początku rozjazdu nr 219 spadek 1,2‰ na długości 30m, dalej do końca toru tor w poziomie	Rmin – 250m
220	poziom na całej długości toru	Rmin – 220m
221	od początku rozjazdu nr 219 spadek 1,2‰ na długości 30m, dalej do końca toru tor w poziomie	Rmin – 200m

Minimalne promienie łuków na Nabrzeżu Oliwskim wynoszą: 160 m w torze nr 213.

1.4. Przeładowca

Przedsiębiorstwa świadczące usługi na Nabrzeżu:

- P.T.U.H. JARGUT
- Magrol Przeładunek

1.5. Punkty ładunkowe, urządzenia oraz instalacje do przeładunku

1) Punkty ładunkowe na Nabrzeżu:

Nabrzeże	Punkt ładunkowy	Usytuowany przy torze nr
Oliwskie (6 punktów)	Plac X	205
	Magazyn 8	205
	Elewator 5	205
	Magazyn 6	205
	Magazyn 9	205
	Plac VII	11, 205

2) Urządzenia do prowadzenia czynności ładunkowych:

- a. na Nabrzeżu Oliwskim – 8 dźwigów portowych o udźwigach od 6,3 do 16 t;
- b. na Nabrzeżach WOC I i WOC II i Oliwskim operuje łącznie:
 - 6 żurawi typu „Liebher” o udźwigach 30 t;
 - 18 wózków widłowych o udźwigach 1,6 - 25 t.

1.6. Rampy

Nabrzeże	Punkt ładunkowy	Usytuowany przy torze nr	Rampa (+ -)	Rodzaj rampy
Oliwskie (6 punktów)	Plac X	205	-	
	Magazyn 8	205	+	boczna
	Elewator 5	205	+	boczna
	Magazyn 6	205	+	boczna
	Magazyn 9	205	-	
	Plac VII	11, 205	-	

1.7. Wagi wagonowe

Na Nabrzeżu nie ma zabudowanej kolejowej wagi wagonowej.

2. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE

Na Nabrzeżu użytkowane są lokomotywy spalinowe przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice na podstawie zawartej umowy

2.1. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

- 1) Biorąc pod uwagę pochylenia podłużne i minimalne promienie łuków na torach bocznic oraz dopuszczalne naciski osi taboru na szyny, dopuszcza się do kursowania po torach bocznic wszystkich rodzajów wagonów kursujących po torach PKP PLK S.A., za wyjątkiem wagonów platform z zagłębioną podłogą typów 418Z i 423Z, dla których minimalny dopuszczalny promień łuku toru wynosi $R_{min}=190m$, za wyjątkiem łuków w torach wskazanych w punkcie 1.3.
- 2) Na teren bocznic nie dopuszcza się wjazdu oraz wykonywania pracy manewrowej lokomotywami spalinowymi typu ciężkiego, jak ST43, ST44, SM48, M62, JT42C itp.
- 3) Na wszystkich Nabrzeżach może kursować tabor kolejowy wszystkich typów, którymi dysponuje przewoźnik kolejowy i który spełnia wymogi: dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wózka wagonu nie może być mniejszy niż 3,5 m przy uwzględnieniu minimalnych promieni łuków nie mniejszych niż $R_{min}=190m$, za wyjątkiem łuków w torach wskazanych w punkcie 1.3. i dopuszczalnego nacisku osi taboru na szynę wynoszącego 196 kN (20 t).

- 4) Zabroniona jest jazda trakcją elektryczną na wszystkie Nabrzeża – brak trakcji.
- 5) Zabroniona jest obsługa bocznic podwójną trakcją.

3. TERMINY OBSŁUGI

Bocznica przystosowana jest do pracy przez całą dobę.

Ilość i czas obsług lokomotywą przewoźników kolejowych uzależniona jest od rzeczywistych potrzeb.

4. ZAKRES USŁUG

Na Nabrzeżu praca obejmuje głównie rozładunek, załadunek składów całopociągowych, jak i pojedynczych wagonów z towarem drobnicowym.

Typ ładunku, który może być przeładowywany na Nabrzeżu: zboże i śruta, nawozy.

Na Nabrzeżu wykonywana jest praca ściśle związana z przeładunkiem towarów w relacji statek - wagon lub wagon – statek.

**REGULAMIN
DOSTĘPU DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
NABRZEŻE WIŚLANE - SZCZECIŃSKIE**

Załącznik 4 REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ - NABRZEŻE WIŚLANE - SZCZECIŃSKIE

1. OPIS TECHNICZNY NABRZEŻA

1.1. Połączenie ze styczną infrastrukturą kolejową

Nabrzeże Wiślane - Szczecińskie odgałęzia się od infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na terenie stacji Gdańsk Zaspas Towarowa **Od linii kolejowej nr 722 Gdańsk Zaspas Towarowa R250 - Gdańsk Wiślany:**

- a. od toru nr 201 c rozjazdem nr 216 w km 1,611
 - początek bocznicy w km 1,841 zlokalizowany jest na styku toru nr 201c (zarządzanego przez PKP PLK S.A. łączącego stacje Gdańsk Zaspas Towarowa – Gdańsk Wiślany) z torem nr 316 bocznicy i oznaczony jest tablicą „POCZĄTEK BOCZNICY ZMPG S.A.”. Tablica ta stanowi jednocześnie początek toru komunikacyjnego nr 316 bocznicy;
- b. od toru nr 613 rozjazdem nr 301 w km 0,048
 - początek bocznicy w km 0,000 tego toru;
- c. od toru nr 614 rozjazdem nr 300 w km 0,042
 - początek bocznicy w km 0,000 tego toru;
- d. od toru nr 610 rozjazdem nr 307 w km 0,145
 - początek bocznicy w km 0,182 tego toru.

1.2. Wykaz i przeznaczenie torów

Nr toru	Przeznaczenie	Długość ogólna			Długość budowlana	Długość użyteczna		
		od	do	mb	mb	od	do	mb
WIŚLANE								
316	komunikacyjny	P.B.	PR335	508,36	481,22	Przejazd	PR340	149,30
613	komunikacyjny	PR330	PR301	303,70 (własność ZMPG = 255,95; własność PKP PLK = 47,75)	276,56 (własność ZMPG = 228,81; własność PKP PLK = 47,75)	Przejazd	PR301	0
614	komunikacyjny, ładunkowy	PR340	PR300	611,03 (własność ZMPG= 568,92; własność PKP PLK = 42,11)	320,50 (własność ZMPG= 278,39; własność PKP PLK = 42,11)	Przejazd	PR300	347,64 (własność ZMPG= 305,53; własność PKP PLK = 42,11)
612	trakcyjny ładunkowy zdawczo-odbiorczy	PR307	KO	957,69	924,46	Wk22	brama	834,33
302	ładunkowo-wagowy, zdawczo - odbiorczy	PR328	PR315	512,6	404,04	U326	U315	246,00

*REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU GDAŃSK S.A.*

Nr toru	Przeznaczenie	Długość ogólna			Długość budowlana	Długość użyteczna		
		od	do	mb		od	do	mb
303	komunikacyjny zdawczo-odbiorczy	PR326	PR316	372,27	345,13	U326	PR316	261,60
304	objazdowy, odstawczy, zdawczo-odbiorczy	PR327	ŚR321	365,85	322,09	U327	U321	255,32
305	komunikacyjny	PR329	PR328	80,4	53,26	U329	PR328	0
306	żeberkowy	PR333	KO	122,83	41,41	U329	Z1	0
321	żeberkowy	ŚR321	KO	123,1	106,48	U321	Z1	0
323	łącznikowy	ŚR321	PR312	169,97	126,21	PR318	U312	78,14
327	ładunkowy, zdawczo - odbiorczy	PR316	PR313	281,02	226,74	U316	U313	162,00
328	komunikacyjny	PR315	PR313	221,26	166,98	U314	U313	0
329	ładunkowy, zdawczo - odbiorczy	PR314	KO	554,63	527,49	U314	Z1	343,93
332	ładunkowy, zdawczo - odbiorczy	PR313	KO	54,23	54,23	U313	Z1	17
307	komunikacyjny	PR333	PR331	230,21	148,79	Przejazd	PR332	0
309	ładunkowy, zdawczo - odbiorczy	PR332	PR323	412,18	357,90	U332	U23	327,76
311	ładunkowo-objazdowy, zdawczo - odbiorczy	PR331	PR324	253,45	253,45	PR331	PR324	253,45
311a	żeberkowy	PR331	KO	102,83	75,69	U331	Z1	0
312	ładunkowy	PR324	KO	548,6	521,46	U324	Z1	508,6
322	łącznikowy	PR319	PR312	125,85	71,57	U319	U312	40,52
325	komunikacyjny	PR323	PR310	357,87	303,59	U319	U310	0
326	ładunkowy, zdawczo - komunikacyjny	PR312	PR310	187,72	160,58	PR312	U310	145,94
335	Żeberkowy, ładunkowy, zdawczo - odbiorczy	PR310	KO	181,75	181,75	PR310	Z1	175
SZCZECIŃSKIE								
317	komunikacyjny	PR333	PR336	148,78	121,64	Wk335	U336	0
318	ładunkowy, zdawczo - odbiorczy	PR336	PR338	282,93	228,65	U336	U338	191,69
318a	żeberkowy	PR338	KO	29	29	PR338	Z1	0
319	ładunkowy, zdawczo - odbiorczy	PR336	PR337	220,81	193,67	U336	PR337	173,91
319a	żeberkowy	PR337	KO	90,01	62,87	U337	Z1	0

*REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU GDAŃSK S.A.*

Przy uwzględnieniu nawierzchni, typu szyn, maksymalnego dopuszczalnego zużycia pionowego i bocznego powierzchni bocznej szyn, maksymalnego rozstawu podkładów co 65 cm i maksymalnej dozwolonej prędkości jazdy po torach bocznic, największy dopuszczalny nacisk osi pojazdu kolejowego na szynę wynosi 20 ton/oś.

O przeznaczeniu torów każdorazowo decyduje Dyspozytor Ruchu Kolejowego ZMPG.

1.3. Pochylenia podłużne torów

Tor nr	Położenie toru	Minimalny promień łuku
W rejonie Nabrzeża Wiślanego		
612	od początku rozjazdu nr 307 wzniesienie na długości 89 metrów, dalej wzniesienie 0,43‰ na dł. 118m, następnie spadek 0,75‰ na dł. 334m, dalej do końca toru - w poziomie	Rmin – 190m
613	od początku rozjazdu nr 330 spadek 1,0‰ na długości 55m, następnie wzniesienie 0,2‰ na długości 41m, dalej spadek 0,99‰ na długości 51m, do końca toru - w poziomie	Rmin – 220m
614	od początku rozjazdu nr 340 spadek 0,53‰ na dł. 38 m, dalej spadek 1,34‰ na długości 22 m, następnie spadek 2,0‰ na długości 60m, dalej w poziomie na długości 32m, następnie wzniesienie 0,44‰ na długości 92m, dalej w poziomie na długości 35m, następnie spadek 0,51‰ na długości 78m, dalej w poziomie do końca bocznic	Rmin – 190m
302	od początku rozjazdu nr 328 wzniesienie 0,38‰ na długości 398m, dalej spadek 1,40‰ do końca toru	Rmin – 220m
303	od początku rozjazdu nr 326, wzniesienie 0,38‰ na długości 316m, dalej spadek 1,4‰ do końca toru	Rmin – 400m
304	poziom na całej długości toru	Rmin – 370m
305	poziom na całej długości toru	Tor prosty
306	poziom na całej długości toru	Rmin – 292m
307	poziom na całej długości toru	Rmin – 190m
309	poziom na całej długości toru	Rmin – 280m
311	poziom na całej długości toru	Tor prosty
311a	poziom na całej długości toru	Rmin – 200m
312	poziom na całej długości toru	Rmin – 400m
316	od początku bocznic w poziomie na długości 218 metrów, dalej spadek 0,53‰ na dł. 38 m, dalej spadek 1,34‰ na długości 22 m, następnie spadek 1,83‰ na długości 60m, dalej wzniesienie 2,27‰ na dł. 111m, dalej do końca toru, spadek 3,82‰	Rmin – 250m
321	poziom na całej długości toru	Rmin – 220m
322	poziom na całej długości toru	Rmin – 220m
323	poziom na całej długości toru	Rmin – 220m
325	poziom na całej długości toru	Tor prosty
326	poziom na całej długości toru	Rmin – 230m
327	od początku rozjazdu nr 316, spadek 1,4‰ na długości 174m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 300m
328	od początku rozjazdu nr 315, spadek 1,4‰ na długości 94m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 200m
329	od początku rozjazdu nr 314, spadek 1,4‰ na długości 27m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 300m
335	poziom na całej długości toru	Tor prosty
W rejonie Nabrzeża Szczecińskiego		
317	poziom na całej długości toru	Rmin – 172m
318	poziom na całej długości toru	Rmin – 480m

*REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU GDAŃSK S.A.*

Tor nr	Położenie toru	Minimalny promień łuku
318a	poziom na całej długości toru	Rmin – 180m
319	poziom na całej długości toru	Rmin – 500m
319a	poziom na całej długości toru	Tor prosty

Minimalne promienie łuków wynoszą: 172 m w torze nr 317 na Nabrzeżu Szczecińskim.

1.4. Przeładowca

Przedsiębiorstwa świadczące usługi na Nabrzeżu:

- Oddział Krajowej Grupy Spożywczej S.A.
- Terminal Cukrowy
- Speed
- Port Gdański Eksploatacja S.A.

1.5. Punkty ładunkowe, urządzenia oraz instalacje do przeładunku

1) Punkty ładunkowe

Na terenie Nabrzeża Wiślanego znajdują się punkty ładunkowe:

Nabrzeże	Punkt ładunkowy	Usytuowany przy torze nr
Wiślane (2 punkty)	Magazyn 15	327
	Magazyn 17	612

2) Urządzenia do prowadzenia czynności ładunkowych na Nabrzeżu Szczecińskim i Wiślanym:

- przy torach za i wyładunkowych znajdują się utwardzone place składowe o łącznej powierzchni około 131 000 m², na których odbywa się załadunek i wyładunek wagonów;
- żurawie typu F.U.D., EBERSWALDE oraz KONE, usytuowane nad torami nr 309, 311, 312, 318 i 319;

Wszystkie żurawie są bramowe, obrotowo-wypadowe, umożliwiające przeładunek towarów drobnicowych, jak i innych, zarówno w bezpośrednich, jak i pośrednich relacjach przeładunkowych. Żurawie, zainstalowane na torach poddźwigowych, posiadają napęd elektryczny i własne oświetlenie, włączające się automatycznie podczas ich prac. Przemieszczanie się żurawia po torach podsuwnicowych sygnalizowane jest sygnałem akustycznym;

- suwnic bramowych typu FAMAK usytuowanych nad torami nr 318 i 319;

Suwnice, zainstalowane na torach podsuwnicowych, posiadają napęd elektryczny. Wyposażone są w nastawne sprederki teleskopowe, do przeładunku wszystkich typów kontenerów. Suwnice posiadają wciągarki obrotowe. Suwnica kontenerowa jest podstawowym urządzeniem umożliwiającym przeładunek kontenerów w relacjach: wagon – pojazd samochodowy i odwrotnie, wagon – plac składowy i odwrotnie, pojazd samochodowy – plac składowy i odwrotnie;

- samojezdne urządzenia ładunkowe będące na wyposażeniu bocznicy, które nie posiadają możliwości bezpośredniego przeładunku wagon – statek. W tym wypadku stosowany jest przeładunek: wagon kolejowy – plac składowy/ładownia, plac składowy/ładownia – statek i odwrotnie;
- ciągniki drogowe oraz przyczepy niskopodwoziowe (urządzenia ruchome), służące do przemieszczania ładunków po terenie portu;
- stanowisko załadunku towarów sypkich przy użyciu urządzeń grawitacyjnych znajdujące się w km 0,330 toru nr 329.

Obsługa w/w urządzeń przeładunkowych odbywa się przez pracowników posiadających stosowne kwalifikacje.

1.6. Rampy

Na terenie Nabrzeży znajdują się rampy kolejowe boczne przyległe do magazynów nr 15 i 17.

Nr magazynu	Lokalizacja rampy (od strony)	Wymiary ramp [m]			
		Długość	Szerokość	Wysokość od pgs	Odległość od osi toru
15	Toru nr 327	152,30	4,00	1,10	1,93
17	Toru nr 612	134,70	3,95	1,00	1,72

Odległość ramp kolejowych i kolejowo-samochodowych od osi toru została wymierzona na wysokości górnych ich krawędzi.

1.7. Wagi wagonowe

- 1) Na Nabrzeżu Wiślanym zabudowano wagi wagonowe usytuowane w torze:
 - nr 612 - dynamiczna waga kolejowa typu Tamtron Traper Scalex;
 - nr 302 - statyczna waga kolejowo – samochodowa typu MASA Słupsk IT3000 MARS-K;
 - nr 329 - dynamiczna waga kolejowa typu Streamline TSR4000;
- 2) Prędkość przejazdu taboru przez wagę 3km/h – oznaczono wskaźnikiem ważenia składu W30.

2. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE

Na Nabrzeżu użytkowane są lokomotywy spalinowe przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice na podstawie zawartej umowy.

2.1. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

- 1) Biorąc pod uwagę pochylenia podłużne i minimalne promienie łuków na torach bocznicy oraz dopuszczalne naciski osi taboru na szyny, dopuszcza się do kursowania po torach bocznicy wszystkich rodzajów wagonów kursujących po torach PKP PLK S.A., za wyjątkiem wagonów platform z zagłębioną podłogą typów 418Z i 423Z, dla których minimalny dopuszczalny promień łuku toru wynosi $R_{min}=190m$, za wyjątkiem łuków w torach wskazanych w punkcie 1.3.
- 2) Na teren bocznicy nie dopuszcza się wjazdu oraz wykonywania pracy manewrowej lokomotywami spalinowymi typu ciężkiego, jak ST43, ST44, SM48, M62, JT42C itp.
- 3) Na wszystkich Nabrzeżach może kursować tabor kolejowy wszystkich typów, którymi dysponuje przewoźnik kolejowy i który spełnia wymogi: dopuszczalny rozstaw osi

skrajnych wózka wagonu nie może być mniejszy niż 3,5 m przy uwzględnieniu minimalnych promieni łuków nie mniejszych niż $R_{\min}=190\text{m}$, za wyjątkiem łuków w torach wskazanych w punkcie 1.3. i dopuszczalnego nacisku osi taboru na szynę wynoszącego 196 kN (20 t).

- 4) Zabroniona jest jazda trakcją elektryczną na wszystkie Nabrzeża – brak trakcji.
- 5) Zabroniona jest obsługa bocznicy podwójną trakcją.

3. INNE URZĄDZENIA

- 1) W celu zapewnienia niezbędnych warunków do realizacji zadań w zakresie ochrony granicy państwowej w torze nr 316 bocznicy znajduje się bramka radiometryczna, mająca za zadanie wykrywanie materiałów emitujących promieniowanie gamma-neutronowe w kontenerach umieszczonych na pojazdach kolejowych jadących z Nabrzeża Wiślanego oraz Nabrzeża Szczecińskiego w kierunku stacji Gdańsk Zaspas Towarowa i dalej.
- 2) Szczegółowy sposób postępowania w przypadku wzbudzenia alarmu bramki radiometrycznej przez przejeżdżający skład pojazdów kolejowych została opisana w Regulaminie Pracy Bocznicy Kolejowej.

4. TERMINY OBSŁUGI

Obsługa torów na Nabrzeżu przez przewoźników może być dokonywana bez ograniczeń w ciągu całej doby.

Ilość i czas obsług lokomotywą przewoźników kolejowych uzależniona jest od rzeczywistych potrzeb.

5. ZAKRES USŁUG

Na Nabrzeżu praca obejmuje głównie rozładunek, załadunek składów całopociągowych, jak i pojedynczych wagonów z towarem drobnicowym.

Typ ładunku, który może być przeładowywany na Nabrzeżu: drobnica, w tym: big bagi, worki, paczki, palety, kartony (m.in. owoce), cukier luzem, kontenery, ro-ro (m.in. samochody), wyroby stalowe, sztuki ciężkie, złom, produkty drzewne, towary niebezpieczne, ładunki masowe, w tym węgiel kamienny, koks, ruda żelaza, kruszywa, nawozy sypkie, kruszywo, wapno, olej bazowy, zboże, kukurydza, rzepak, śruta, soja.

Na Nabrzeżu wykonywana jest praca ściśle związana z przeładunkiem towarów w relacji statek - wagon lub wagon – statek.

REGULAMIN
DOSTĘPU DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU GDAŃSK S.A.
Tory dojazdowe do terminali towarowych w Porcie Północnym
przy stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny

**Załącznik 5 REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ –
Tory dojazdowe do terminali towarowych w Porcie Północnym przy stacji PKP PLK S.A.
Gdańsk Port Północny**

1. OPIS TECHNICZNY NABRZEŻA

1.1. Połączenie ze styczną infrastrukturą kolejową

Rejon „Torów dojazdowych do terminali towarowych w Porcie Północnym przy stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny” odgałęzia się od torów stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny linii kolejowej Nr 226 Pruszcz Gdański - Gdańsk Port Północny:

- 1) pierwszy punkt tor nr 901: od rozjazdu nr 177 położonego w torze nr 42a w km 14,828 (wg kilometracji linii kolejowej nr 226 (początek infrastruktury bocznicowej „TD” usytuowany jest na wysokości Tm 94)
- 2) drugi punkt tor nr 147: od rozjazdu nr 182 położonego w torze nr 6c w km 14,905 (wg kilometracji linii kolejowej nr 226 (początek infrastruktury bocznicowej „TD” usytuowany jest na wysokości Tm95).

Koniec torów stanowi:

- 1) dla toru nr 901 km 2,286 początek rozjazdu nr 1. Punkt ten stanowi jednocześnie początek bocznicowej kolejowej w zarządzie bocznicowej DCT Gdańsk,
- 2) dla toru nr 902 km 2,387 początek rozjazdu nr 2. Punkt ten stanowi jednocześnie początek bocznicowej kolejowej w zarządzie DCT Gdańsk

1.2. Wykaz i przeznaczenie torów

Nr toru	Przeznaczenie	Długość całkowita			Długość użyteczna				Pojemność w wagonach o dł. 17m
		Od	Do	mb	Od	Do	N/P	mb	
Pierwszy rejon manewrowy									
901	Komunikacyjny	PR177	PR1	2350,6	Tm94	PR1	P	2180,2	-
					Tm901a	PR186	N	2196,2	
Drugi rejon manewrowy									
147	Komunikacyjny	PR182	PR700	257,7	Tm95	PR700	P	166	-
					Tm151	U182	N	197	
702	Ładunkowy, zdawczo-odbiorczy	PR700	PR711	766,87	Tm161	U710	P	615,94	-
					Tm171	U700	N	596,8	
704	Postojowy zdawczo-odbiorczy	PR701	PR710	673,27	Tm162	U710	P	561,45	33/32
					Tm172	U701	N	554,56	
706	Komunikacyjny	PR702	PR713	729,11	Tm163	U711	P	573,93	33/34
					Tm173	U702	N	586,33	
708	Komunikacyjny	PR700	PR712	735,67	Tm164	PR712	P	589,94	-
					Tm174	U702	N	602,3	
711	Komunikacyjny	PR713	PR714	123,68	Tm176	PR714	P	121,93	-
					Tm181	PR713	N	113,18	
712	Żeberkowy	PR714	KO	266,47	Tm183	Z1	P	213,83	-
					Z1	U714	N	219,51	
902	Komunikacyjny	PR712	PR2	1380	Tm175	PR2	P	1320	-
					Tm902a	U712	N	1326	
Trzeci rejon manewrowy									
200	Komunikacyjny	PR714	PR302	428,34	Tm182	PR302	P	381,55	-
					PR302	U714	N	386,58	

**REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU GDAŃSK S.A.**

Nr toru	Przeznaczenie	Długość całkowita			Długość użyteczna				Pojemność w wagonach o dł. 17m
		Od	Do	mb	Od	Do	N/P	mb	
301	Komunikacyjny	PR303	PR308	609,03	U303	U307	N/P	484,1	-
302	objazdowy zdawczo-odbiorczy	PR302	PR307	615,62	U303	U307	N/P	483,76	28
303	objazdowy zdawczo-odbiorczy	PR302	PR308	653,34	U302	U308	N/P	566,69	33
310	Komunikacyjny	PR308	brama	71,91	przejazd	brama	N/P	48	-
Razem		9588,13			-				127

N- długość toru dla kierunku rosnącego kilometrażu

P- długość toru dla kierunku malejącego kilometrażu

Przy uwzględnieniu nawierzchni szyn typu średniego, maksymalnego dopuszczalnego zużycia pionowego i bocznego powierzchni bocznej szyn, maksymalnego rozstawu podkładów co 65cm i maksymalnej dozwolonej prędkości jazdy po torach bocznic, największy dopuszczalny nacisk osi pojazdu kolejowego na szynę wynosi 22,5 ton/oś (221Kn) dla torów w 1 i 2 rejonie manewrowym oraz 20,5 ton/oś (196Kn) dla torów w 3 rejonie manewrowym.

1.3. Pochylenia podłużne torów

Tor nr	Położenie toru	Min. promień łuku
901	od początku rozjazdu nr 186 poziom na długości 32m dalej spadek 1,5‰ na długości 106,6m, dalej wzniesienie 4,0‰ na odcinku 19,5m, następnie spadek 0,01‰ na długości 47,15m dalej wzniesienie 0,01‰ na odcinku 90,27m, dalej na odcinku 683,75m wzniesienie 0,47‰, następnie wzniesienie 2,97‰ na odcinku 314,86m dalej spadek 0,87‰ na odcinku 410,35m, następnie spadek 0,14‰ na odcinku 351,59m dalej do końca toru spadek 2,58‰.	Rmin - 180m
147	od początku rozjazdu nr 182 wzniesienie na długości 91m następnie spadek 1,46‰ na odcinku 109,8m, dalej do końca toru wzniesienie 3,37‰.	Rmin -250m
702	od początku toru do końca toru wzniesienie 0,44‰	Rmin -300m
704	od początku toru do końca toru wzniesienie 0,42‰	Rmin -600m
706	od początku rozjazdu nr 702 do końca rozjazdu nr 713 wzniesienie 0,40‰	Rmin -600m
708	od początku rozjazdu nr 702 do końca toru wzniesienie 0,40‰	Rmin -275m
902	od początku toru wzniesienie 2,91‰ na odcinku 320,85m dalej spadek 0,87‰ na odcinku 407,24m, następnie spadek 0,14‰ na odcinku 351,18m dalej do końca toru spadek 2,58‰.	Rmin - 180m
711	od początku toru wzniesienie 0,42‰ na długości 90,83m, dalej do końca toru wzniesienie 0,18‰.	Rmin -300m
200	od początku toru wzniesienie 0,18‰ na długości 64m dalej wzniesienie 1,1‰ na długości 250,4m następnie do końca toru spadek 2,0‰	Rmin -300m
712	od początku rozjazdu nr 714 do końca toru wzniesienie 0,18‰	Rmin -500m
301 302	od początku torów do końca torów spadek 0,5‰	Rmin - 200m
303	od końca rozjazdu nr 302 wzniesienie 2,0‰ na długości 53,18m, następnie do końca torów spadek 0,5‰	Rmin - 300m
310	od początku toru do jego końca spadek 0,5‰	Rmin-310m

1.4. Przeładowca

Przedsiębiorstwa świadczące usługi w rejonie torów dojazdowych:

– Gaspol SA

Tory użytkują wszyscy przewoźnicy kolejowi przeprowadzający całopociągowe grupy pojazdów kolejowych, jak i pojedyncze pojazdy kolejowe ze stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny do terminali towarowych znajdujących się na przedłużeniu torów komunikacyjnych DCT Gdańsk oraz Gdańskiego Terminalu Gazowego GASPOL S.A.

1.5. Punkty ładunkowe, urządzenia oraz instalacje do przeładunku

W rejonie torów dojazdowych do terminali towarowych w Porcie Północnym przy stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny nie ma punktów ładunkowych.

1.6. Rampy

W rejonie torów dojazdowych do terminali towarowych w Porcie Północnym przy stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny nie ma ramp.

1.7. Wagi wagonowe

W rejonie torów dojazdowych do terminali towarowych w Porcie Północnym przy stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny nie ma zabudowanych kolejowych wag wagonowych.

2. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE

W rejonie torów dojazdowych do terminali towarowych w Porcie Północnym przy stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny użytkowane są lokomotywy spalinowe przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice na podstawie zawartej umowy.

2.1. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

Biorąc pod uwagę pochylenia podłużne i minimalne promienie łuków w rejonie torów dojazdowych do terminali towarowych w Porcie Północnym przy stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny oraz dopuszczalne naciski osi taboru na szyny, dopuszcza się do kursowania po torach bocznic wszystkich rodzajów wagonów dopuszczonych do kursowania po torach PKP PLK S.A., za wyjątkiem wagonów platform z zagłębioną podłogą typów 418Z i 423Z, po torach nr 901 i 902, dla których minimalny dopuszczalny promień tuku toru wynosi $R_{min}=200m$.

Na tory w trzecim rejonie manewrowym nie dopuszcza się wjazdu oraz wykonywania pracy manewrowej lokomotywami spalinowymi typu ciężkiego (powyżej 80 ton) takich, jak: ST43, ST44, SM48, M62, JT42C itp.

3. TERMINY OBSŁUGI

Obsługa bocznic dokonywana jest operatywnie w miarę przybywania pociągów do stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny. Częstotliwość obsług wyznacza również technologia prowadzonej pracy w oknach załadunkowych bocznic DCT Gdańsk.

Obsługa może być dokonywana przez przewoźników kolejowych bez ograniczeń w ciągu całej doby.

4. ZAKRES USŁUG

*REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU GDAŃSK S.A.*

- 1) Tory przeznaczone są do przeprowadzania całopociągowych grup pojazdów kolejowych jak i pojedynczych pojazdów kolejowych ze stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny do terminali towarowych znajdujących się na przedłużeniu torów komunikacyjnych DCT Gdańsk oraz Gdańskiego Terminalu Gazowego GASPOL S.A.
- 2) Czynności wykonywane w rejonie torów:
 - umożliwienie ruchu pojazdów kolejowych pomiędzy stacją Gdańsk Port Północny a przyległymi terminalami towarowymi;
 - przyjmowania i przekazywania grup pojazdów kolejowych jak i pojedynczych wagonów, przez terminale towarowe na torach (na podstawie odrębnych umów) od przewoźników kolejowych lub innych podmiotów obsługujących terminale oraz umożliwianie dokonywania oględzin wagonów pod względem technicznym i handlowym podczas ich przyjmowania i zdawania;
 - obsługa urządzeń srk w celu wykonywania manewrów wynikających z konieczności przemieszczania pojazdów kolejowych.

**REGULAMIN
DOSTĘPU DO OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU GDAŃSK S.A.
NABRZEŻE PRZEMYSŁOWE**

Załącznik 6 REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ - NABRZEŻE PRZEMYSŁOWE

1. OPIS TECHNICZNY

1.1. Połączenie ze styczną infrastrukturą kolejową

Nabrzeże Przemysłowe odgałęzia się na stacji Gdańsk Port Północny:

- 1) rozjazdem zwyczajnym nr 95 od toru nr 71b w km 1,345 linii kolejowej nr 965 Gdańsk Port Północny R4 - Gdańsk Port Północny,
- 2) rozjazdem zwyczajnym nr 99 od toru nr 601 w km 1,518 linii kolejowej nr 965 Gdańsk Port Północny R4 - Gdańsk Port Północny,
- 3) rozjazdem zwyczajnym nr 222 od toru nr 101c w km 2,731 linii kolejowej nr 965 Gdańsk Port Północny R4 - Gdańsk Port Północny.

Linia kolejowa nr 965 Gdańsk Port Północny R4 - Gdańsk Port Północny zarządzana jest przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

1.2. Wykaz i przeznaczenie torów

Nr toru	Przeznaczenie	Długość toru w metrach						Pojemność toru w wagonach o dł. 15m
		Całkowita			Użyteczna			
		od	do	m	od	do	m	
I Rejon Manewrowy								
137	komunikacyjny	PR84	PR99	128	-	-	-	-
141	zdawczo-odb.	PR85	PR90	446	U86	U90	307	20
142	zdawczo-odb.	PR86	ŚR89	307	U86	U89	225	15
143	komunikacyjny	PR84	ŚR89	577	-	-	-	-
144	zdawczo-odb.	PR84	ŚR88	526	U84	PR87	396	26
145	komunikacyjny	ŚR89	PR222	502	-	-	-	-
146	ładunkowy	ŚR89	PR91	384	U89	U91	303	20
147	ładunkowy	ŚR88	PR93	487	U88	U91	350	23
148	zdawczo-odb.	PR87	PR92	547	U87	PR92	450	30
Razem			3904			2031		134
II Rejon Manewrowy								
291	zdawczo-odb.	PR301	PR302	633	U301	U302	530	35
292	komunikacyjny	PR95	PR302	789	-	-	-	-
	ładunkowy				U301	U302	531	35
293	wyciągowy	PR302	KO	232	-	-	-	-
Razem			1654			1061		70

- 1) Przy uwzględnieniu nawierzchni szyn typu ciężkiego, maksymalnego dopuszczalnego zużycia pionowego i bocznego powierzchni bocznej szyn, maksymalnego rozstawu podkładów co 65cm i maksymalnej dozwolonej prędkości jazdy po torach bocznic, największy dopuszczalny nacisk osi pojazdu kolejowego na szynę wynosi 22,5 ton/oś.

*REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU GDAŃSK S.A.*

- 2) Ogólna długość torów bocznicowych wynosi 5558m, w tym długość użyteczna torów bocznicowych wynosi 3092m (I Rejon Manewrowy 2031m, II Rejon Manewrowy 1061m).
- 3) Maksymalna pojemność bocznicy liczona w wagonach czteroosiowych przyjmując na jeden wagon długość 15m, jest sumą pojemności torów na które dozwolone jest odstawianie wagonów i wynosi 204 wagony (I Rejon Manewrowy 134 wagony, II Rejon Manewrowy 70 wagony).
- 4) Do wyliczenia pojemności bocznicy nie uwzględniono torów komunikacyjnych i żeberkowych.
- 5) Normalna pojemność bocznicy, przy której można wykonywać prace eksploatacyjne w pełnym zakresie wynosi 60 % pojemności maksymalnej.
 - a. $P_n = 204 \text{ wagony} * 0,6 = 122 \text{ wagony}$
- 6) (I Rejon Manewrowy 80 wagonów, II Rejon Manewrowy 42 wagony)
- 7) Obowiązującą pojemnością bocznicy jest pojemność normalna (eksploatacyjna) liczona w pojazdach kolejowych (wagonach) fizycznych, czyli wynosi 122 wagony.

1.3. Pochylenia podłużne torów

Tor nr	Położenie toru	Minimalny promień łuku
I Rejon Manewrowy		
137	od początku toru wzniesienie 0,88‰ na długości 58m, następnie do końca wzniesienie 1,40‰	Rmin – 470m
141	od początku tor w poziomie na długości 102m, następnie wzniesienie 1,8‰ na długości 100m, następnie spadek 1‰ do końca toru	Rmin – 515m
142	od początku do końca tor w poziomie	Rmin – 580m
143	od początku tor na wzniesieniu 1,40‰ na długości 79m, następnie w poziomie do końca toru	Rmin – 580m
144	od początku tor na wzniesieniu 1,40‰ na długości 79m, następnie w poziomie do końca toru	Rmin – 580m
145	od początku tor w poziomie na długości 25m, następnie spadek 1,0‰ na długości 85m, następnie tor na wzniesieniu 0,38‰ na długości 200m, następnie spadek 1,00‰ na długości 100m, dalej do końca tor w poziomie	Rmin – 500m
146	od początku tor w poziomie na długości 154m, dalej spadek 2,5‰ na długości 48m, dalej do końca toru w poziomie	Rmin – 500m
147	od początku tor w poziomie na długości 71m dalej wzniesienie 0,63‰ na długości 16m, następnie tor w poziomie na długości 116,05m, następnie spadek 2,5‰ na długości 48m, dalej do końca tor w poziomie	Rmin – 250m
148	od początku tor w poziomie na długości 31m, następnie spadek 1,10‰ na długości 100m, dalej do końca tor w poziomie	Rmin – 470m
II Rejon Manewrowy		
291	od początku toru wzniesienie 7,75‰ na długości 46m, dalej do końca toru w poziomie	Rmin – 250m
292	od początku toru spadek 5,50‰ na długości 33m, następnie spadek 6,89‰ na długości 46,32m, następnie wzniesienie 0,88‰ na długości 40m, następnie wzniesienie 7,75‰ na długości 79,94m, następnie do końca tor w poziomie	Rmin – 192m
293	od początku do końca tor w poziomie	Rmin – 250m

1.4. Przeładowca

Przedsiębiorstwa świadczące usługi na Nabrzeżu:

- Fast Track Terminal

1.5. Punkty i urządzenia ładunkowe

- 1) Na Nabrzeżu nie ma magazynów.
- 2) Na międzytorzu torów nr 143 i 144, 147 i 148, 145 i 146, 291 oraz 292 znajdują się place ładownicze o powierzchni odpowiednio 900m², 2100m², 1690m² oraz 5600m².
- 3) Nad torami nr 146 i 147 w km 0,044 (wg. kilometracji I Rejonu manewrowego) usytuowana jest „załadownia wagonów” do załadunku i ważenia wagonów z fosforytami luzem i innymi ładunkami sypkimi luzem. Załadownia posiada dwa stanowiska, po jednym na torze nr 146 i 147. Stanowisko nad torem nr 146 wyposażone jest w ruchomy okap do przykrywania wagonu w czasie jego załadunku. Okap umocowany jest do budynku załadowni w sposób zapewniający mu położenie poziome. Okap wyposażony jest w wewnętrzne osłony gumowe i wewnętrzne tkaninowe oraz zespół ssaw do odciągu powietrza. W okapie znajdują się 4 zsuwnie umożliwiające zasyp fosforytów luzem do wagonu. Okap wyposażony jest w urządzenia samoczynnie zatrzymujące go nad wagonem. Stanowisko nad torem nr 147 wyposażone jest w zasyp umożliwiający załadunek wagonów tzw. gruszek. Doprowadzenie ładunku do załadowni odbywa się przy pomocy przenośnika taśmowego o wydajności 500 t/godz.
- 4) Na torach portowo-przeładunkowych bocznic, przewidywane jest formowanie ładunków w jednostki workowane, w systemie big-bag.
- 5) Do wykonywania czynności ładunkowych stosuje się dodatkowo mechaniczne urządzenia ładunkowe na pojazdach drogowych będących na wyposażeniu dostawcy usług przeładunkowych (m.in. Reachstacker Kalmar DRG450-60S5 L4, wózek widłowy KALMAR DCG330, wózek widłowy Hyster 32.00 F-LM, żuraw samochodowy samojezdny Liebherr LH 50 M).

1.6. Rampy

Na Nabrzeżu nie ma ramp kolejowych.

1.7. Wagi wagonowe

- 1) Na torach nr 146 i 147 pod załadownią usytuowane są wagi wagonowe. Poniżej techniczno-eksploatacyjna charakterystyka obu wag:
 - Producent - Masa Zenon Kolankowski,
 - Nośność - 100 ton,
 - Ilość pomostów – 2,
 - Długość pomostów - 16 m,
 - Dopuszczalne obciążenie - 200 ton,
 - Prześwit toru – 1435 mm,
 - Szybkość przejazdu – 5 km/h,
 - Zdolność odczytu w kg,
 - Rozstaw osi skrajnych ważonych wagonów max – 15 m.
- 2) Pozostałe dane techniczno-eksploatacyjne znajdują się w dokumentacji technicznej obu wag.
- 3) Przez wagi z wyłączonym wagowskazem, mogą przejeżdżać wszystkie pojazdy dopuszczone do ruchu kolejowego o masie brutto nie przekraczającej dopuszczalnego obciążenia i przy prędkości nie przekraczającej 3 km/h.

- 4) Przed wskazanymi wagami ustawione są stałe wskaźniki Z2wg „Wjazd dozwolony”.
- 5) Wagę obsługuje wagowy, pracownik Fast Track Logistic.

2. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE

Na Nabrzeżu użytkowane są lokomotywy spalinowe przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę na podstawie zawartej umowy.

2.1. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

Biorąc pod uwagę pochylenia podłużne i minimalne promienie łuków na torach bocznic oraz dopuszczalne naciski osi taboru na szyny, dopuszcza się do kursowania po torach bocznic wszystkich rodzajów i typów pojazdów trakcyjnych i wagonów dopuszczonych do kursowania po torach PKP PLK S.A.

3. TERMINY OBSŁUGI

Obsługa przez przewoźników kolejowych może być dokonywana bez ograniczeń w ciągu całej doby. Obsługa bocznic dokonywana jest operatywnie w miarę przybywania pociągów do stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny. Godziny obsługi torów i czas ich wykonywania przeładowca ustala w bezpośrednich umowach (zleceniach) z przewoźnikami kolejowymi.

4. ZAKRES USŁUG

Na Nabrzeżu praca obejmuje głównie rozładunek, załadunek składów całopociągowych, jak i pojedynczych wagonów z towarem drobnicowym.

Typ ładunku, który może być przeładowywany na Nabrzeżu: towary masowe suche i płynne, w tym: melasa, nawozy, kwasy, ług sodowy, szkło wodne, kruszywa, jak również towary sypkie, zboże, skały, żużel, drewno, big bagi.

Na Nabrzeżu wykonywana jest praca ściśle związana z przeładunkiem towarów w relacji wagon – plac, a następnie transportem drogowym na statek lub składowisko/magazyn w oczekiwaniu na statek.

**REGULAMIN
DOSTĘPU DO OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU GDAŃSK S.A.
NABRZEŻE BYTOMSKIE**

Załącznik 7 REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ – NABRZEŻE BYTOMSKIE

1. OPIS TECHNICZNY

1.1. Połączenie ze styczną infrastrukturą

Nabrzeże Bytomskie odgałęzia się od toru nr 2 stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Kanał Kaszubski linii kolejowej nr 965 Gdańsk Port Północny R4 – Gdańsk Port Północny w km 1,300 rozjazdem nr 24^a/b. Infrastruktura w zarządzie bocznicy bierze swój początek 10 metrów od Wk6 usytuowanej w torze nr 101 stanowiący kilometr zerowy (0,000) bocznicy. Koniec bocznicy usytuowany jest na bramie w km 0,374 według kilometracji toru nr 101.

1.2. Wykaz i przeznaczenie torów

Nr toru	Przeznaczenie	Długość toru w użytkowaniu bocznicy ZMPG S.A. Nabrzeże Bytomskie w metrach						Pojemność toru w wagonach o wag. 17m
		Całkowita			Użyteczna			
		od	do	m	od	do	m	
101	Ładunkowy, zdawczo- odbiorczy	Początek Bocznicy	Brama	374	Początek Bocznicy	Brama	374	18

W długości użytecznej toru nr 101 zawierają się dwa przejazdy kolejowo- drogowy, których nie należy zajmować taborem odstawionym na postój. Przejazdy te nie należy zastawiać taborem 10 m.b. od skrajnej krawędzi tych przejazdów. Z tego tytułu pomniejszona została pojemność toru nr 101 bocznicy do 18 wagonów.

Przy uwzględnieniu nawierzchni szyn typu średniego, maksymalnego dopuszczalnego zużycia pionowego i bocznego powierzchni bocznej szyn, maksymalnego rozstawu podkładów co 65cm i maksymalnej dozwolonej prędkości jazdy po torach bocznicy, największy dopuszczalny nacisk osi pojazdu kolejowego na szynę wynosi 20 ton/oś.

1.3. Pochylenia podłużne toru

Tor nr	Położenie toru	Minimalny promień łuku
101	od początku toru 10m w poziomie, następnie na odcinku 105m spadek 0,8‰ dalej do końca toru, tor w poziomie.	Rmin -200m

1.4. Przeładowca

Przedsiębiorstwa świadczące usługi na Nabrzeżu:

- Malteurop

1.5. Punkty i urządzenia ładunkowe

Na terenie Nabrzeża znajduje się plac ładowniczy o powierzchni 5000m².

Do wykonywania czynności ładunkowych stosuje się mechaniczne urządzenia ładunkowe na pojazdach drogowych.

1.6. Rampy

Na terenie Nabrzeża nie ma ramp kolejowych.

1.7. Wagi wagonowe

Na terenie Nabrzeża nie ma zabudowanych kolejowych wag wagonowych.

2. ŚRODKI TRAKCYJNE

Na Nabrzeżu użytkowane są lokomotywy spalinowe przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice na podstawie zawartej umowy.

2.1. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

Biorąc pod uwagę pochylenia podłużne i minimalne promienie łuków na torach Nabrzeża Bytomskiego oraz dopuszczalne naciski osi taboru na szyny, dopuszcza się do kursowania wszystkie rodzaje wagonów dopuszczonych do kursowania po torach PKP PLK S.A.

Na teren Nabrzeża nie dopuszcza się wjazdu oraz wykonywania pracy manewrowej lokomotywami parowymi, elektrycznymi oraz spalinowymi typu ciężkiego powyżej 80 ton, jak ST43, ST44, SM48, M62, JT42C, itp.

Do obsługi bocznicy podwójna trakcja jest zabroniona

3. TERMINY OBSŁUGI

Obsługa przez przewoźników kolejowych może być dokonywana bez ograniczeń w ciągu całej doby. Ilość i czas obsług bocznicy lokomotywą przewoźników kolejowych uzależniona jest od rzeczywistych potrzeb.

Podczas obsługi bocznicy zabronione jest wykonywanie jakichkolwiek czynności manewrowych i innych przy taborze kolejowym.

4. ZAKRES USŁUG

Na Nabrzeżu praca obejmuje głównie rozładunek, załadunek składów całopociągowych, jak i pojedynczych wagonów z towarem drobnicowym.

Typ ładunku, który może być przeładowywany na Nabrzeżu: zboże i śruta oraz jęczmień i słód.

Na Nabrzeżu wykonywana jest praca ściśle związana z przeładunkiem towarów w relacji statek - wagon lub wagon – statek.

**REGULAMIN
DOSTĘPU DO OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU GDAŃSK S.A.
NABRZEŻE WESTERPLATTE**

Załącznik 8 REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ - NABRZEŻE WESTERPLATTE

1. OPIS TECHNICZNY

1.1 Połączenie ze styczną infrastrukturą kolejową

Nabrzeże Westerplatte odgałęzia się od torów stacyjnych stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny położonej na linii kolejowej nr 226 Pruszcz Gdański - Gdańsk Port Północny od toru komunikacyjnego nr 54 rozjazdem zwyczajnym nr 305 w km 2,843 według kilometracji tego toru.

Początek infrastruktury boczniczy usytuowany jest w km 2,870 według kilometracji toru nr 54, stanowiący jednocześnie km 0.000 toru nr 5 boczniczy. Tor nr 54 swój początek bierze w środku rozjazdu nr 204 w km 15,382 według kilometracji linii kolejowej nr 226 Pruszcz Gdański - Gdańsk Port Północny.

Koniec boczniczy usytuowany jest na koźle oporowym toru nr 4a w km. 0,035 według kilometracji tego toru.

1.2 Wykaz i przeznaczenie torów

Nr toru	Przeznaczenie	Długość toru w metrach						Pojemność toru w wagonach o dł. 17 m
		Całkowita			Użyteczna			
		od	do	m	od	do	m	
4	Ładunkowy zdawczo-odbiorczy	PR414	PR412	228	U414	U412	134	7
4a	żeberkowy	PR412	KO	35	PR412	Z1	35	-
5	komunikacyjny	PR305	PR414	778	Wk305	PR414	726	-
5a	objazdowy	PR414	PR412	228	U414	U412	134	-
Razem		1269			1029			7

Przy uwzględnieniu nawierzchni szyn typu średniego, maksymalnego dopuszczalnego zużycia pionowego i bocznego powierzchni bocznej szyn, maksymalnego rozstawu podkładów co 65 cm i maksymalnej dozwolonej prędkości jazdy po torach boczniczy, największy dopuszczalny nacisk osi pojazdu kolejowego na szynę wynosi 20 ton/oś.

Ogólna długość torów wynosi 1269m, w tym długość użyteczna torów wynosi 1029m.

Maksymalna pojemność liczona w wagonach czteroosiowych przyjmując na jeden wagon długość 17m, jest sumą pojemności torów, na które dozwolone jest odstawianie wagonów i wynosi 7 wagonów.

1.3 Pochylenia podłużne torów

Tor nr	Położenie toru	Min. promień łuku
5	od początku rozjazdu nr 305 na długości 37m w poziomie dalej spadek 2,2‰ na długości 87m, następnie spadek 5,5‰ na odcinku 64m, dalej na odcinku 102m spadek 6,0‰, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin - 250m
4, 4a, 5a	tory na całej długości w poziomie.	Rmin -305m

1.4 Przeładowca

Przedsiębiorstwa świadczące usługi na Nabrzeżu:

- Vetro Port & Shipping Services – obsługa towarów ponadgabarytowych
- Terminal Westerplatte

1.5 Punkty i urządzenia ładunkowe

Na Nabrzeżu znajduje się magazyn przy rampie bocznej, usytuowanej w końcowej części toru nr 4 oraz torze 4a.

Przy torze nr 4 znajduje się plac ładowniczy (rampa) o długości frontu ładunkowego 130 metrów.

Do wykonywania czynności ładunkowych stosuje się mechaniczne urządzenia ładunkowe na pojazdach drogowych będących na wyposażeniu bocznic.

1.6 Rampy

Na Nabrzeżu znajduje się rampa boczna, usytuowana w końcowej części toru nr 4 oraz torze 4a.

1.7 Wagi wagonowe

Na Nabrzeżu nie ma zabudowanych kolejowych wag wagonowych.

2. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE

Na Nabrzeżu użytkowane są lokomotywy spalinowe przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę na podstawie zawartej umowy.

2.1. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

Biorąc pod uwagę pochylenia podłużne i minimalne promienie łuków na torach Nabrzeża Westerplatte oraz dopuszczalne naciski osi taboru na szyny, dopuszcza się do kursowania po torach bocznic wszystkie rodzaje wagonów dopuszczonych do kursowania po torach PKP PLK S.A.

Na teren Nabrzeża nie dopuszcza się wjazdu oraz wykonywania pracy manewrowej lokomotywami parowymi, elektrycznymi oraz spalinowymi typu ciężkiego powyżej 80 ton, jak ST43, ST44, SM48, M62, JT42C, itp.

Zakaz wjazdu lokomotyw elektrycznych – brak trakcji.

3. TERMINY OBSŁUGI

Obsługa przez przewoźników kolejowych może być dokonywana bez ograniczeń w ciągu całej doby.

Ilość i czas obsług bocznic lokomotywą przewoźników kolejowych uzależniona jest od rzeczywistych potrzeb.

4. ZAKRES USŁUG

Na Nabrzeżu praca obejmuje głównie rozładunek, załadunek składów całopociągowych, jak i pojedynczych wagonów z towarem drobnicowym.

*REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU GDAŃSK S.A.*

Typ ładunku, który może być przeładowywany na Nabrzeżu: sztuki ciężkie i ponadgabarytowe.

Na Nabrzeżu wykonywana jest praca ściśle związana z przeładunkiem towarów w relacji statek - wagon lub wagon – statek.

Na Nabrzeżu odbywa się również ruch promowy do Nynäshamn w Szwecji (pasażerski i ro-ro).