



DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ

Warszawa, dnia 24 września 2013 r.

Poz. 59

ZARZĄDZENIE Nr 29 MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ ¹⁾

z dnia 24 września 2013 r.

w sprawie wprowadzenia do stosowania „Instrukcji o organizacji pracy Tymczasowych Rejonów Przeładunkowych (TRP)”.

Na podstawie art. 4 i 5 pkt 3 ustawy z dnia 23 sierpnia 2001 r. o organizowaniu zadań na rzecz obronności państwa realizowanych przez przedsiębiorców (Dz. U. Nr 122, poz. 1320 oraz z 2002 r. Nr 188, poz. 1571) w związku z § 4 ust.1 i ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 3 lutego 2004 r. w sprawie warunków i sposobu przygotowania i wykorzystania transportu na potrzeby obronne państwa, a także jego ochrony w czasie wojny, oraz właściwości organów w tych sprawach (Dz. U. Nr 34, poz. 294) zarządza się, co następuje:

§ 1.

Wprowadza się do stosowania „Instrukcję o organizacji pracy Tymczasowych Rejonów Przeładunkowych (TRP)”, do wykorzystania w planowaniu i realizacji zadań obronnych, stanowiącą załącznik do zarządzenia.

§ 2.

Traci moc „Instrukcja PK-20 o organizacji i pracy Tymczasowych Rejonów Przeładunkowych” wprowadzona do użytku Decyzją Nr 40 Ministra Infrastruktury z dnia 2 lipca 2003 r.

§ 3.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ

S. Nowak

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działami administracji rządowej: budownictwo, gospodarka przestrzenna i mieszkaniowa, gospodarka morską, transport - na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494 oraz z 2012 r. poz. 1396).

Załącznik do Zarządzenia Nr 29
Ministra Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej
z dnia 24 września 2013r. (poz. 59)

MINISTERSTWO
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ

INSTRUKCJA

O ORGANIZACJI PRACY

TYMCZASOWYCH REJONÓW PRZEŁADUNKOWYCH
(TRP)

WARSZAWA – 2013 ROK

SPIS TRESCI

	Strona
1. Postanowienia ogólne	3
1.1. Przedmiot, cel i przeznaczenie instrukcji	3
1.2. Pojęcie Tymczasowego Rejonu Przeładunkowego (TRP)	3
1.3. Zadanie TRP	4
1.4. Zakładane możliwości TRP	5
1.5. Skład organizacyjny i ogólne zadania komórek TRP	5
2. Przedsięwzięcia planistyczne do organizacji TRP	6
2.1. Podstawowe zasady przygotowania TRP	6
2.2. Planowanie przedsięwzięć związanych z organizacją TRP	7
2.3. Ustalenie lokalizacji szczegółowej TRP	7
2.4. Ogólne warunki techniczne dla stacji kolejowych wchodzących w skład TRP	8
3. Organizacja pracy w TRP	9
3.1. Uruchomienie TRP	9
3.2. Kierowanie pracą w TRP	10
3.3. Zakres obowiązków kolejowego kierownictwa TRP	11
3.4. Podstawowe zadania realizowane w czasie przygotowania TRP do pracy i ich główni wykonawcy	12
3.5. Organizacja przeładunków w TRP	13
3.6. Organizacja przewozu jednostek wojskowych i zopatrzenia	15
3.7. Ruch pociągów i obsługa trakcyjna w TRP	15
3.8. Organizacja ruchu na drogach w TRP	16
3.9. Organizacja łączności w TRP	16
4. Postanowienia końcowe	17
4.1. Opracowanie Kolejowych regulaminów organizacji pracy TRP	17
4.2. Przykładowy układ i zawartość Kolejowego regulaminu organizacji pracy TRP	18
4.3. Kontrola stanu przygotowania TRP do pracy.	19

1. Postanowienia ogólne

1.1. Przedmiot, cel i przeznaczenie Instrukcji

1.1.1. Instrukcja dotyczy zagadnień związanych z organizacją pracy Tymczasowych Rejonów Przeladunkowych (TRP). Przedmiotem Instrukcji są podstawowe wiadomości o zakresie zadań dla podmiotów biorących udział w organizacji i pracy TRP z obszaru kolejnictwa i drogownictwa.

1.1.2. Instrukcja stanowi podstawę do:

- 1) określania ogólnych informacji do szkolenia personelu;
- 2) przygotowania i prowadzenia dokumentacji planowania obronnego;
- 3) planowania, realizacji i nadzorowania zadań;
- 4) opracowania kolejowych regulaminów organizacji pracy TRP.

1.1.3. Celem Instrukcji jest podanie w najkrótszej formie kompleksowych informacji o:

- 1) roli TRP w systemie zabezpieczenia ciągłości przewozów kolejowych;
- 2) zakresie zadań realizowanych w czasie przygotowania oraz pracy TRP;
- 3) strukturze organizacyjnej TRP;
- 4) zasadniczych wymaganiach, jakie powinny spełniać elementy infrastruktury TRP;
- 5) zasadach kierowania i współdziałania.

1.1.4. Instrukcja przeznaczona jest do wykorzystania w bieżącej działalności służbowej organów i jednostek podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw transportu.

1.2. Pojęcie Tymczasowego Rejonu Przeladunkowego (TRP)

1.2.1. Tymczasowy Rejon Przeladunkowy (TRP) – usytuowany w terenie element logistycznego zabezpieczenia wojsk, dysponujący wyspecjalizowanymi siłami, które w oparciu o infrastrukturę transportową oraz posiadane środki techniczne zapewniają ciągłość przewozów wojskowych przez szerokie przeszkody wodne w przypadku zniszczenia stałych mostów kolejowych.

1.2.2. Istotą organizacji i funkcjonowania TRP jest skoncentrowanie określonych sił i środków wojskowych i cywilnych, powiązanie transportu lądowego (kolejowego, drogowego), transportu rurociągowego i żeglugi śródlądowej, w celu przeladunku i przewozu wojsk oraz środków zaopatrzenia przez przeszkodę wodną i ponowne załadowanie na transport kolejowy (w klasycznym wariacie organizacji TRP) lub inny rodzaj transportu.

1.2.3. TRP jest elementem osłony technicznej linii kolejowych o znaczeniu obronnym, przewidywanym do uruchomienia w czasie kryzysu i wojny. TRP składa się z części wyladunkowej położonej po jednej stronie przeszkody wodnej i części załadunkowej położonej po drugiej stronie przeszkody wodnej.

1.2.4. W skład rejonu wchodzi wytypowane i odpowiednio przygotowane do planowanego przeznaczenia:

- 1) stacje kolejowe i punkty ładunkowe;
- 2) siły i środki przeładunkowe oraz transportowe;
- 3) siły i środki do kierowania ruchem w rejonie TRP;
- 4) sieć dróg;
- 5) przeprawy promowe i mostowe;
- 6) trasy rurociągów;
- 7) rejony składowania materiałów.

1.3. Zadanie TRP

1.3.1. Głównym zadaniem TRP jest zapewnienie ciągłości przewozów wojskowych na liniach kolejowych o znaczeniu obronnym w przypadku zniszczenia mostów kolejowych przez szeroką przeszkodę wodną.

1.3.2. Zadanie to jest realizowane poprzez:

- 1) przyjmowanie i rozdział transportów kolejowych na poszczególne stacje wyładowania;
- 2) przeładunek z transportu kolejowego na samochodowy (wojskowe środki transportowe) celem przeprawy wojsk i środków materiałowych przez przeszkodę wodną po stałych mostach drogowych, pontonowych lub przeprawach promowych;
- 3) przewóz ładunków transportem kołowym wewnątrz rejonu lub odbiór środków materiałowych przez ich adresata bezpośrednio ze stacji wyładowania;
- 4) kierowanie ładunków na place tymczasowego składowania celem czasowego przechowywania w przypadku braku synchronizacji podchodzenia środków transportu po odbiór ładunków;
- 5) przetłaczanie paliw płynnych rurociągiem przez przeszkodę wodną;
- 6) rozdział przewiezionych przez przeszkodę wodną ładunków na stacje załadowania, załadunek na wagony i sformowanie transportów kolejowych.

1.3.3. Dopuszcza się w wyjątkowych przypadkach organizowanie TRP w innych miejscach niż przygotowane w czasie pokoju; decyzję podejmuje Ministerstwo Obrony Narodowej.

1.3.4. TRP może być również wykorzystywany do przeładunków cywilnych materiałów, sprzętu i środków niezbędnych do funkcjonowania państwa w czasie kryzysu i wojny.

1.4. Zakładane możliwości TRP

1.4.1 Przyjęcie, rozładunek, przewóz, załadunek i odprawa 10 – 12 pociągów na dobę. W tym 5-6 transportów operacyjnych oraz 5-6 transportów zaopatrzenia, z czego 2 pociągi na dobę z amunicją, 1-2 pociągi na dobę materiałów pędnych oraz 2 pociągi na dobę z innymi środkami materiałowymi.

1.4.2. Dla kalkulacji przyjmuje się pociągi o ciężarze 1200 t (max 600 – 800 t ładunku netto).

1.5. Skład organizacyjny i ogólne zadania komórek TRP

1.5.1. Struktura i ogólne przeznaczenie jednostek organizacyjnych wojskowych i cywilnych (zmilitaryzowanych) wchodzących w skład TRP:

- 1) Wojskowa Komenda TRP (WK TRP) – jednostka organizacyjna transportu i ruchu wojsk – kierowanie całością prac związanych z załadunkiem i wyładunkiem transportów operacyjnych i zaopatrzenia oraz przewozem i składowaniem środków materiałowych wewnątrz TRP;
- 2) jednostki logistyczne oraz transportu i ruchu wojsk:
 - a) batalion przeładunkowo – transportowy (bprzeł.-tr) – realizacja zadań przeładunkowych oraz przewóz i składowanie środków materiałowych wewnątrz TRP;
 - b) kompania rurociągów przeprowowych (krp) – przetłaczanie paliw płynnych przez przeszkodę wodną, pomiędzy stacjami wyładowania na jednym brzegu, a środkami transportowymi (składami MPS) na drugim brzegu lub bezpośrednio ze stacji wyładowania (składów MPS) na transport odbiorcy;
 - c) kompania drogowo – eksploatacyjna (kde) – utrzymanie przejezdności odcinków dróg wojskowych w TRP oraz kierowanie ruchem kolumn w rejonie TRP;
- 3) organy wykonawcze pozamilitarnych ogniw obronnych do spraw transportu:
 - a) Kolejowe Kierownictwo TRP (KK TRP) – stały element (przedstawicielstwo organów kolejowych) – kierowanie ruchem pociągów, obrotem podstawianego pod załadunek i wyładunek taboru kolejowego oraz środków trakcyjnych, utrzymanie sprawności technicznej infrastruktury kolejowej w rejonie;
 - b) Oddział Przepraw Promowych (OPP) – specjalnie tworzona jednostka zmilitaryzowana przeznaczona do organizowania, utrzymania i eksploatacji przeprawy promowej w ustalonych dla danego oddziału osiach przeprowowych na przeszkodzie wodnej;

- 4) do składu TRP, w zależności od potrzeb mogą być przydzielane oddziały lub pododdziały: pontonowe (inżynieryjne), obrony przeciwlotniczej, obrony i ochrony, inne w zależności od potrzeb.

2. Przedsięwzięcia planistyczne do organizacji TRP

2.1. Podstawowe zasady przygotowania TRP

2.1.1. TRP organizuje się w celu utrzymania ciągłości przewozów przez przeszkodę szeroką wodną w rejonie zniszczonego mostu kolejowego, którego nie można ominąć przez zorganizowanie objazdu. O wyborze miejsc, w których mają być organizowane TRP, decyduje właściwy organ Ministerstwa Obrony Narodowej, który określa jego granice.

2.1.2. Przygotowanie TRP do eksploatacji zgodnie z planowanym przeznaczeniem, wymaga wykonania w okresie pokojowym szeregu przedsięwzięć planistyczno-organizacyjnych i rzeczowych.

Należą do nich w szczególności:

- 1) przygotowanie stacji kolejowych do planowanych zdolności załadunkowych lub wyładunkowych,
- 2) przygotowanie do eksploatacji odpowiedniej ilości dróg,
- 3) przygotowanie brzegów przeszkód wodnych na planowanych kierunkach osi przepraw promowych lub mostowych.

2.1.3. Roboty związane z zakresem tych przygotowań i utrzymaniem w gotowości eksploatacyjnej TRP realizują przedsiębiorcy o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym z obszaru kolejnictwa, drogownictwa i żeglugi śródlądowej na zasadach odpłatności określonych w umowach. Środki finansowe na wykonanie tych robót pokrywane są z budżetu państwa w ramach Programu Pozamilitarnych Przygotowań Obronnych.

2.1.4. W okresie pokoju koordynatorem realizacji przedsięwzięć związanych z przygotowaniem infrastruktury transportowej TRP w dziale administracji rządowej transport jest:

- 1) w obszarze kolejnictwa Prezes Zarządu – Dyrektor Generalny PKP S.A.;
- 2) w obszarze drogownictwa Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

2.2. Planowanie przedsięwzięć związanych z organizacją TRP

- 2.2.1. Zakres, sposób i terminy realizacji przedsięwzięć związanych z organizacją TRP ujmuje się w dokumentach planowania obronnego.
- 2.2.2. Podstawą do ujęcia ich w tych dokumentach są zatwierdzone protokoły z prac komisji ustalających lokalizację szczegółową TRP lub protokoły z komisyjnych przeglądów rejonów rozwinięcia TRP.
- 2.2.3. W dokumentach planowania obronnego określa się rzeczowy zakres robót przewidziany do realizacji w poszczególnych stanach gotowości obronnej.

2.3. Ustalanie lokalizacji szczegółowej TRP

- 2.3.1. W wyznaczonych granicach TRP, powołane przez właściwy organ Sił Zbrojnych komisje ustalają potrzebną do obsługi rejonu ilość stacji kolejowych, dróg oraz osi przepraw promowych i mostowych. W skład komisji wchodzi przedstawiciele Sił Zbrojnych oraz zainteresowanych resortów i wojewodów.
- 2.3.2. Komisja do wyznaczenia osi przepraw promowych i mostowych kieruje się następującymi założeniami:
- 1) przewodnictwem komisji sprawuje przedstawiciel resortu obrony narodowej;
 - 2) oś przeprawy powinna przebiegać jak najbliżej linii kolejowej, dla której rejon jest organizowany;
 - 3) przekrój poprzeczny koryta rzeki w miejscu przeprawy powinien posiadać dogodne zejścia brzegowe, które można połączyć z drogami dojazdowymi do stacji oraz umożliwiać montaż i eksploatację środków pływających przeprawy promowej lub budowę przyczółków i podpór przeprawy mostowej;
 - 4) komisja ustala oś przeprawy zasadniczej i dodatkowo osie przepraw zapasowych;
 - 5) z przeprowadzonych prac w terenie komisja sporządza protokół, w którym uzasadnia wybór osi przepraw oraz określa zakres robót dla ich uruchomienia. Protokół podlega akceptacji przez resort środowiska i zatwierdzeniu przez właściwy organ Sił Zbrojnych RP.
- 2.3.3. Komisja do wyznaczenia stacji kolejowych (punktów przeładunkowych) kieruje się warunkami technicznymi określonymi w pkt. 2.4. oraz potrzebami wynikającymi z planowanego ich przeznaczenia:
- 1) przewodnictwem komisji sprawuje przedstawiciel spółki PKP S.A.;

- 2) przed przystąpieniem do prac w terenie komisja wstępnie typuje stacje i punkty ładunkowe korzystając z posiadanych ewidencji i charakterystyk. Po zakończeniu pracy komisja sporządza protokół, który zawiera opis elementów decydujących o ich wyborze oraz określa zakres niezbędnych przedsięwzięć związanych z dostosowaniem ich do planowanego przeznaczenia;
- 3) protokół podlega akceptacji przez resort właściwy do spraw transportu i zatwierdzeniu przez właściwy organ Sił Zbrojnych RP.

2.3.4. Komisja do wyznaczenia dróg kieruje się określonymi przez ministra właściwego do spraw transportu wymaganiami techniczno – obronnymi w zakresie przygotowania infrastruktury drogowej na potrzeby obronne państwa przy użytkowaniu dróg i obiektów inżynierskich oraz spełnieniem wymogu ustawy o drogach publicznych, który stanowi, że drogi o znaczeniu obronnym muszą posiadać kategorię dróg krajowych lub wojewódzkich, a ponad to:

- 1) przewodnictwo komisji sprawuje przedstawiciel Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad;
- 2) po wytypowaniu dróg komisja sporządza protokół z uzasadnieniem ich wyboru. Protokół podlega akceptacji przez resort właściwy do spraw transportu i po uzgodnieniu z Ministrem Obrony Narodowej, w drodze zarządzenia ministra właściwego do spraw transportu, wytypowane drogi włączane są do wykazu dróg o znaczeniu obronnym;
- 3) protokół podlega akceptacji przez resort właściwy do spraw transportu i zatwierdzeniu przez właściwy organ Sił Zbrojnych RP.

2.4. Ogólne warunki techniczne dla stacji kolejowych wchodzących w skład TRP

2.4.1. Stacje kolejowe (punkty ładunkowe) wchodzące w skład TRP w zależności od planowanych przewozów wojskowych powinny odpowiadać następującym warunkom:

- 1) stacje przeznaczone do przeładunku techniki bojowej i materiałów zaopatrzenia powinny posiadać rozbudowany układ torowy do potrzeb wynikających z planowanego przeładunku, odpowiednio przygotowane rampy lub place ładunkowe oraz dogodne drogi dojazdowe a także w pobliżu place do urządzania tymczasowych miejsc postoju i formowania kolumn, umożliwiające maskowanie;
- 2) stacje przeznaczone do przeładunku amunicji i materiałów wybuchowych powinny posiadać układ torowy umożliwiający przeładunek na szerokim froncie. Pożądanym jest, aby w pobliżu tych stacji znajdowały się tereny (miejsca, place) z dogodnym dojazdem umożliwiające maskowanie urządzonych na nich stanowisk tymczasowego składowania materiałów;

- 3) stacje przeznaczone do przeładunku materiałów pędnych i smarów nie muszą posiadać rozbudowanego układu torowego i urządzeń przeładunkowych. Ze względu na przewidywany przeładunek przy pomocy rurociągów przeprowowych, powinny być zlokalizowane jak najbliżej przeszkody wodnej. W rejonie tych stacji powinny znajdować się odpowiednie miejsca do ustawienia urządzeń przepompowujących.

3. Organizacja pracy w TRP

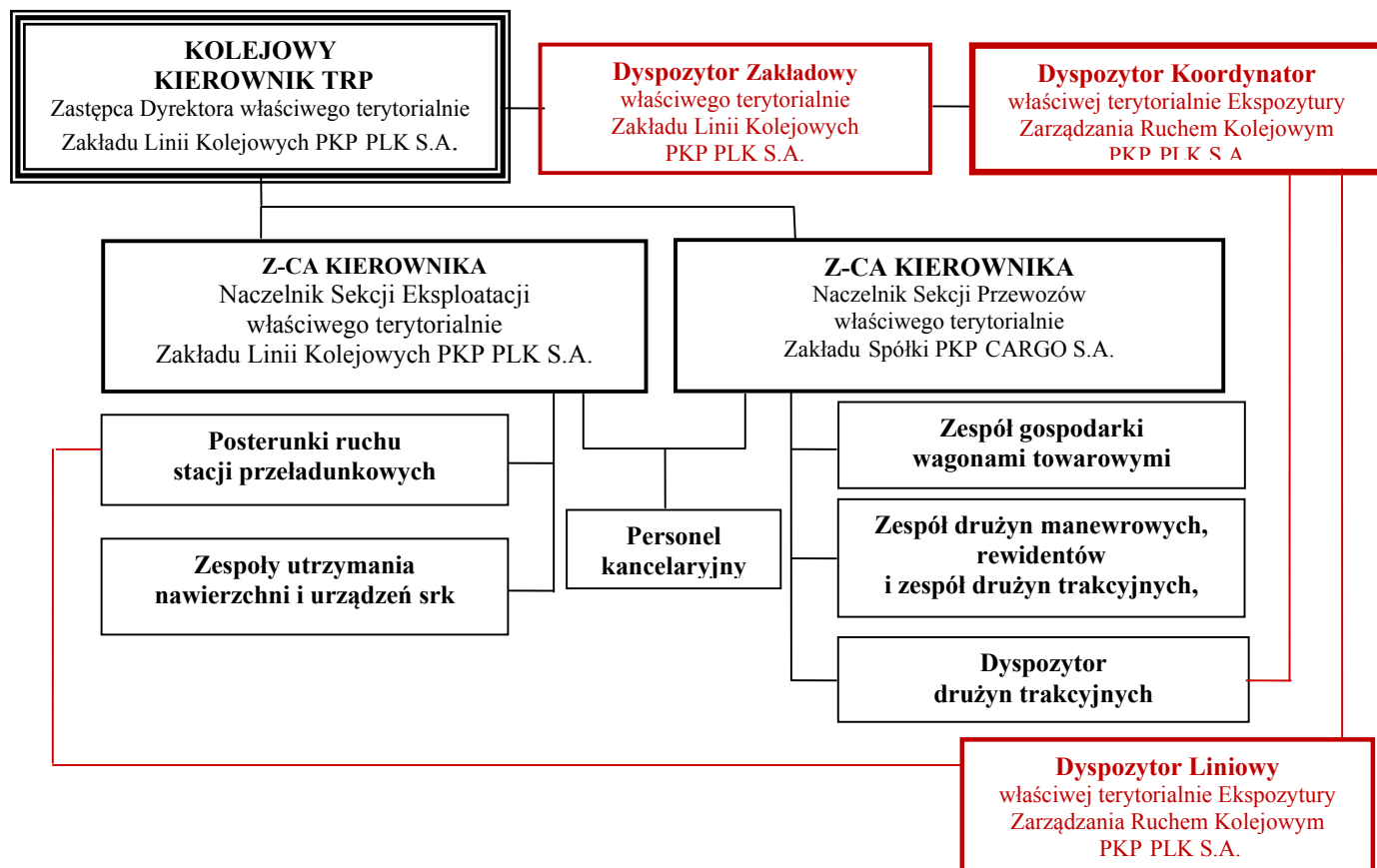
3.1. Uruchomienie TRP

- 3.1.1. Rozwinięcie TRP jest planowane w miejscu i czasie zgodnym z opracowanym w Ministerstwie Obrony Narodowej operacyjnym planem użycia wojsk, przy zachowaniu następujących terminów:
 - 1) rozwinięcie rejonu – dwie doby;
 - 2) osiągnięcie 50 % zdolności przeładunkowej – po pierwszej dobie;
 - 3) osiągnięcie pełnej zdolności przeładunkowej – po drugiej dobie.
- 3.1.2. Jednostki wchodzące w skład TRP osiągają gotowość do rozwinięcia rejonu w trakcie podwyższania gotowości obronnej państwa.
- 3.1.3. Decyzja o uruchomieniu TRP jest podejmowana na szczeblu centralnym przez właściwy organ Ministra Obrony Narodowej.
- 3.1.4. Decyzja o uruchomieniu TRP jest przekazywana do realizacji wszystkim zainteresowanym ministrom i wojewodom.
- 3.1.5. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje decyzję o uruchomieniu TRP w systemie stałego dyżuru do:
 - 1) Prezesa Zarządu – Dyrektora Generalnego PKP S.A.;
 - 2) Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad;
 - 3) Prezesa Zarządu – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
 - 4) Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.
- 3.1.6. Kierownicy jednostek organizacyjnych, o których mowa w pkt. 3.4. przystępują do wykonywania czynności związanych z uruchomieniem rejonu zgodnie z kartą realizacji zadania operacyjnego oraz Kolejowym regulaminem organizacji pracy TRP.

3.2. Kierowanie pracą w TRP

- 3.2.1. Pracą rejonu kieruje właściwy organ Sił Zbrojnych RP, poprzez wyznaczonego Wojskowego Komendanta TRP. Wojskowy Komendant TRP osobiście lub przez organa sobie podległe określa priorytety przeładunku pociągów zgodnie z możliwościami techniczno-eksploatacyjnymi TRP, koordynuje współpracę poszczególnych elementów systemu transportowo – przeładunkowego rejonu, określa tempo pracy przeładunkowej i kolejność przeładunków oraz rozwiązuje problemy wykraczające poza kompetencje organów kolejowych.
- 3.2.2. Szczegółowy zakres czynności Wojskowego Komendanta TRP określają odpowiednie instrukcje Sił Zbrojnych RP.
- 3.2.3. Pracą zespołów wydzielonych do składu TRP z jednostek organizacyjnych spółek Grupy PKP kieruje Kolejowy Kierownik TRP.
- 3.2.4. Na Kolejowego Kierownika TRP wyznacza się Zastępcę Dyrektora właściwego terytorialnie Zakładu Linii Kolejowych PKP PLK S.A.
- 3.2.5. Kolejowy Kierownik TRP podlega bezpośrednio Wojskowemu Komendantowi TRP, utrzymuje ścisłą współpracę z odpowiedzialnymi za realizację zadań jednostkami organizacyjnymi spółek Grupy PKP oraz pozostałymi podmiotami zaangażowanymi w pracę TRP.
- 3.2.6. Kolejowy Kierownik TRP zawiaduje pracą rejonu ze stanowiska kierowania określonego w Kolejowym regulaminie organizacji pracy TRP, wykorzystując etatowe środki zarządzania ruchem kolejowym.
- 3.2.7. Kolejowemu Kierownikowi TRP podlega dwóch zastępców, na których wyznacza się:
- 1) Naczelnika Sekcji Eksploatacji właściwego terytorialnie Zakładu Linii Kolejowych PKP PLK S.A.;
 - 2) Naczelnika Sekcji Przewozów właściwego terytorialnie Zakładu Spółki PKP CARGO S.A.;
- 3.2.8. Pracą eksploatacyjną poszczególnych punktów załadunkowych i wyładunkowych w TRP kierują właściwi dyżurni ruchu przy pomocy etatowego lub doraźnie wyznaczonego personelu. Stacje otwierane dla czynności technicznych, ładownie i punkty ładunkowe na szlakach obsadzone są pracownikami delegowanymi przez właściwe zakłady spółek Grupy PKP.
- 3.2.9. Punkty załadunkowe i wyładunkowe pracują na podstawie obowiązujących kolejowych regulaminów, przepisów i instrukcji oraz Kolejowego regulaminu organizacji pracy TRP.

3.2.10. Przykładowy schemat funkcjonowania Kolejowego Kierownictwa TRP:



3.3. Zakres obowiązków Kolejowego Kierownika TRP

3.3.1 Do podstawowych obowiązków Kolejowego Kierownika TRP należy:

- 1) monitorowanie biegu pociągów kierowanych do przeładunku;
- 2) nadzór nad terminowym podstawianiem taboru pod załadunek oraz jego zwroty po wyładunku;
- 3) nadzór nad prawidłowym obrotem środków trakcyjnych;
- 4) korekta okresowych planów pracy dla całości rejonu i poszczególnych stacji w oparciu o postulaty wojskowego komendanta TRP;
- 5) wykonywanie innych prac wynikających z całokształtu pracy rejonu będących w kompetencjach organów kolejowych.

3.3.2. Zakres podstawowych obowiązków osób funkcyjnych Kolejowego Kierownictwa TRP określa Kolejowy regulamin organizacji pracy TRP.

3.4. Podstawowe zadania realizowane w czasie przygotowania TRP do pracy i ich główni

wykonawcy:

3.4.1. Przygotowanie odpowiedniej ilości taboru kolejowego:

- 1) lokomotywy wraz z dwuosobową obsługą trakcyjną - PKP CARGO S.A. właściwy terytorialnie Zakład Spółki;
- 2) zamówienie na wagony składa Wojskowy Komendant TRP poprzez Kolejowego Kierownika TRP, potrzeby przewozowe rejonu zabezpiecza PKP CARGO S.A. właściwy terytorialnie Zakład Spółki.

3.4.2. Podstawienie wagonów towarowych i pasażerskich pod przewozy transportów wojskowych:

- 1) PKP CARGO S.A. właściwy terytorialnie Zakład Spółki;
- 2) PKP Intercity S.A. właściwy terytorialnie Zakład Spółki;
- 3) PKP PLK S.A. właściwy terytorialnie Zakład Linii Kolejowych.

3.4.3. Prace manewrowe przy zestawianiu, podstawianiu pod załadunek, zabieranie składów pociągów po wyładunku:

- 1) PKP CARGO S.A. właściwy terytorialnie Zakład Spółki;
- 2) PKP PLK S.A. właściwy terytorialnie Zakład Linii Kolejowych.

3.4.4. Przesyłanie składów pociągów do wyznaczonych rejonów - punktów w TRP:

- 1) PKP PLK S.A. właściwy terytorialnie Zakład Linii Kolejowych.
- 2) PKP CARGO S.A. właściwy terytorialnie Zakład Spółki;
- 3) PKP Intercity S.A. właściwy terytorialnie Zakład Spółki;

3.4.5. Przygotowanie do pracy wyznaczonych punktów przeładunkowych w TRP:

- 1) PKP PLK S.A. właściwy terytorialnie Zakład Linii Kolejowych;
- 2) PKP CARGO S.A. właściwy terytorialnie Zakład Spółki;
- 3) PKP Energetyka S.A. właściwy terytorialnie Zakład Spółki;
- 4) PKP S.A. właściwy terytorialnie Oddział Gospodarowania Nieruchomościami;
- 5) Wojskowa Komenda Transportu – właściwa terytorialnie.

3.4.6. Sprawdzenie sieci łączności przewodowej i radiowej dla potrzeb TRP:

TK Telekom Spółka z o.o.

3.4.7. Instalowanie przewidzianych regulaminem urządzeń łączności:

TK Telekom Spółka z o.o.

3.4.8. Sprawdzenie aktualnego stanu oświetlenia, przygotowanie oświetlenia zastępczego na punktach załadunkowych i wyładunkowych:

właściwy terytorialnie zarządca lub właściciel punktów ładunkowych.

3.4.9. Przewidziane regulaminem TRP wyłączenia napięcia nad torami przewidzianymi do prac przeładunkowych:

1) PKP Energetyka S.A. właściwy terytorialnie Zakład Spółki;

2) PKP PLK S.A. właściwy terytorialnie Zakład Linii Kolejowych.

3.4.10. Zapewnienie lokomotyw manewrowych do obsługi (zestawienia i manewrów) składów pociągów przeznaczonych pod transporty wojskowe:

PKP CARGO S.A. właściwy terytorialnie Zakład Spółki.

3.4.11. Zapewnienie lokomotyw do przewozu transportów wojskowych:

PKP CARGO S.A. właściwy terytorialnie Zakład Spółki.

3.4.12. Opróżnienie punktów za i wyładunkowych ze zbędnych materiałów:

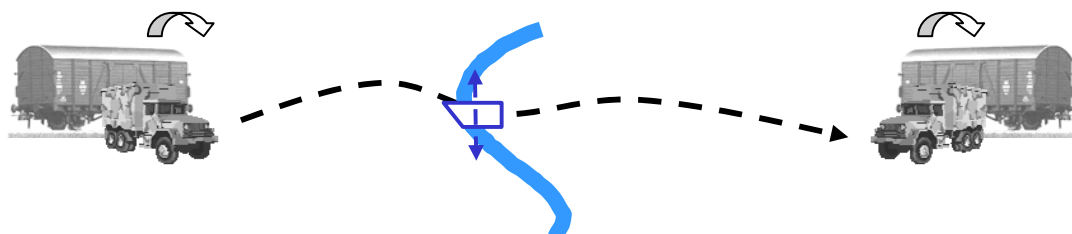
właściwy terytorialnie zarządca (właściciel) punktów ładunkowych.

3.5. Organizacja przeładunków w TRP

3.5.1. Organizacja przeładunków w TRP może być prowadzona w relacjach:

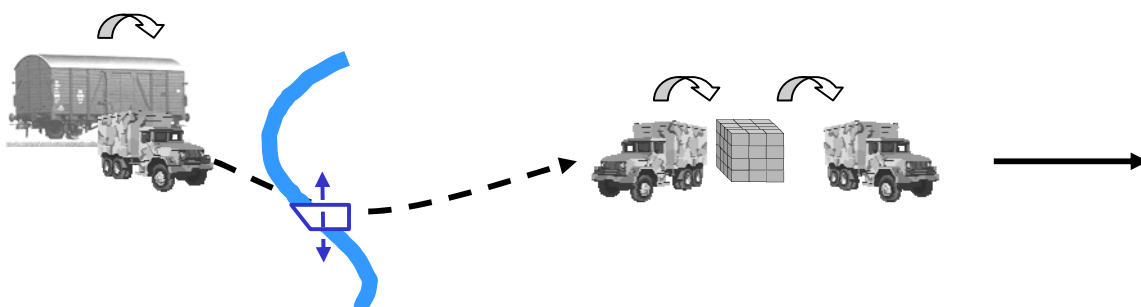
1) **wagon – samochód (rurociąg) – wagon** – pełny cykl przeładunku:

zalecany, kiedy odległość do miejsca operacyjnego przeznaczenia transportu jest **większa niż 150 km** (za przeszkodą wodną) - ładunek z przybyłego transportu kolejowego jest przeładowywany na samochody, przeprawiany albo przetłaczany na drugi brzeg przeszkody wodnej i tam ponownie załadowany na wagony;



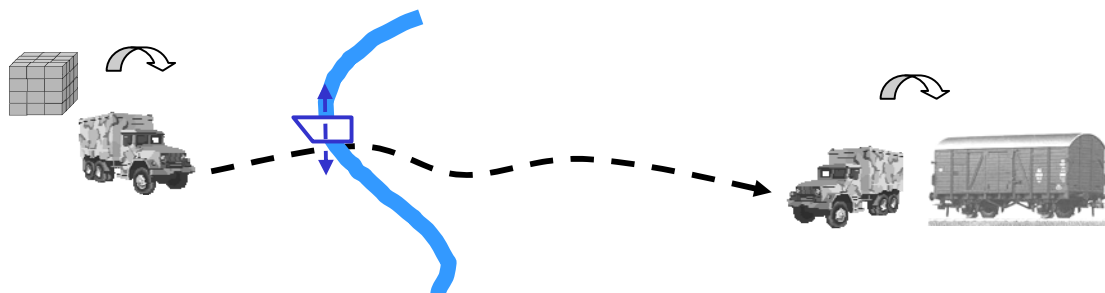
2) **wagon - samochód** - niepełny cykl przeładunku:

wariant zasadniczy na terytorium RP – zalecany, kiedy odległość do miejsca operacyjnego przeznaczenia transportu jest **mniejsza niż 150 km** za przeszkodą wodną, ładunek z transportu kolejowego jest przeładowywany bezpośrednio na samochody pododdziałów logistycznych wojsk operacyjnych (odbiorcy), które po przepłynięciu na drugi brzeg przeszkody wodnej kierują się do miejsca przeznaczenia. W przypadku braku możliwości skorelowania przybycia pociągów z transportem odbiorcy lub zakłóceń w ruchu, rozładunek i transport ładunku następuje siłami TRP na drugi brzeg, na place tymczasowego składowania ładunków;



3) **samochód - wagon** - niepełny cykl przeładunków:

zalecany, gdy odległość od wojskowych składów materiałowych do TRP (przed przeszkodą wodną) jest **mniejsza niż 150 km**, a odległość do rejonu operacyjnego przeznaczenia wynosi **powyżej 150 km**, ładunek do TRP dostarczony jest transportem samochodowym pododdziałów logistycznych (dostawcy), tam przepływany jest przez przeszkodę wodną, po czym następuje jego przeładunek bezpośrednio na transport kolejowy lub w przypadku braku możliwości przeładunku bezpośrednio na transport kolejowy (np. z powodu zakłóceń w ruchu lub braku środków taborowych) ładunek dostarczony był na place tymczasowego składowania a załadunek na transport kolejowy następuje siłami TRP po ustaniu zakłóceń.



3.6. Organizacja przewozu jednostek wojskowych i zaopatrzenia

3.6.1. W organizacji pracy TRP zakłada się, że przemieszczenie jednostek wojskowych i zaopatrzenia z rejonu wyładunkowego do rejonu załadunkowego odbywał się będzie w oparciu o siły i środki tych jednostek oraz w oparciu o wydzielone siły i środki odpowiednich organów Sił Zbrojnych RP.

3.7. Ruch pociągów i obsługa trakcyjna w TRP

- 3.7.1. Kierowanie pociągów do poszczególnych stacji i punktów ładunkowych, podstawianie składów pod załadunek, wyznaczanie kolejności rozładunku i załadunku, odbywa się w ścisłej współpracy z Wojskowym Komendantem TRP, która poprzez Kolejowego Kierownika TRP składa zamówienia na wagony.
- 3.7.2. Ruch pociągów w granicach TRP w początkowym okresie odbywa się na zasadzie operatywnego kierowania realizowanego przez właściwą terytorialnie Ekspozyturę Zarządzania Ruchem Kolejowym przy maksymalnym zachowaniu bezpieczeństwa na podstawie obowiązujących na PKP przepisów, instrukcji i aktualnych regulaminów technicznych stacji. Regulaminy techniczne stacji wchodzących w skład TRP znajdują się na poszczególnych stacjach.
- 3.7.3. Jako podstawę kierowania ruchem pociągów w TRP oraz obsługi punktów ładunkowych przyjmuje się opracowany na daną dobę rozkład jazdy pociągów.
- 3.7.4. W przypadku konieczności zamknięcia toru i wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej nad torem, ruch pociągów prowadzony jest na podstawie tymczasowego regulaminu prowadzenia ruchu pociągów.
- 3.7.5. Potrzeby przewozowe rejonu oraz obsługę trakcyjną pociągów zabezpiecza właściwy terytorialnie Zakład Spółki PKP CARGO S.A. w oparciu o okresowe plany pracy TRP. Obsługę techniczną taboru wagonowego w rejonie prowadzą wyznaczone stacje kolejowe. W przypadkach szczególnych, kiedy nie posiadają one możliwości zabezpieczenia pełnego zakresu obsługi taboru, organizuje się dodatkowe posterunki rewidenckie.
- 3.7.6. Nie należy dopuszczać do nadmiernego gromadzenia się taboru w granicach rejonu przeładunkowego, a opróżnione składy pociągów po wyładunku w rejonie wyładunkowym należy wysłać zgodnie z poleceniem właściwego terytorialnie dyspozytora zakładowego.
- 3.7.7. Na stacjach rejonu załadunkowego i wyładunkowego próbę hamulca przy pociągach dokonują wydelegowani rewidenci wagonów.

3.8. Organizacja ruchu na drogach w TRP

- 3.8.1. Wytypowane drogi w TRP powinny spełniać określone, przez ministra właściwego do spraw transportu, wymagania techniczno-obronne w zakresie przygotowania infrastruktury drogowej na potrzeby obronne państwa przy użytkowaniu dróg i obiektów inżynierskich. Przed uruchomieniem TRP drogi te należy oznakować.
- 3.8.2. Kierowanie ruchem na drogach zabezpieczają wydzielone siły i środki przemieszczanych jednostek wojskowych oraz kompanie drogowo-eksploatacyjne (kde) we współdziałaniu z policją.
- 3.8.3. Na nienormatywnych odcinkach dróg, o ograniczonej szerokości jezdni, na których nie można prowadzić ruchu dwukierunkowego, należy organizować punkty wymijania oraz przewidywać posterunki regulacji ruchu. W zorganizowanych punktach wymijania wprowadza się zasadę uprzywilejowanego kierunku ładownego tzn. pojazdy bez ładunku powinny ustąpić z drogi mijanemu pojazdowi z ładunkiem.
- 3.8.4. Oznakowanie dróg w rejonie wykonuje właściwy terytorialnie Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Do tego celu zabezpiecza on odpowiednią ilość znaków drogowych z wojskową klasyfikacją obciążeń obiektów mostowych według standardów NATO.

3.9. Organizacja łączności w TRP

- 3.9.1. System łączności organizuje się w oparciu o etatowe i przydzielone środki łączności radiowej i przewodowej zgodnie z wytycznymi Wojskowego Komendanta TRP.
- 3.9.2. Do zapewnienia operatywnej pracy Kolejowe Kierownictwo TRP powinno posiadać połączenia telefoniczne z:
- 1) Wojskowym Komendantem TRP;
 - 2) dyspozytorem-koordynatorem ekspozytury;
 - 3) właściwym Zakładem Linii Kolejowych;
 - 4) właściwym Zakładem Spółki PKP CARGO S.A.;
 - 5) poszczególnymi stacjami (punktami ładunkowymi);
 - 6) punktami przeprawowymi;
 - 7) krajowym systemem wykrywania i alarmowania.
- 3.9.3. W przypadku przerwania łączności przewodowej w TRP na okres jej przywrócenia wykorzystuje się ruchomą łączność radiową.

4. Postanowienia końcowe

4.1. Opracowanie Kolejowych regulaminów organizacji pracy TRP

4.1.1. Kolejowy regulamin organizacji pracy TRP opracowuje się oddzielnie dla każdego rejonu.

4.1.2. Kolejowy regulamin organizacji pracy TRP powinien zawierać:

- 1) podstawę prawną wyznaczenia rejonu przeładunkowego;
- 2) sposób uruchomienia TRP;
- 3) organizację pracy Kierownictwa Rejonu i zakres obowiązków osób funkcyjnych;
- 4) lokalizację i parametry techniczne wytypowanych do obsługi rejonu stacji kolejowych, układ torowy tych stacji wraz z rozmieszczeniem punktów ładunkowych;
- 5) przebieg dróg wewnątrz rejonu, usytuowanie stałych mostów drogowych oraz osi przepraw promowych i mostowych;
- 6) określenie zdolności przeładunkowej z wykazaniem zdolności poszczególnych punktów ładunkowych;
- 7) plan osłony technicznej infrastruktury rejonu;
- 8) sposób obsługi trakcyjnej i taborowej;
- 9) sposób postępowania w przypadku konieczności wyłączenia napięcia z sieci trakcyjnej nad torami przewidzianymi do pracy przeładunkowych oraz procedury organizacji pracy w pobliżu napięcia;
- 10) odpowiednie aneksy do regulaminów technicznych dla stacji wchodzących w skład TRP uwzględniające ewentualne zmiany charakteru pracy tych stacji;
- 11) organizację współdziałania i łączności;
- 12) ostrzeżenie i alarmowanie;
- 13) schematy miejsc rozwinięcia kolejowego kierownictwa TRP;
- 14) wzory dokumentów.

4.1.3. Kolejowy regulamin organizacji pracy TRP opracowuje wyznaczony przez Prezesa Zarządu Polskich Linii Kolejowych S.A., właściwy terytorialnie Zakład Linii Kolejowych, przy udziale podmiotów zaangażowanych w organizację pracy rejonu. Regulamin podlega uzgodnieniu z właściwym organem Sił Zbrojnych RP oraz komórką do spraw obronnych PKP S.A.

4.1.4. Uzgodnione Kolejowe regulaminy organizacji pracy TRP zatwierdza Prezes Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

4.1.5. Wyciągi z zatwierdzonych Kolejowych regulaminów organizacji pracy TRP, zawierające zakres zadań, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przesyła do podmiotów zaangażowanych w organizację pracy rejonu.

4.2. Przykładowy układ i zawartość Kolejowego regulaminu organizacji pracy TRP

1. Arkusz uzgodnień
2. Tabela zmian aktualizacyjnych
3. Wykaz osób, które zapoznały się z regulaminem
4. Podstawa prawna opracowania Kolejowego regulaminu organizacji pracy TRP „...”
5. Przeznaczenie i zadania TRP „...”
 - 5.1. Przeznaczenie TRP
 - 5.2. Zadania TRP
 - 5.3. Struktura organizacyjna TRP
6. Lokalizacja, rozwinięcie i możliwości TRP „...”
 - 6.1. Lokalizacja TRP
 - 6.2. Rozwinięcie TRP
 - 6.3. Możliwości TRP
7. Infrastruktura kolejowa TRP „...”
 - 7.1. Stacje i punkty ładunkowe
 - 7.2. Linie kolejowe
 - 7.3. Urządzenia techniczne i specjalne
8. Osłona techniczna infrastruktury kolejowej TRP „.....”
 - 8.1. Charakterystyka techniczno-eksploatacyjna linii kolejowych
 - 8.2. Analiza i ocena zagrożeń infrastruktury kolejowej w rejonie
 - 8.3. Analiza i ocena zasobów materiałowych w rejonie
 - 8.4. Prognozowanie zniszczeń infrastruktury transportowej w rejonie
 - 8.5. Plan działań osłonowych
 - 8.6. Logistyka działań osłonowych
9. Organizacja pracy Kolejowego Kierownictwa TRP „.....”
 - 9.1. Zadania i obowiązki Kolejowego Kierownictwa TRP
 - 9.2. Skład Kolejowego Kierownictwa TRP
 - 9.3. Zadania i obowiązki osób funkcyjnych Kolejowego Kierownictwa TRP
 - 9.4. Ruch pociągów i obsługa trakcyjna w TRP
 - 9.5. Organizacja pracy
 - 9.6. Organizacja łączności

- 9.7. Organizacja współdziałania
- 9.8. Dokumentacja planistyczna i sprawozdawczo-informacyjna
- 10. Ostrzeganie i alarmowanie w TRP „...”
 - 10.1. Ostrzeganie i alarmowanie pracowników o zagrożeniach
 - 10.2. Rodzaje alarmów
 - 10.3. Tabela sygnałów alarmowych
 - 10.4. Procedury działania dyżurnego na wypadek wystąpienia nadzwyczajnych zdarzeń
 - 10.5. Zasady zachowania się na wypadek alarmu
- 11. Schematy miejsc rozwinięcia Kolejowego Kierownictwa TRP
- 12. Wzory dokumentów sprawozdawczo-informacyjnych TRP

4.3. Kontrola stanu przygotowania TRP do pracy

- 4.3.1. Kontrolę stanu przygotowania rejonu do pracy przeprowadza się w celu sprawdzenia poprawności i terminowości wykonania zadań, o których mowa w pkt. 2.2. – 2.4.:
 - 1) w szczególności sprawdzeniu podlega ustalenie stanu faktycznego w zakresie:
 - a) realizacji zadań związanych z przygotowaniem poszczególnych stacji do planowanych przeładunków,
 - b) przygotowania dróg do wymogów postulowanych przez MON,
 - c) wykorzystania przydzielonych środków finansowych na realizację w/w zadań,
 - d) współpracy kontrolowanych jednostek organizacyjnych z pozostałymi uczestnikami procesu przygotowania TRP do pracy,
 - e) prowadzenia dokumentacji planowania obronnego.
- 4.3.2. Kontrole stanu przygotowania TRP do pracy zarządza właściwy organ MON w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu.
- 4.3.3. Organ zarządzający kontrolę określa zakres przedmiotowy kontroli, termin jej przeprowadzenia, skład zespołu kontrolującego oraz ponosi koszty związane z jej organizacją.
- 4.3.4. Osobom włączonym w skład zespołu kontrolującego lub indywidualnie uprawnionym do kontroli wystawia się upoważnienie na zasadach i w trybie określonym przepisami w sprawie kontroli realizacji zadań w zakresie obronności.
- 4.3.5. Wyniki kontroli przedstawia się w formie protokołu organowi zarządzającemu kontrolę oraz kontrolowanej jednostce organizacyjnej.