

REGULAMIN

pracy boczniczy kolejowej

SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o.
ul. Fabryczna 1
55-080 Kąty Wrocławskie

Regulamin sporządzono w 6 (sześciu) jednobrzmiących

egzemplarzach Regulamin zawiera 74 strony ponumerowane

Uzgodniono:


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Zakład Linii Kolejowych
68-002 Wąbrzych, ul. Parkowa 9
1223ES.603.75.2021. JS

Wąbrzych dnia 16.12.2021

DYREKTOR
wz.
mgr Roman Białobrzycki
Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych

ZATWIERDZAM

31.01.2022 r.

Przemysław Zemla

Prokurent
Schavemaker Invest Sp. z o.o.

Alina Galicka

Prezident
Schavemaker Invest Sp. z o.o.

SPIS TREŚCI

ROZDZIAŁ I	6
1. POSTANOWIENIA OGÓLNE	6
1.1. PODSTAWA PRAWNA OPRACOWANIA REGULAMINU	6
1.2. CEL OPRACOWANIA REGULAMINU	6
1.3. PODSTAWA EKSPLOATACJI BOCZNICY	6
1.4. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU	6
1.5. UŻYTKOWNIK BOCZNICY I WSPÓŁUŻYTKOWNICY	6
1.6. PRZEZNACZENIE BOCZNICY	7
1.7. ZAKRES STOSOWANIA PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH	7
ROZDZIAŁ II	8
2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY	8
2.1. POŁOŻENIE BOCZNICY	8
2.2. OKREGI NASTAWCZE I POSTERUNKI RUCHU ORAZ ICH OBSADA	8
2.3. LOKALIZACJA PUNKTÓW ZDAWCZO - ODBIORCZYCH	8
2.4. WYKAZ TORÓW BOCZNICOWYCH	9
2.5. WYKAZ ROZJAZDÓW	10
2.6. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM	11
2.7. KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE	12
2.8. PRZEJAZDY KOLEJOWE I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH	12
2.9. OŚWIECENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ	12
2.10. PUNKTY ŁADUNKOWE	12
2.11. URZĄDZENIA ŁADUNKOWE	12
2.12. WAGI WAGONOWE	12
2.13. BRAMY KOLEJOWE	12
2.14. BUDOWLE I ICH SKRAJNIA	12
2.15. PLACE SKŁADOWE I ZASIEKI	13
2.16. SYGNAŁY, WSKAŹNIKI I TABLICE	13
2.17. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE	13
2.18. TABOR KOLEJOWY	13
2.19. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI	13
ROZDZIAŁ III	14
3. ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ A TORAMI ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY, Z KTÓRMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA	14
3.1. ZASADY JAZDY ZE STACJI OBSŁUGUJĄCEJ DO BOCZNICY	14
3.2. ZASADY OBSŁUGI BOCZNICY	14
ROZDZIAŁ IV	16
4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY	16
4.1. PODSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ	16
4.2. LICZBA OBSŁUG I CZAS ICH TRWANIA	16
4.3. MASA HAMUJĄCA SKŁADÓW MANEWROWYCH	16
4.4. DOPUSZCZALNY NACISK OSI NA TOR KOLEJOWY	17
4.5. OGRANICZENIA W KURSOWANIU POJAZDÓW KOLEJOWYCH	17
4.6. RUCH LOKOMOTYW PRZEWOŹNIKÓW PO TORACH BOCZNICOWYCH	17
4.7. RUCH LOKOMOTYWY UŻYTKOWNIKA BOCZNICY PO TORACH ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓRYMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA	17
ROZDZIAŁ V	18

5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY	18
5.1. PODZIAŁ BOCZNICY NA REJONY MANEWROWE.....	18
5.2. MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWROWYCH POJAZDÓW KOLEJO-WYCH PO TORACH BOCZNICY	18
5.3. DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ.....	18
5.4. USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH W SKŁADZIE MANEWROWYM	19
5.5. SPRZĘGANIE I ROZSPRZĘGANIE WAGONÓW I LOKOMOTYW	19
5.6. OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE.....	19
5.7. OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE	19
5.8. JAZDY MANEWROWE PRZEZ PRZEJAZDY I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH W POZIOMIE SZYN.....	19
5.9. DOZWOLONA LICZBA WAGONÓW PRZETACZANYCH W JEDNEJ GRUPIE MANEWROWEJ BEZ OBSADZANIA HAMULCÓW RECZNYCH LUB WŁĄCZENIA ZESPOLONYCH	19
5.10. PRZETACZANIE TABORU KOLEJOWEGO SIŁĄ LUDZKĄ, PRZY UŻYCIU CIĄGNIKÓW DROGOWYCH LUB PODCIĄGAREK WAGONÓW.....	19
5.11. UKŁADANIE DRÓG PRZEBIEGU DLA MANEWRÓW ORAZ PRZEKŁADANIE ZWROTNIC	20
5.12. GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI I ICH UŻYTKOWANIE	20
5.13. ZABEZPIECZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM....	20
ROZDZIAŁ VI.....	22
6. ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY	22
6.1. PLANOWANIE I ORGANIZOWANIE PRACY MANEWROWEJ.....	22
6.2. ZADANIA W ZAKRESIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ	22
6.3. CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH	23
6.4. WAŻENIE WAGONÓW	23
6.5. PRACA MANEWRÓW W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH.....	23
6.6. WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO W CZASIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ I OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH	24
ROZDZIAŁ VII.....	26
7. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO	26
7.1. PRZYJMOWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM 26	
7.2. PRZEKAZYWANIE WAGONÓW PO WYKONANIU CZYNNOŚCI ŁADUNKO-WYCH NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM.....	26
7.3. PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM OD I DLA PRZEWOŹNIKA.....	27
7.4. POSTĘPOWANIE NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM PO STWIERDZENIU USZKODZEŃ LUB INNYCH NIEPRAWIDŁOWOŚCI W WAGONACH I PRZESYŁKACH.....	28
ROZDZIAŁ VIII	29
8. ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWÓZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH.....	29
8.1. CHARAKTERYSTYKA TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH I POSTĘPOWANIE Z NIMI	29
8.2. POSTĘPOWANIE Z TOWARAMI NIEBEZPIECZNYMI NA BOCZNICY KOLEJOWEJ	29

8.3. KWALIFIKACJE I SZKOLENIA PRACOWNIKÓW UCZESTNICZĄCYCH W PROCESIE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH ORAZ OBSŁUDZE URZĄDZEŃ DO NAPEŁNIANIA I OPRÓŻNIANIA ZBIORNIKÓW TRANSPORTOWYCH	31
8.4. WYPOSAŻENIE I OZNAKOWANIE TABORU KOLEJOWEGO	31
ROZDZIAŁ IX.....	32
9. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIEM OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY	32
9.1. REMONTY, KONSERWACJA I UTRZYMANIE INFRASTRUKTURY KOLEJO-WEJ BOCZNICY	32
ROZDZIAŁ X.....	33
10. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW	33
10.1. KWALIFIKACJE, SZKOLENIA PRACOWNIKÓW I BADANIA LEKARSKIE 34	
10.2. WYMOGI KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW TRANSPORTU KOLEJOWEGO.....	33
10.3. SZKOLENIE PRACOWNIKÓW, EGZAMINY, STOSOWNA DOKUMENTACJA.....	33
10.4. BADANIA LEKARSKIE	34
ROZDZIAŁ XI.....	35
11. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY	35
11.1. KIEROWANIE PRACĄ BOCZNICY I SPRAWOWANIE NADZORU NAD WYKONYWANIEM PRACY MANEWROWEJ.....	35
11.2. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW BOCZNICY ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM.....	35
ROZDZIAŁ XII.....	37
12. POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU WYPADKU KOLEJOWEGO NA TORACH BOCZNICY LUB WYPADKU Z LUDŹMI.....	37
12.1. POSTANOWIENIA OGÓLNE.....	37
12.2. ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU	37
12.3. POSTĘPOWANIE PO OTRZYMANIU ZGŁOSZENIA O ZDARZENIU.....	37
12.4. POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU ZDARZENIA.....	37
12.5. ZGŁOSZENIE O ZDARZENIU	38
12.6. SPOSÓB PROWADZENIA POSTĘPOWANIA PRZEZ KOMISJĘ KOLEJOWĄ.....	38
ROZDZIAŁ XIII.....	39
13. ZASADY WSPÓŁPRACY ZARZĄDCÓW DRÓG KOLEJOWYCH.....	39
13.1. DZIAŁANIA PODEJMOWANE W SYTUACJACH WYJĄTKOWYCH I W TRUDNYCH WARUNKACH.....	39
13.2. TRYB WYJAŚNIANIA PRZYCZYN POWAŻNYCH WYPADKÓW, WYPADKÓW I INCYDENTÓW W TRANSPORCIE KOLEJOWYM.....	40
13.3. ZASADY WZAJEMNYCH ROZLICZEŃ:.....	40
13.4. TRYB ROZSTRZYGANIA SPORÓW:.....	40
ROZDZIAŁ XIV	41
14. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW	41
14.1. ZARZĄDCA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓREGO TORAMI POŁĄCZONA JEST BOCZNICA.....	41
14.2. PRZEWOŹNICY KOLEJOWI OBSŁUGUJĄCY BOCZNICĘ	41
ROZDZIAŁ XV	43
15. POSTANOWIENIA KOŃCOWE	43

15.1. ROZDZIELNIK REGULAMINU	43
15.2. OBOWIĄZEK WPROWADZENIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU	43
15.3. OBOWIĄZEK PRZYJĘCIA TREŚCI REGULAMINU DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA.....	43
ROZDZIAŁ XVI	44
16. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU	44
ROZDZIAŁ XVII.....	46
17. WYKAZ PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI REGULAMINU PRACY BOCZNICY	46
ROZDZIAŁ XVIII	49
18. ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU	49
18.1. ZAŁĄCZNIK NR 1 – KLASY TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH WEDŁUG RID	49
18.2. ZAŁĄCZNIK NR 2 – WYKAZ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH WYSOKIEGO RYZYKA (TWR)	50
18.3. ZAŁĄCZNIK NR 3 – STAŁE OZNACZENIA OSTRZEGAWCZE NA WAGONACH WYMAGAJĄCYCH ZACHOWANIA SZCZEGÓLNEJ OSTROŻNOŚCI PRZY WYKONYWANIU MANEWRÓW	51
18.4. ZAŁĄCZNIK NR 4 – WZORY NALEPEK OSTRZEGAWCZYCH.....	54
18.5. ZAŁĄCZNIK NR 5 – KARTA CHARAKTERYSTYKI UN3480.....	61
18.6. ZAŁĄCZNIK NR 6 – KARTA CHARAKTERYSTYKI UN2924.....	65
18.7. ZAŁĄCZNIK NR 7 – PLAN SCHEMATYCZNY URZĄDZEŃ ZABEZPIECZENIE I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM BOCZNICY KOLEJOWEJ	73
18.8. ZAŁĄCZNIK NR 8 – PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY KOLEJOWEJ	74

ROZDZIAŁ I

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1. PODSTAWA PRAWNA OPRACOWANIA REGULAMINU

1. Niniejszy „Regulamin pracy boczniczy kolejowej SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o., ul. Fabryczna 1, 55-080 Kąty Wrocławskie” zwany dalej w skrócie Regulaminem, został sporządzony na podstawie postanowienia § 6 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz.U. z 2015r., poz. 360 z późniejszymi zmianami) w związku z wymogiem postawionym przez Art. 19 ust. 3 pkt 4) ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117, z póź. zm.).
2. Treść niniejszego Regulaminu pracy boczniczy kolejowej jest opracowana zgodnie z Obwieszczeniem Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej sporządzanego przez jej użytkownika (Dziennik Urzędowy Ministra Infrastruktury Nr 3 z 26 lutego 2010, poz. Nr 8).
3. W niniejszym „Regulaminie pracy boczniczy kolejowej” uwzględniono również postanowienia:
1) Regulaminu technicznego stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie.

1.2. CEL OPRACOWANIA REGULAMINU

1. Celem opracowania regulaminu jest określenie warunków technicznych, organizacyjnych, obsługi boczniczy, jej punktów ładunkowych zapewniających bezpieczeństwo osób, taboru i ładunku podczas wykonywania i prowadzenia ruchu kolejowego oraz sprawnego wykonywania zadań na boczniczy.

1.3. PODSTAWA EKSPLOATACJI BOCZNICY

Podstawą eksploatacji boczniczy jest:

1. Świadectwo Bezpieczeństwa wydane przez Urząd Transportu Kolejowego, które potwierdza zgodność do bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na boczniczy.
2. Regulamin pracy boczniczy kolejowej SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o., ul. Fabryczna 1, 55-080 Kąty Wrocławskie.

1.4. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU

1. Zasady i warunki określone w treści niniejszego Regulaminu pracy boczniczy kolejowej obowiązują wszystkich pracowników związanych bezpośrednio z eksploatacją i transportem kolejowym boczniczy oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę.

1.5. UŻYTKOWNIK BOCZNICY I WSPÓLUŻYTKOWNICY

1. Bocznicę użytkuje SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o., ul. Fabryczna 1, 55-080 Kąty Wrocławskie.
2. W dalszej treści Regulaminu bocznicza będzie określana skrótową nazwą „SCHAVEMAKER”.
3. Stałych współużytkowników boczniczy nie ma.
4. Zgodę na współużytkowanie boczniczy wyraża posiadacz boczniczy i przedkłada deklarację na współużytkowanie zainteresowanemu licencjonowanemu przewoźnikowi.

1.6. PRZEZNACZENIE BOCZNICY

1. Bocznicą kolejową „SCHAVEMAKER” stanowiącą Obiekt Infrastruktury Usługowej OIU, przeznaczoną jest do:
 - 1) przyjmowania przesyłek wagonowych z materiałami, urządzeniami i produktami do planowej działalności terminala;
 - 2) przyjmowania wagonów próżnych pod załadunek towarów od przewoźników;
 - 3) przyjmowania wagonów ładunkowych do rozładunku od przewoźników;
 - 4) podstawiania przyjętych wagonów na punkty ładunkowe bocznic i zabierania ich z tych miejsc;
 - 5) ładowania towarów do podstawionych wagonów na punktach ładunkowych bocznic;
 - 6) rozładunku towarów z podstawionych wagonów na punkty ładunkowe;
 - 7) zdawania wagonów ładunkowych i próżnych przewoźnikom kolejowym.

1.7. ZAKRES STOSOWANIA PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH

Użytkownik bocznic posiada i stosuje przepisy wewnętrzne, obejmujące swym zakresem całą bocznicę:

1. Instrukcja w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznic kolejowej
2. Przepisy wewnętrzne prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji na bocznic kolejowej
3. Przepisy wewnętrzne utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznic
4. Instrukcja postępowania przy przewozie transportem kolejowym towarów niebezpiecznych

ROZDZIAŁ II

2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY

2.1. POŁOŻENIE BOCZNICY

1. Bocznicą kolejową „SCHAVEMAKER” jest bocznicą stacyjną, odgałęziającą się na stacji Kąty Wrocławskie, położonej na linii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nr 274 Wrocław Świebodzki– Zgorzelec.
2. Bocznicą kolejową „SCHAVEMAKER” odgałęzia się na stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie rozjazdem krzyżowym pojedynczym nr 3, od toru stacyjnego nr 2, w km 20,238.00 linii PKP PLK S.A. nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec.
3. Początek bocznic, stanowiący punkt styku dróg kolejowych pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a bocznicą kolejową „SCHAVEMAKER”, położony jest na styku za krzyżownicą rozjazdu nr 3a w km 0,016.00 toru bocznicowego nr 101.

2.2. OKREGI NASTAWCZE I POSTERUNKI RUCHU ORAZ ICH OBSADA

1. Bocznicą kolejową stanowi jeden okręg nastawczy.
2. Posterunku ruchu na i przy bocznic nie ma.

2.3. LOKALIZACJA PUNKTÓW ZDAWCZO - ODBIORCZYCH

1. Punkty zdawczo odbiorcze bocznic kolejowej zlokalizowane są na torach nr 102 i 103.
2. Miejsca punktów zdawczo-odbiorczych oznaczone są tablicami z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy”, zlokalizowanymi: po prawej stronie toru nr 103:
 - 1) dla toru nr 103 po lewej stronie tego toru w jego 0,050.00 km;
 - 2) dla toru nr 102 po lewej stronie tego toru w jego 0,033.00 km.

2.4. WYKAZ TORÓW BOCZNICOWYCH

1. Wykaz torów bocznicowych i ich przeznaczenie.

WYKAZ TORÓW											
Nr toru	Nazwa toru i przeznaczenie	Granica toru od – do	długość całkowita	długość użyteczna			rodzaj			pojemność (w wagonach o długości 15 m)	uwagi
				od	do	[m]	szyny (typ)	podkłady	podsyпка		
101	Dojazdowo-odstawczy	ŚR3 - KO	261	U103	KO	65	S49	betonowe	tluczeń	4	Dzierżawiony od PKP PLK S.A. IZ Wałbrzych
101a	Ochronny	S101 - KO	66	--	--	--	S49	drewniane	tluczeń	--	Dzierżawiony od PKP PLK S.A. IZ Wałbrzych
102	Ładunkowo-rozładunkowy; zdawczo-odbiorczy	S103 - KO	642	PKT zdaw.-odb	KO	609	S49	betonowe	tluczeń	40	Na terenie bocznic
103	Ładunkowo-rozładunkowy; zdawczo-odbiorczy	S102 - KO	655	PKT zdaw.-odb	KO	605	S49	betonowe	tluczeń	40	Na terenie bocznic
RAZEM			1624				1279				84

Objaśnienia skrótów:

- KO - koziół oporowy
- ŚR - środek rozjazdu
- S - styk przedgłówny rozjazdu
- U - ukres rozjazdu
- PKT zdaw.-odb - punkt zdawczo-odbiorczy

2. Parametry techniczne torów.

Nr toru	Nazwa/przeznaczenie toru	Typ nawierzchni	Minimalny promień łuku toru	Maksymalna prędkość techniczna jazdy po torze w km/h	Rodzaj toru	Tor posiada	
						Izolację torową	Urządzenia do zwalniania przebiegów
1.	2.	3.	4.	5.	7.	8.	9.
101	Dojazdowo-odstawczy	S49	R=350	5	klasyczny	nie	nie
101a	Ochronny	S49	Na odcinku prostym	5	klasyczny	nie	nie
102	Ładunkowo-rozładunkowy; zdawczo-odbiorczy	S49	R=180	5	klasyczny	nie	nie
103	Ładunkowo-rozładunkowy; zdawczo-odbiorczy	S49	R=190	5	klasyczny	nie	nie

3. Pochylenia podłużne torów na bocznicach.

Nr toru	Rodzaj pochylenia podłużnego toru wg kilometracji	Wielkość pochylenia w ‰	Na długości w metrach
1.	2.	3.	4.
101	spadek	2,5	128,00
	spadek	2,0	33,00
	spadek	3,00	100,00
101a	poziom	0,0	66,00
102	spadek	1,5	170,00
	poziom	0,0	472,00
103	spadek	2,0	180,00
	poziom	0,0	475,00

2.5. WYKAZ ROZJAZDÓW

1. Rodzaje, typ i parametry techniczne dotyczące bocznicowych rozjazdów.

Lp.	Numer rozjazdu	Rodzaj rozjazdu	Typ szyn	Promień	Skos rozjazdu	Podrozjazdnice	Podsypka	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	10.
1	101	Rzp	S49	190	1:9	drewniane	tluczeń	Własność PKP PLK S.A.
2	102	Rzp	S49	190	1:9	drewniane	tluczeń	Własności PKP PLK S.A.
3	103	Rls	S49	215	1:4,8	drewniane	tluczeń	Własności użytkownika bocznic

2. Zasadnicze położenie, sposób obsługi (nastawiania), uzależnienia rozjazdów.

Numer rozjazdu	Położenie zasadnicze rozjazdu	Sposób przestawiania: "e" – elektryczny "r" – ręczny,	Obowiązek przestawienia zwrotnicy należy do	Przystosowanie zwrotnicy do lokalnego nastawiania	Wypożyczenie rozjazdu w latarnię	Uzależnienia kluczowe
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
Rozjazd odgałęziający bocznice, zlokalizowany poza bocznica, na terenie zarządcy PKP PLK S.A. stacji Kąty Wrocławskie						
3	Po torze stacyjnym nr 2 stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie	e	Dyżurnego ruchu stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie			
Rozjazdy na terenie bocznicy						
101	Na tor nr 101a	e	Dyżurnego ruchu stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie	nie	nie	Włączony do systemu zależnościowego urządzeń srk stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie
102	Po torze nr 101	r	drużyna manewrowa przewoźnika	tak	tak	nie uzależniona
103	Po torze nr 101	r	drużyna manewrowa przewoźnika	tak	tak	nie uzależniona

3. Układ torowy bocznicy z uwzględnieniem punktów ładunkowych oraz innych urządzeń infrastruktury kolejowej został przedstawiony na planie sytuacyjnym bocznicy stanowiącym Załącznik Nr 8, będący integralną częścią niniejszego Regulaminu.

2.6. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM

- Na bocznicy urządzeniami zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym są:
 - światlna tarcza manewrowa Tm1, zlokalizowana w km 0,054.00 toru nr 101, po prawej jego stronie,
 - elektryczny napęd zwrotnicy rozjazdu nr 101;
 - czujnik obecności koła 101/3;
 - czujnik obecności koła 101a.

W/w urządzenia włączone są do systemu zależnościowego urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie. Urządzenia jak w ppkt. 1) i 2) obsługiwane są na drodze elektrycznej przez dyżurnego ruchu tej stacji.
- Zabezpieczeniem przed nie uzgodnionymi wyjazdami z bocznicy na tory PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest ułożenie uzależnionej systemem zależnościowym urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie zwrotnicy rozjazdu nr 101 w położeniu zasadniczym kierującym na tor nr 101a, oraz światlna tarcza manewrowa Tm1.
- Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na bocznicy kolejowej przedstawiono na planie schematycznym urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym bocznicy, stanowiącym Załącznik nr 7 do niniejszego Regulaminu.

4. Na boczniczy w pomieszczeniu nadzorującego bocznicę – Kierownika ds. kolejowych, znajduje się jedna zapasowa spona iglicowa.
5. Za stan spony iglicowej odpowiedzialny jest Kierownik ds. kolejowych.

2.7. KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE

1. Na boczniczy kolejowych obiektów inżynierskich nie ma.

2.8. PRZEJAZDY KOLEJOWE I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH

1. Na terenie boczniczy przejazdów kolejowych i przejść dla pieszych nie ma.

2.9. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Tory, teren boczniczy i obiekty oświetlane są w porze ciemnej światłem elektrycznym rozmieszczonym na całym terenie boczniczy, załączanym automatycznie przełącznikiem zmierzchowym.
2. Oświetlenie zewnętrzne torów boczniczy musi być bezwzględnie włączone w porze ciemnej lub w warunkach ograniczonej widzialności na czas wykonywania pracy manewrowej i czynności ładunkowych.

2.10. PUNKTY ŁADUNKOWE

1. Punkty ładunkowe dla załadunku i rozładunku wagonów zlokalizowane na torach nr 102 i 103, na długościach użytecznych tych torów.

2.11. URZĄDZENIA ŁADUNKOWE

1. Na boczniczy do rozładunków i załadunków wagonów eksploatowane są samojezdne manipulatory kontenerowe typu Reachstacker oraz inne wózki jezdniowe z napędem silnikowym z mechanicznym napędem podnoszenia.

2.12. WAGI WAGONOWE

1. Na terenie boczniczy wag wagonowych nie ma.

2.13. BRAMY KOLEJOWE

1. Na terenie boczniczy zlokalizowane są bramy:
 - 1) brama przesuwna ogrodzenia zewnętrznego przecinająca tory nr 101 i 103, zlokalizowana w km 0,030.00 toru nr 103 i w km 0,158.00 toru nr 101;
 - 2) brama dwuskrzydłowa ogrodzenia zewnętrznego przecinająca tor nr 101, zlokalizowana w km 0,186.00 toru nr 101

2.14. BUDOWLE I ICH SKRAJNIA

1. Na terenie boczniczy w obrębie jej torów nie ma obiektów budowlanych w granicach skrajni o parametrach wg PN-69K-02057, Wytycznych UIC oraz przepisów wewnętrznych utrzymania nawierzchni kolejowej na boczniczy.

2.15. PLACE SKŁADOWE I ZASIEKI

1. Na terenie bocznicy zlokalizowany jest plac składowy na długości użytecznej toru nr 103, przyległy do tego toru.

2.16. SYGNAŁY, WSKAŹNIKI I TABLICE

2. Na terenie bocznicy jest świetlna tarcza manewrowa Tm1, zlokalizowana w km 0,054.00 toru nr 101, po prawej jego stronie.
3. Na terenie bocznicy znajdują się sygnały zamknięcia toru „Z1”, zlokalizowane na:
 - 1) bramach ogrodzenia zewnętrznego bocznicy, wskazanych w pkt 2.13 ppkt1) i 2) ;
 - 2) na początku ławy piaskowej, przed kozłem oporowym końca toru nr 101;
 - 3) na początku ławy piaskowej, przed kozłem oporowym końca toru nr 101a;
 - 4) na zakończeniach torów nr 102 i 103.
3. Miejsca punktów zdawczo-odbiorczych oznaczone są tablicami z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy”, zlokalizowanymi: po prawej stronie toru nr 103:
 - 1) dla toru nr 103 po lewej stronie tego toru w jego 0,050.00 km;
 - 2) dla toru nr 102 po lewej stronie tego toru w jego 0,033.00 km.
4. Wskaźniki na terenie bocznicy znajdują się:
 - 1) wskaźnik oznaczający granicę bezpiecznego pozostawienia taboru na torach /słupek kresowy - wskaźnik W-17 koloru białą czerwonego/ znajduje się w ukresach wszystkich rozjazdów,
 - 2) na zwrotnicach rozjazdów nr 102 i 103, umieszczone są wskaźniki zwrotnicowe „W”, oznaczające kierunek jazdy przez ułożoną zwrotnicę rozjazdu w postaci tarczy nieoświetlonej w porze ciemnej.

2.17. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE

1. Użytkownik bocznicy nie eksploatuje żadnych urządzeń i środków trakcyjnych służących do wykonywania pracy manewrowej.

2.18. TABOR KOLEJOWY

1. Bocznicą nie posiada i nie dzierżawi taboru kolejowego.
2. Bocznicą nie posiada urządzeń i środków do utrzymania taboru kolejowego.

2.19. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI

1. Bocznicą posiada łączność telefoniczną ogólnoużytkową.
2. Bocznicą nie jest wyposażona we własne urządzenia radiolączności.
3. W czasie obsługi bocznicy i wykonywania pracy manewrowej przez przewoźnika, stosowana jest radiolączność manewrowa przewoźnika wykonującego pracę manewrową.

ROZDZIAŁ III

3. ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ A TORAMI ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY, Z KTÓRMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA

3.1. ZASADY JAZDY ZE STACJI OBSŁUGUJĄCEJ DO BOCZNICY

1. Obsługa bocznicy dokonywana jest ze stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie na zasadach jazdy manewrowej wg organizacji i zasad manewrów obowiązujących w PKP PLK S.A. oraz regulaminu technicznego tej stacji, po omówieniu tej organizacji przez kierującego manewrami przewoźnika obsługującego bocznice z dyżurnym ruchu tej stacji.
2. Skład manewrowy do obsługi bocznicy wjeżdża na bocznice z torów stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie z drużyną manewrową przewoźnika obsługującego w danym momencie bocznice.
3. Skład manewrowy do obsługi bocznicy ze stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie jest pchany na tory bocznicy zdawczo odbiorcze nr 102 i 103.
Przy wyjeździe z bocznicy po jej obsłudze, skład manewrowy z torów zdawczo odbiorczych nr 102 i 103 jest ciągniony do stacji j/w.
4. Zezwoleniami na jazdy manewrowe ze stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie manewrowe wyświetlane na odpowiednich dla jazd sygnalizatorach świetlnych podawane przez dyżurnego ruchu w/w stacji, po ułożeniu przez niego na w/w stacji wraz z zwrotnicą rozjazdu nr 101 drogi przebiegu.
5. Wyjazd z torów zdawczo odbiorczych bocznicy nr 102 i 103 może odbyć się najdalej do tarczy manewrowej Tm1 zlokalizowanej po prawej stronie toru nr 101 przed rozjazdem nr 101. Dalsza jazda z bocznicy na tory stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie, może odbyć się po ułożeniu wraz z zwrotnicą rozjazdu nr 101 drogi przebiegu i wyświetleniu sygnału jazdy manewrowa na świetlnej tarczy manewrowej Tm1 przez dyżurnego ruchu w/w stacji.

3.2. ZASADY OBSŁUGI BOCZNICY

1. Na bocznice podstawiana jest ilość wagonów w składzie manewrowym wynika z ilości wagonów przychodzących w składach pociągów przybyłych do stacji Kąty Wrocławskie.
2. Suma możliwych do wstawienia wagonów na bocznice nie może przekraczać 80 wagonów czteroosiowych, to jest na tor nr 102, 40 wagonów czteroosiowych, na tor 103, 40 wagonów czteroosiowych. Ilość możliwych do podstawienia wagonów o długości nie przekraczającej 15m, wynika z długości użytecznych torów nr 102 i 103.
3. Przed podstawieniem wagonów na bocznice kierujący manewrami obowiązany jest uzgodnić z przedstawicielem bocznicy, dostępnym pod numerem telefonu 667 705 429 tor, na który powinien być podstawiony skład.
4. Kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika obsługującego bocznice powiadamia użytkownika bocznicy o jej obsłudze pod nr telefonu 667 705 429.
5. Bramy ogrodzenia zewnętrznego bocznicy otwiera pracownik użytkownika bocznicy po otrzymaniu informacji o planowanym manewrze podstawienia wagonów.

6. Kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika omawia zasady i zakres obsługi bocznic z dyżurnym ruchu stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie.
7. W czasie wjazdu na bocznicę kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika:
 - 1) upewnia się o prawidłowym ułożeniu zwrotnic wszystkich rozjazdów dla zamierzonej jazdy,
 - 2) w przypadku nieprawidłowego ułożenia zwrotnic rozjazdów obsługiwanych ręcznie do położenia odpowiedniego dla planowanej jazdy, przekłada ją do położenia zgodnego z założoną jazdą,
 - 3) upewnia się o otwarciu przesuwnej bramy ogrodzenia zewnętrznego bocznicy przecinającą tory nr 101 i 103.

ROZDZIAŁ IV

4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY

4.1. PODSTAWIANIE WAGONOW NA BOCZNICĘ

1. Obsługa bocznicy przez przewoźnika dokonywana jest zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego obsługującej bocznice stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie, niniejszego regulaminu pracy bocznicy kolejowej, obowiązującego rozkładu jazdy pociągów i planu obsługi bocznicy.
2. Obsługa bocznicy przez przewoźnika może być dokonywana o każdej porze doby zgodnie z opracowanym rozkładem jazdy pociągów, planem obsługi bocznicy.
3. Na bocznice mogą być podstawiane wszystkie rodzaje wagonów towarowych kursujących po liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A..
4. Kierownikiem manewrów w czasie dokonywania obsługi bocznicy przez przewoźnika jest kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika.
5. Na bocznicy obowiązuje podstawowa zasada bezpieczeństwa wykonywania manewrów stanowiąca, że równocześnie nie może pracować więcej niż jedna lokomotywa manewrowa.

4.2. LICZBA OBSŁUG I CZAS ICH TRWANIA

1. Ilość obsług w dobie, czas ich trwania, w tym godzina rozpoczęcia i zakończenia obsługi bocznicy wynika z rozkładu jazdy pociągów opracowanego przez PKP PLK S.A. na wniosek przewoźników i planu obsługi bocznicy opracowanego przez przewoźnika w uzgodnieniu z użytkownikiem bocznicy.
2. Rozkład jazdy i plan obsługi bocznicy może być zmieniony na wniosek przewoźnika lub użytkownika bocznicy.

4.3. MASA HAMUJĄCA SKŁADÓW MANEWROWYCH

1. Rzeczywista masa hamująca
 - 1) rzeczywista masa hamująca jest sumą mas hamujących wszystkich wagonów z czynnymi hamulcami znajdujących się w składzie manewrowym;
 - 2) masa hamująca pojazdu kolejowego wskazana jest na pojeździe kolejowym lub na tablicy przedstawczej dla odpowiedniego położenia uchwytu.
2. Wymagana masa hamująca
 - 1) dla każdego składu manewrowego należy obliczyć wymaganą masę hamującą w celu upewnienia się, że rzeczywista masa hamująca składu manewrowego nie jest mniejsza od wymaganej.
 - 2) wymaganą masę hamującą (M_{hw}) składu manewrowego obliczana się według wzoru:

$$M_{hw} = - \frac{M_o \times P_w}{100}$$

gdzie:

M_o - masa ogólna w tonach składu manewrowego (suma mas wagonów wraz z ładunkiem bez czynnej lokomotywy);

P_w - procent wymaganej masy hamującej.

Wynik zaokrągla się wzwyż do całej tony.

- 3) procent wymaganej masy hamującej (P_w) składu manewrowego, dla jazdy po torach bocznicy „SCHAVEMAKER” z maksymalną prędkością 5 km/h, wynosi 9%.
- 4) jeżeli rzeczywista masa hamująca składu manewrowego jest mniejsza od wymaganej masy hamującej i nie można włączyć odpowiedniej liczby czynnych hamulców, należy zmniejszyć ogólną

masę składu manewrowego odpowiednio do posiadanej rzeczywistej masy hamującej. Masę ogólną (M_o), jaką można przetaczać składem manewrowym przy posiadanej rzeczywistej masie hamującej (M_{hr}) i wymaganym procencie masy hamującej (P_w), oblicza się według wzoru:

$$M_o = \frac{M_{hr} \times 100}{P_w}$$

- 5) jeżeli części składu manewrowego jest hamowana hamulcem zespolonym, a część hamulcami ręcznymi, to masę hamującą oblicza się oddzielnie dla każdej z tych części. W przypadku gdy w części składu manewrowego hamowanej ręcznie brak jest wymaganej masy hamującej, to - jeżeli w części składu manewrowego na hamulcach zespolonych jest nadmiar masy hamującej i część składu manewrowego na hamulcach ręcznych ma co najmniej 3/4 masy hamującej, wymaganej dla tej części składu manewrowego - rzeczywista masa hamująca części składu na hamulcach ręcznych może być zwiększona najwyżej o tyle ton, ile wynosi nadmiar masy hamującej w części składu manewrowego na hamulcach zespolonych.

4.4. DOPUSZCZALNY NACISK OSI NA TOR KOLEJOWY

1. Dopuszczalny nacisk osi na szynę na torach bocznicowych wynosi 221 kN (22,5 tony).

4.5. OGRANICZENIA W KURSOWANIU POJAZDÓW KOLEJOWYCH

1. Z uwagi na niezelektryfikowane tory na bocznicę składy manewrowe do jej obsługi prowadzone mogą być wyłącznie trakcją spalinową. Innych ograniczeń w kursowaniu rodzajów pojazdów kolejowych nie ma.

4.6. RUCH LOKOMOTYW PRZEWOŹNIKÓW PO TORACH BOCZNICOWYCH

1. Lokomotywy przewoźników obsługujących bocznicę mogą wjeżdżać na wszystkie tory bocznic, przemieszczając się po całych ich długościach.

4.7. RUCH LOKOMOTYWY UŻYTKOWNIKA BOCZNICY PO TORACH ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓRYMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA

1. Użytkownik bocznic nie eksploatuje własnej lokomotywy manewrowej.

ROZDZIAŁ V

5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY

5.1. PODZIAŁ BOCZNICY NA REJONY MANEWROWE

1. Rejonem manewrowym nazywa się część bocznicy stanowiąca samodzielny zespół torów i urządzeń do wykonywania pracy manewrowej przez jednego kierującego manewrami przy użyciu jednego środka trakcyjnego.
2. Bocznica stanowi jeden okręg manewrowy i jednocześnie jeden rejon manewrowy.
3. Na bocznicy jednocześnie może znajdować się więcej niż jedna lokomotywa, jednak tylko jedna może w danym momencie pracować.
4. Na bocznicy, w całym jej okręgu manewrowym nie może pracować równocześnie więcej niż jedna lokomotywa, oznacza to, że równocześnie w tym okręgu i rejonie manewrowym nie mogą odbywać się manewry wykonywane więcej niż jedną lokomotywą.

5.2. MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWROWYCH POJAZDÓW KOLEJOWYCH PO TORACH BOCZNICY

1. Maksymalna prędkość wszystkich pojazdów kolejowych po torach bocznicy nie może przekroczyć 5 km/h po wolnym torze.
2. Manewry na bocznicy należy wykonywać z prędkością gwarantującą zachowanie bezpieczeństwa ludzi, taboru i ładunku.
3. Prędkość jazd manewrowych należy zawsze dostosowywać do istniejących warunków na bocznicy, a w szczególności do widoczności, rodzaju wykonywanej pracy manewrowej i warunków atmosferycznych oraz do pory dnia i roku.
4. Zachowanie nakazanej prędkości jazdy manewrowej w różnych warunkach eksploatacyjnych jest jednym z podstawowych warunków bezpieczeństwa pracy manewrowej na bocznicy.
5. Manewry należy prowadzić z ostrożnością, a prędkość jazdy należy tak regulować, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody, niebezpieczeństwa lub zagrożenia, można było prędkość danej jazdy manewrowej niezwłocznie zredukować do bezpiecznej albo zatrzymać manewrujący tabor.
6. Prędkości jazd manewrowych na bocznicy w zależności od charakteru i warunków wykonywania manewrów:

Lp.	Określenie warunków eksploatacyjnych dla jazdy manewrowej	Największa dozwolona prędkość jazdy po torach bocznicy
1.	podczas popychania lub podciągania wagonów w czasie ich załadunku na punkcie ładunkowym	3km/h
2.	przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru	3km/h
3.	po torze obok, którego pracują ludzie	3km/h
4.	w czasie niesprzyjających warunków atmosferycznych, ograniczonej widoczności, zamieci śnieżnej, gołoledzi, burzy, silnego deszczu, mgły, itp.	3km/h

5.3. DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ

1. Na bocznicy można wykonywać manewry, tj. odstawianie, przestawianie i przetaczanie wagonów jedynie pojazdem trakcyjnym - lokomotywą manewrową przewoźnika.

5.4. USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH W SKŁADZIE MANEWROWYM

1. Pojazd trakcyjny – lokomotywa wykonująca prace manewrową na bocznicy może znajdować się wyłącznie na końcu jednej strony składu, tj. od strony początku bocznicy.

5.5. SPRZĘGANIE I ROZSPRZĘGANIE WAGONÓW I LOKOMOTYW

1. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych oraz zawieszanie wolnych sprzęgów hamulcowych i ciąglowych na wsporniki podczas pracy manewrowej wykonywanej przez przewoźnika należy wyłączać do obowiązków drużyny manewrowej przewoźnika.

5.6. OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE

1. Bocznica nie posiada środków trakcyjnych.

5.7. OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE

1. Użytkownik bocznicy nie posiada własnej drużyny manewrowej.

5.8. JAZDY MANEWROWE PRZEZ PRZEJAZDY I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH W POZIOMIE SZYN

1. Na terenie bocznicy przejazdów i przejść dla pieszych w poziomie szyn nie ma.

5.9. DOZWOLONA LICZBA WAGONÓW PRZETACZANYCH W JEDNEJ GRUPIE MANEWROWEJ BEZ OBSADZANIA HAMULCÓW RECZNYCH LUB WŁĄCZENIA ZESPOŁONYCH

1. Na bocznicy maksymalna długość przetaczanego składu manewrowego bez obsadzenia hamulców wagonowych nie może przekraczać 12 wagonów.
2. Gdy skład manewrowy liczy powyżej 12 wagonów, to wtedy powinien być obsługiwany 1 wagon z ręcznym hamulcem wagonowym lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym na każde rozpoczęte 12 wagonów w składzie.
3. Jeżeli skład manewrowy ma być hamowany hamulcem ręcznym, to należy obsadzić przede wszystkim hamulce wagonów ładownych znajdujące się na pomostach wagonów. Przed uruchomieniem taboru należy sprawdzić działanie hamulców ręcznych.
4. Sprawdzenie to polega na dokręceniu dźwigni hamulca do oporu, po czym należy przekonać się, czy klocki hamulcowe mocno obejmują obręcz koła. Następnie przez odkręcenie dźwigni hamulca w odwrotną stronę należy hamulec wyluzować i sprawdzić, czy klocki hamulcowe odsunęły się od obręczy koła na dostateczną odległość (nie ocierają o obręcz kół).

5.10. PRZETACZANIE TABORU KOLEJOWEGO SIŁĄ LUDZKĄ, PRZY UŻYCIU CIĄGNIKÓW DROGOWYCH LUB PODCIĄGAREK WAGONÓW

1. Na bocznicy zabronione jest przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów.

5.11. UKŁADANIE DRÓG PRZEBIEGU DLA MANEWRÓW ORAZ PRZEKŁADANIE ZWROTNIC

1. Zwrotnice rozjazdów nr 3 (odgałęziającego bocznicy, zlokalizowanego poza bocznicy), nr 101 obsługiwane są na drodze elektrycznej przez dyżurnego ruchu stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie.
2. Zwrotnice rozjazdów nr 102 i 103 obsługuje wyłącznie drużyna manewrowa przewoźnika obsługującego bocznicy, tj. kierujący manewrami lub na jego polecenie manewrowy.
3. Przed rozpoczęciem każdego manewru, kierujący manewrami obowiązany jest poinformować telefonicznie użytkownika bocznicy o zamiarze jego wykonywania. Telefon do przedstawiciela bocznicy 667 705 429.
4. Przed podaniem sygnału do jazdy manewrowej kierujący manewrami obowiązany jest sprawdzić prawidłowość ułożenia drogi przebiegu dla danej jazdy manewrowej oraz wzrokowo upewnić się, że zwrotnice rozjazdów są ułożone odpowiednio dla przyjętych jazd manewrowych.
5. Jazda manewrowa, po uprzednio przygotowanej drodze przebiegu może się odbyć dopiero wtedy, gdy kierujący manewrami upewni się, że nie ma żadnych przeszkód dla jazdy.

5.12. GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI I ICH UŻYTKOWANIE

1. Do zabezpieczenia taboru kolejowego na bocznicy stosowane są płozy hamulcowe.
2. Na bocznicy zlokalizowany jest stojak z płozami hamulcowymi na wysokości tablicy „Punkt zdawczo odbiorczy” na międzytorzu torów nr 102 a 103 z trzema płozami o cechach SCH2 do SCH4.
3. Płozy hamulcowe nie użyte do zabezpieczania taboru muszą być umieszczone na stojaku do tego przeznaczonym.
4. Za stan, ilość i właściwe stosowanie płóz hamulcowych na bocznicy odpowiada użytkownik bocznicy – nadzorujący bocznicy.

5.13. ZABEZPIECZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEgniĘCIEM

1. Punkty zdawczo odbiorcze i jednocześnie punkty ładunkowe na torach nr 102 i 103 zlokalizowane są na pochyleniu toru wynoszącym od 0,0 do 2,0 ‰. Dokładne pochylenia podłużne torów wskazano w pkt 2.4 ppkt 3 niniejszego regulaminu.
2. Wagony przewidziane na postój muszą być zabezpieczone przed możliwością zbiegnięcia – przemieszczenia się.
3. Tabor nie będący w ruchu należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem w każdym przypadku po ukończeniu manewrów.
4. Zabezpieczenia taboru kolejowego przed zbiegnięciem – przemieszczeniem się na torach zdawczo odbiorczych, dokonuje się przez sprzęgnięcie taboru i zabezpieczenie płozą hamulcową, wyłożoną pod koła ostatniego wagonu od strony początku bocznicy. Zabezpieczenia taboru kolejowego przed zbiegnięciem – przemieszczeniem się na torze nr 101 odstawianych na postój, na odcinku od rozjazdu nr 103 do kozła oporowego, dokonuje się przez sprzęgnięcie taboru i zabezpieczenie jedną płozą hamulcową, wyłożoną pod koła ostatniego wagonu od strony początku bocznicy.
5. Pozostawianie wagonów po zakończeniu pracy manewrowej oraz od momentu podstawiania taboru na bocznicy do momentu jego zabrania z bocznicy przez przewoźnika bez zabezpieczenia, jest zabronione.
6. Podczas wykonywania czynności za i wyładunkowych, wagony powinny być zabezpieczone przed przemieszczeniem się jak wskazano w pkt 4.

7. Zabrania się używania do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem: kamieni, kawałków drewna, blach, żelaza itp. przedmiotów nie przystosowanych do tego celu.
8. Podczas zabierania wagonów z punktów zdawczo - odbiorczych oraz ładunkowych, przed daniem sygnału do odjazdu, drużyna manewrowa przewoźnika zobowiązana jest usunąć płozy hamulcowe i złożyć je w stojaku.
9. Za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem na bocznicy odpowiedzialny jest kierujący manewrami ustawiając przewoźnika w przypadku wykonywania przez niego manewrów natychmiast po ich zakończeniu lub po odstawieniu przetaczanego taboru przed odczepieniem środka trakcyjnego.

ROZDZIAŁ VI

6. ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY

6.1. PLANOWANIE I ORGANIZOWANIE PRACY MANEWROWEJ

1. Organizowanie i planowanie pracy manewrowej na bocznicy należy do obowiązków nadzorującego bocznice.
2. Kierowanie pracą manewrową wykonywaną przez przewoźnika podczas obsługi bocznicy należy do obowiązku kierującego manewrami ustawiacza przewoźnika
3. Celem wykonywania pracy manewrowej na bocznicy jest:
 - 1) podstawianie i zabieranie wagonów na i z punktów zdawczo-odbiorczych na torach nr 102 i 103, które są jednocześnie punktami na i wyładunkowymi;
 - 2) przetaczanie i przestawianie pojedynczych wagonów lub grup wagonów po torach bocznicowych lub z toru na tor.
4. Kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika odpowiada za zorganizowanie prawidłowej pracy manewrowej w celu zagwarantowania realizacji przydzielonych zadań w zakresie obsługi punktów zdawczo odbiorczych oraz ładunkowych.
5. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej związanej z obsługą bocznicy przez przewoźnika kierujący tymi manewrami ustawiacz obowiązany jest poinformować pracowników związanych z manewrami, o planie i sposobie wykonywania zamierzonej pracy manewrowej oraz pracowników związanych z czynnościami ładunkowymi w przypadku ich wykonywania przy obsłudze bocznicy.
6. Pracownicy związani z pracą manewrową i czynnościami ładunkowymi powinni być poinformowani i wiedzieć, kto jest kierującym manewrami.

6.2. ZADANIA W ZAKRESIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ

1. Manewry dokonywane są na podstawie wydanych dyspozycji przez Kierownika ds. kolejowych, który sprawuje nadzór nad pracą manewrową na bocznicy na zmianie, pod jego nieobecność zastępuje go dyspozytor transportu kolejowego na zmianie.
2. W czasie obsługi bocznicy przez lokomotywę z drużyną manewrową przewoźnika, wszelkie ruchy manewrowe na bocznicy dokonywane są na polecenie kierownika manewrów przewoźnika.
3. W czasie obsługi bocznicy przez przewoźników kierownikiem manewrów uprawnionym do wydawania poleceń na wykonanie ruchów manewrowych może być tylko jedna osoba, kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika dokonujący obsługi bocznicy.
4. Zadaniem kierującego manewrami przewoźnika w zakresie obsługi bocznicy jest:
 - 1) sprawne i bezpieczne wykonanie obsługi punktów zdawczo-odbiorczych oraz punktów ładunkowych w zakresie podstawiania, zabrania taboru kolejowego;
 - 2) współpraca z Kierownikiem ds. kolejowych bocznicy oraz z pracownikami na punktach ładunkowych;
 - 3) wykonanie zadań i wskazówek przekazanych przez Kierownika ds. kolejowych bocznicy w zakresie organizacji obsługi bocznicy tj. torów zdawczo-odbiorczych i punktów ładunkowych.
5. Kierujący manewrami może podać sygnał do wykonania danego ruchu manewrowego dopiero po upewnieniu się, że droga przebiegu jest ułożona prawidłowo i nic nie zagraża bezpieczeństwu zamierzonej jazdy manewrowej oraz po poinformowaniu telefonicznym przedstawiciela użytkownika bocznicy pod numerem 667 705 429. Po wydaniu polecenia wykonania ruchu manewrowego, kierujący manewrami powinien zająć takie miejsce, by dokładnie mógł obserwować drogę danej jazdy manewrowej i podawać w porę niezbędne sygnały manewrowe.

6.3. CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH

1. Czynności ładunkowe na bocznicy wykonywane są na torach nr 102 i 103 do wagonów przy użyciu samojezdnych maszyn kontenerowych.
2. Na czas wykonywania manewrów podczas obsługi punktów ładunkowych przez przewoźników wszelka praca ładunkowa do i z wagonów znajdujących się na punktach ładunkowych powinna być bezwzględnie wstrzymana, a użyte do tych czynności pojazdy drogowe i urządzenia ładunkowe wstrzymane, odsunięte na placu ładunkowym poza skrajnię taboru. Znajdujący się tam ludzie powinni być ostrzeżeni o mających nastąpić jazdach manewrowych i odsunięci na bezpieczną odległość w bezpieczne miejsca.
3. Dojazd lokomotywy manewrowej lub składu manewrowego, przy których trwają prace ładunkowe jest kategorycznie zabroniony.
4. Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do wagonów stojących na miejscach ładunkowych bocznicy, kierujący manewrami przewoźnika obowiązany jest:
 - 1) sprawdzić, czy nie odbywa się załadunek lub wyładunek wagonów;
 - 2) sprawdzić, czy nie dokonuje się naprawy wagonów lub ich oczyszczania;
 - 3) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych lub naprawczych oraz zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku dla uniemożliwienia jego uszkodzenia lub przesunięcia się w czasie manewrów;
 - 4) zażądać odsunięcia od taboru i z nad taboru wszelkich urządzeń ładunkowych i przerwać prace wszystkich urządzeń związanych z czynnościami ładunkowymi;
 - 5) zażądać pozamykania drzwi i włazów wagonów kontenerów oraz opuszczenia wagonów przez zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych pracowników;
 - 6) sprawdzić, czy pomiędzy budowlami i urządzeniami ładunkowymi a wagonami oraz pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie;
 - 7) sprawdzić, czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, usypów ładunków lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykołajenie;
 - 8) sprawdzić, czy składowany na placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru i nie grozi obsunięciem się w czasie ruchu taboru;
 - 9) upewnić się, że wagony stojące na punkcie ładunkowym są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło przemieszczenie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.
5. Sprawdzenia punktu ładunkowego w podanym w pkt. 4 zakresie, kierujący manewrami ustawiając przewoźnika obowiązany jest dokonać, niezależnie od tego, czy w czasie obsługi punktu ładunkowego odbywają się czynności ładunkowe, czy też nie.
6. Lokomotywa luzem lub ze składem manewrowym może dojechać do stojących wagonów na punkcie ładunkowym dopiero po wstrzymaniu wszelkich prac ładunkowych, zamknięciu drzwi wagonów, kontenerów, burt, luków, zaworów spustowych itp. zabezpieczeniu ładunku, zapewnieniu skrajni taboru i ładunku, usunięciu ludzi, pojazdów i urządzeń ładunkowych na bezpieczną odległość od toru oraz stwierdzeniu, że nic nie zagraża bezpieczeństwu pracowników, taboru, urządzeń, pojazdów i ładunków. Dojechanie do wagonów powinno być każdorazowo uzgodnione z operatorem urządzenia lub pojazdu ładunkowego oraz pracownikami związanymi bezpośrednio z czynnościami ładunkowymi.

6.4. WAŻENIE WAGONÓW

1. Ważenia wagonów na bocznicy nie dokonuje się.
Na bocznicy nie ma wagi wagonowej.

6.5. PRACA MANEROWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH

1. Warunki złej widoczności mogą być powodowane następującymi czynnikami:
 - 1) warunkami atmosferycznymi /mgła, ulewa, itp./ i porą doby;
 - 2) niekorzystnym usytuowaniem określonych obiektów na bocznicy;

- 3) specyfiką wykonywanego manewru (np. pchania wagonów),
 - 4) wywołanymi w okresie zimy /śnieżyca, zawieje, oblodzenia, zaspy, itp./
2. W warunkach złej widoczności przed rozpoczęciem każdego ruchu manewrowego i w trakcie jazdy manewrowej, zależnie od sytuacji, należy bezwzględnie:
 - 1) podawać sygnał Rp1 „BACZNOŚĆ”;
 - 2) szczególnie bacznie obserwować przedpole jazdy i w razie jakiegokolwiek zagrożenia niezwłocznie zatrzymać skład manewrowy;
 - 3) w razie potrzeby prędkość jazdy ograniczyć do prędkości bezpiecznej (np. 3 km/h).
 3. Przy wykonywaniu manewrów, przetaczaniu taboru kolejowego poprzez jego pchanie, kierujący manewrami musi upewnić się, że przedpole przed przetaczanym taborem jest wolne od jakichkolwiek przeszkód, a na drodze przetaczania nie znajdują się ludzie.
 4. Podczas złej widoczności spowodowanej warunkami atmosferycznymi (np. mgła, deszcz, śnieżyca) sygnały manewrowe kierujący manewrami podaje gwizdkiem i latarką. Maszynista pojazdu trakcyjnego obowiązany jest włączyć reflektory lokomotywy.
 5. Przy dojeżdżaniu do stojącego taboru, przy pierwszym stojącym wagonie powinien znajdować się pracownik oświetlający latarką czoło wagonu, a następnie miejsce wykonywania połączenia, bądź rozłączania taboru i ubezpieczać wykonującego czynności związane z łączeniem lub rozłączaniem sprzęgów.
 6. W warunkach złej widoczności, jeżeli wzrokowe sprawdzenie drogi przebiegu jest utrudnione, kierujący manewrami lub wyznaczony przez niego manewrowy obowiązany jest każdorazowo przejść całą drogę przebiegu i dopiero po sprawdzeniu i upewnieniu się, że zachowane zostały wszelkie środki bezpieczeństwa oraz nie ma żadnych przeszkód i zagrożeń dla ludzi, taboru i urządzeń bocznicowych, może podać sygnał do wykonania ruchu manewrowego.
 7. W warunkach złej widoczności zabrania się wykonywać ruchów manewrowych jednoosobowo przez kierującego manewrami.
 8. W warunkach zimowych, kierujący manewrami powinien upewnić się, czy nic nie zagraża bezpieczeństwu wykonywanych jazd manewrowych oraz osób biorących udział w manewrach, a występujące zaśnieżenie i oblodzenia nie spowodują wykołowania taboru.
 9. Odśnieżanie i usuwanie oblodzeń na torach bocznicowych należy do obowiązku użytkownika bocznic. Odśnieżenie punktów zdawczo -odbiorczych oraz ładunkowych jest warunkiem wstępnym dla umożliwienia eksploatacji bocznic w ciężkich warunkach zimowych.
 10. Bieżące odśnieżanie bocznic, pozwalające na jej ciągłą eksploatację, należy do obowiązków wyznaczonych przez nadzorującego bocznicę pracowników.
 11. Kolejność pracy i sposób wykonywania czynności przy odśnieżaniu torów bocznic ustala nadzorujący bocznicę.
 12. Usunięty śnieg i lód z torów i rozjazdu należy gromadzić w takich miejscach, aby nie ograniczyć widoczności i nie spowodować utrudnień w wykonywaniu pracy manewrowej.

6.6. WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO W CZASIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ I OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH

1. Poruszanie się po torach:
 - 1) W czasie wykonywania pracy wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa.
 - 2) Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić przez tory prostopadłe do ich osi. Nie wolno przechodzić po główkach szyn.

- 3) Przy przechodzeniu przez tory zastawione taborem należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojący tabor przechodząc przez tor w odległości co najmniej 10 m od ostatniego taboru.
 - 4) Nie wolno przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym taborem.
 - 5) Nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach wagonów.
 - 6) Należy unikać chodzenia po rozjazdach. W przypadku koniecznej potrzeby przejścia przez rozjazd nie stawiać stopy na główkach szyn, pomiędzy iglicą i opornicą, ani na innych ruchomych częściach rozjazdu.
 - 7) Nie wolno przechodzić między torem kolejowym, po którym dokonywane są manewry, a urządzeniami przylegającymi do tego toru.
 - 8) Nie wolno stać lub chodzić po materiałach i przedmiotach zgromadzonych na międzytorzach oraz po pozostałościach po dokonywanych robotach, jak również po kopcach śniegu, lodu, piasku, żwiru, kamieni itp.
 - 9) Należy zachować szczególną ostrożność w miejscach robót z uwagi na możliwość występowania niezabezpieczonych wykopów ziemnych.
2. Jazda na pojazdach kolejowych
- 1) Pracownik jadący na stopniu przetaczanego pojazdu kolejowego powinien być zwrócony twarzą w kierunku jazdy oraz trzymać się ręką za uchwyt pojazdu kolejowego.
 - 2) W czasie, gdy tabor znajduje się w ruchu, zabrania się:
 - a) wychylać się poza skrajnię taboru,
 - b) przebywać na pochwach zderzakowych, sprzęgach, stopniach strzemiączkowych, drabinkach, na stopniach bez uchwytu lub z uchwytem uszkodzonym lub umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych,
 - c) przebywać na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają one znajdowanie się pracownika w skrajni taboru,
 - d) przebywać na stopniach taboru od strony budowli i innych urządzeń,
 - e) przebywać na stopniach wejściowych do pojazdu trakcyjnego,
 - f) zajmować miejsca w wagonie załadowanym materiałami niebezpiecznymi,
 - g) przebywać na ładunkach na wagonach, dachach wagonów.
 - 3) Zabrania się zeskakiwania lub wskakiwania do pojazdu kolejowego będącego w ruchu.
3. Szczególne środki ostrożności należy zachować podczas przejazdu w obrębie bram ogrodzenia zewnętrznego bocznicy, nie wychylając się poza skrajnię taboru.

ROZDZIAŁ VII

7. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO

7.1. PRZYJMOWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM

1. Wagony wystawiane do zabrania z bocznic na punkty zdawczo odbiorcze, powinny być odpowiednio sprzęgnięte, wolne sprzęgi śrubowe oraz sprzęgi hamulcowe podwieszone na wsporniki, a sam skład powinien być należycie zabezpieczony przed zbiegnięciem płozami hamulcowymi w sposób określony niniejszym regulaminem w pkt. 5.13. ppkt.4.
2. Sprawdzanie prawidłowości podwieszenia sprzęgów hamulcowych i śrubowych należy do obowiązków ustawiacza przewoźnika.
3. Przy przekazywaniu wagonów na punktach zdawczo odbiorczych należy sprawdzić ich stan, zwracając szczególną uwagę na:
 - 1) prawidłowość sprzęgnięcia wagonów, tj. odpowiedniego skręcenia sprzęgów;
 - 2) sprzęgi hamulcowe (węże) powinny być sprzęgnięte ze sobą w całym składzie wagonów, a kurki przewodów hamulcowych pomiędzy wagonami - otwarte, natomiast kurki skrajne - zamknięte; zbędne sprzęgi śrubowe i hamulcowe należy zawiesić na hakach zarzutnych i wspornikach wagonów;
 - 3) stan techniczny wagonów aby nie stwarzał on zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a w przypadku stwierdzenia jakiegokolwiek uszkodzenia wagonu zagrażającego bezpieczeństwu ruchu kolejowego należy taki wagon przygotować do wyłączenia ze składu i powiadomić o tym fakcie nadzorującego bocznicę, który podejmie dalsze działania;
 - 4) stwierdzone braki w ilościach i stanie urządzeń wagonowych (itp. brak drzwi, kłonic, klap, linek uziemiających, itp., należy porównać w odpowiednim dokumencie zdawczym z podstawienia wagonu na bocznicę, bowiem w takim stanie mogły przybyć na bocznicę; jeżeli natomiast braki powstały w trakcie pobytu wagonu na bocznicy, należy je bezwzględnie szybko uzupełnić, a fakt ten zgłosić nadzorującemu bocznicę;
 - 5) czy ładunek umieszczony na wagonach jest równomiernie rozłożony i jednakowo obciąża resory wagonów;
 - 6) czy przy wagonach nie ma śladów wysypu lub wycieku ładunku;
 - 7) czy na wagonach ładownych i próżnych podlegających plombowaniu znajdują się właściwe plomby;
 - 8) czy drzwi oraz ściany boczne i czołowe są należycie pozamykane;
 - 9) czy nie brakuje części wagonowych, a luźne części pozakładano na właściwe miejsca, tj. zastawy, kraty, kłonice itp.;
 - 10) czy wagony próżne są oczyszczone.
4. Obowiązek sprawdzenia, czy wszystkie części wagonów znajdują się w komplecie i na właściwych miejscach oraz czy drzwi wagonów są pozamykane, należy do obowiązków ustawiacza przewoźnika.

7.2. PRZEKAZYWANIE WAGONÓW PO WYKONANIU CZYNNOŚCI ŁADUNKOWYCH NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM

1. Na punkty zdawczo odbiorcze wagony mogą być przekazywane po zakończeniu czynności ładunkowych.
2. Po ukończeniu czynności ładunkowych, przed przekazaniem na punkty zdawczo odbiorcze należy zwrócić uwagę na:
 - 1) prawidłowość załadowania przesyłki;
 - 2) stan przesyłki;
 - 3) stan zamknięcia drzwi w kontenerach, wagonach;
 - 4) prawidłowość sprzęgnięcia wagonów;
 - 5) stan techniczny kontenerów, wagonów;

- 6) stan i ilość części wagonowych;
 - 7) stan czystości wagonów po rozładunku.
3. Stan taboru kolejowego oraz załadowanych do taboru przesyłek przed przekazaniem z punktów ładunkowych na punkty zdawczo odbiorcze po sprawdzeniu musi gwarantować bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

7.3. PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM OD I DLA PRZEWÓŹNIKA

1. Przedstawiciel użytkownika bocznicy współpracuje z kierującym manewrami przewoźnika w czasie obsługi bocznicy w zakresie przyjmowania i zdawania wagonów na punktach zdawczo odbiorczych bocznicy.
2. Podstawienie oraz zabieranie wagonów na bocznice, odbywa się na podstawie „planu obsługi bocznicy” opracowanego przez przewoźnika w uzgodnieniu z użytkownikiem bocznicy, bez planu jeżeli takiego nie opracowano lub na podstawie rozkładu jazdy pociągów.
3. Poza planem obsługi wagony mogą być podstawione lub zabrane z bocznicy tylko za obopólnym uzgodnieniem przewoźnika z użytkownikiem bocznicy i za zgodą zarządcy linii kolejowej.
4. Przewoźnik podstawia wagony przeznaczone na bocznice, oraz zabiera z niego wagony na podstawie przekazanego listu przewozowego lub dokumentu zdawczego określonego w umowie na obsługę bocznicy.
5. W imieniu przewoźnika wagony przekazuje na bocznice i przyjmuje z bocznicy kierujący manewrami przewoźnika, natomiast użytkownika bocznicy reprezentuje na punktach zdawczo-odbiorczych bocznicy dyspozytor transportu kolejowego na zmianie.
6. Podczas przyjmowania na punktach zdawczo odbiorczych podstawionych próżnych wagonów pod ładunek, powinny być one poddane oględzinom, podczas których należy zbadać, czy wagony:
 - 1) nadają się do przewozu towaru z uwagi na swój stan techniczny;
 - 2) drzwi lub urządzenia nalewowe lub zsypane zamykają się szczelnie;
 - 3) podłogi i ściany nie mają szczelin i szpar przez które mogłyby wysypywać się towar;
 - 4) są czyste i nie zawierają resztek z poprzednio przewożonego towaru.
7. Obowiązkiem przyjmującego jest sprawdzenie stanu wagonów, ładunków, czy nie wykazują one uszkodzeń, braków, naruszenia ładunku itp. i w przypadku stwierdzenia usterek przyjmujący żąda od podstawiającego odnotowania na piśmie stwierdzonych nieprawidłowości. Wpisane w dokumencie nieprawidłowości powinny być podpisane przez przyjmującego i zdającego wagony na obu egzemplarzach w/w dokumentu.
8. Przedstawiciel użytkownika bocznicy może odmówić przyjęcia wagonów nie nadających się pod ładunek na punktach ładunkowych bocznicy, co powinien odnotować na piśmie.
9. Przewoźnik obsługujący bocznice, może uważać, że wagony przez niego podstawione zostały przez użytkownika bocznicy przyjęte bez zastrzeżeń, również w przypadku, gdy przedstawiciel użytkownika bocznicy nie zgłosił się na punkcie zdawczo odbiorczym po odbiór przekazywanych wagonów:
 - 1) w czasie ustalonym w planie obsługi bocznicy;
 - 2) z opóźnieniem nie przekraczającym dwóch godzin w stosunku do terminu planowej obsługi;
 - 3) w obsłudze dodatkowej, z nim ustalonej.
10. Wagony z brakiem lub uszkodzeniami przesyłki względnie brakiem lub uszkodzeniem plomb, mogą być podstawione na bocznice tylko po sprawdzeniu zawartości i sporządzeniu protokołu, albo po założeniu plomb zabezpieczających przez przewoźnika i zawiadomieniu o tym użytkownika bocznicy. Powyższe powinno być odnotowane na piśmie i potwierdzone podpisami przez przekazującego przedstawiciela przewoźnika i przyjmującego przedstawiciela użytkownika bocznicy.

11. O wagonach gotowych do zabrania, użytkownik boczniczy zawiadamia pisemnie poprzez przesłanie karty przeładunkowej do wyznaczonych w umowie osób. Czas przesłania karty przeładunkowej jest traktowany jako wygłoszenie gotowości wagonów do odebrania, o ile umowa między stronami nie zakłada inaczej.
12. W razie ujawnienia wagonu niegotowego do zabrania, przedstawiciel przewoźnika informuje przedstawiciela boczniczy pisemnie lub drogą elektroniczną z uwzględnieniem powodu określenia wagonu jako niegotowego.
13. Wszelkie nieprawidłowości ujawnione przy odbiorze wagonów przygotowanych przez użytkownika boczniczy do zabrania, przedstawiciel przewoźnika odnotowuje na piśmie lub drogą elektroniczną.

7.4. POSTĘPOWANIE NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM PO STWIERDZENIU USZKODZEŃ LUB INNYCH NIEPRAWIDŁOWOŚCI W WAGONACH I PRZESYŁKACH

1. Jeżeli w wagonach, po zakończeniu czynności ładunkowych nie pozamykano drzwi lub nie pozakładano części wagonowych na swoje miejsce i nie zabezpieczono ładunku przed kradzieżą, wypadnięciem, wysypem lub wylewem, kierujący manewrami przewoźnika może odmówić przyjęcia i zabrania z boczniczy takich wagonów (każdy powód wyszczególniając pisemnie lub drogą elektroniczną).
2. Jeżeli nieprawidłowości ujawnionych przy przekazywaniu wagonów nie można usunąć natychmiast, przewoźnik zabiera grupę wagonów poprzedzając kwestionowany wagon. Użytkownik boczniczy zobowiązany jest doprowadzić usterkowane wagony lub przesyłkę do należytego stanu.
3. Użytkownik boczniczy obowiązany jest zdawać przewoźnikowi wagony po wyładunku w stanie czystym, z pozakładanymi na właściwe miejsca luźnymi częściami, zdatne do ponownego załadunku. W szczególności wagon powinien:
 - 1) być dokładnie i całkowicie oczyszczony z wszelkich pozostałości po przesyłce ostatnio przewożonej i posiadać prawidłowo zamknięte drzwi oraz pozdejmowanie nalepki kierunkowe /stare/ oraz duże nalepki ostrzegawcze;
 - 2) mieć ściągnięte zabezpieczenia do mocowania ładunku, plomby i odrutowania;
 - 3) przy wagonach platformach winny być podniesione burty boczne, podniesione kłonicie, zapięte łańcuchy i usunięte odrutowanie, oklinowanie i inne zabezpieczenia przesyłki.
4. Jeżeli przy zabieraniu wagonów z punktów zdawczo odbiorczych przewoźnik zauważy uszkodzenie wagonu, które przy jego podstawieniu na bocznicę nie było stwierdzone, wtedy pracownik przewoźnika żąda usunięcia tego uszkodzenia lub wprowadza się postępowanie wg przepisów wewnętrznych przewoźnika i umów na obsługę boczniczy.

ROZDZIAŁ VIII

8. ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

8.1. CHARAKTERYSTYKA TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH I POSTĘPOWANIE Z NIMI

1. Towary niebezpieczne są to materiały i przedmioty, które ze względu na właściwości fizyczne, chemiczne lub biologiczne, stwarzają potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa w przypadku niewłaściwego obchodzenia się z nimi w czasie przewozu lub w przypadkach zaistnienia wydarzenia lub wypadku; mogące powodować zagrożenie zdrowia, śmierć, zniszczenie środowiska naturalnego lub dóbr materialnych. Towary niebezpieczne definiuje się również jako towary, których przewóz transportem kolejowym jest zabroniony, albo dopuszczony na ściśle określonych warunkach, zawartych w przepisach szczególnych tj. w Regulaminie dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych RID i Załączniku 2 do Umowy SMGS – Przepisach o przewozie towarów niebezpiecznych. Klasyfikację towarów niebezpiecznych według klas niebezpieczeństwa przedstawiono w Załączniku 1 do niniejszego regulaminu.
2. Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka (TWR) stanowią towary, które wbrew ich pierwotnemu przeznaczeniu, użyte dla celów terrorystycznych, mogą spowodować poważne skutki, takie jak liczne straty w ludziach i masowe zniszczenia. Do towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) zalicza się towary wymienione w Załączniku 2 do niniejszego regulaminu, jeżeli są przewożone w ilościach większych niż określone w tabeli.
3. Charakterystyka towarów niebezpiecznych obsługiwanych na bocznicach:
 - a. UN3480 – karta charakterystyki stanowi załącznik nr 5 do niniejszego Regulaminu
 - b. UN2924 – karta charakterystyki stanowi załącznik nr 6 do niniejszego Regulaminu

8.2. POSTĘPOWANIE Z TOWARAMI NIEBEZPIECZNYMI NA BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Wjazd na bocznicę z wagonami załadowanymi przesyłkami z materiałami niebezpiecznymi może się odbyć wyłącznie po uzyskaniu zgody przewoźnika od użytkownika bocznic.
2. Przed przyjęciem od przewoźnika przesyłki z materiałem niebezpiecznym na punkcie zdawczo – odbiorczym, operator urządzeń przeładunkowych bocznic powinien sprawdzić czy:
 - 1) zamknięcia drzwi, luków okiennych i klap zsypowych w wagonach krytych lub kontenerach są prawidłowo pozamykane;
 - 2) plomby na wszystkich zaworach, spustach i kranach w wagonach cysternach są kompletne, właściwe i prawidłowo założone;
 - 3) pokrywy, zawory, spusty i krany cystern są szczelnie zamknięte;
 - 4) z cystern nic się nie ulatnia, bądź nie wycieka.W razie potrzeby wagony wraz z kontenerami należy sprawdzić w oparciu o postanowienia karty UIC 471-3.
4. W celu zapobieżenia ewentualnemu zagrożeniu pożarowemu, kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika powinien zabronić palenia tytoniu, rozpalania ognia, zbliżania się z nieosłoniętym płomieniem (np. spawalniczym) i innym źródłem wytwarzającym ciepło w pobliżu wagonu z przesyłką niebezpieczną.

5. Kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika powinien uprzedzić drużynę manewrową i trakcyjną o wykonywaniu manewrów z wagonami z towarami niebezpiecznymi, w celu zachowania szczególnej ostrożności.
6. Przed rozpoczęciem wykonywania manewrów należy upewnić się czy:
 - 1) drzwi w kontenerach, okna w wagonach krytych, pokrywy, dźwignie zaworów zalewowo-spustowych cystern są zamknięte;
 - 2) z wagonów lub kontenerów załadowanych na wagony nie ulatnia się, nie wycieka lub nie wysypuje się towar niebezpieczny.
7. Manewry z wagonami zawierającymi ładunek niebezpieczny:
 - 1) manewrowanie wagonami załadowanymi materiałami niebezpiecznymi powinno być ograniczone do niezbędnych potrzeb związanych z obsługą;
 - 2) na boczniczy zabronione jest prowadzenie ruchu kolejowego z wagonami załadowanymi materiałami niedopuszczonymi do przewozu kolejną;
 - 3) wykonywanie manewrów z ładunkiem niebezpiecznym musi się odbywać z zachowaniem szczególnych środków ostrożności;
 - 4) wykonywanie manewrów z ładunkiem niebezpiecznym musi się odbywać wyłącznie metodą odstawczą.
8. Operator urządzeń przeładunkowych boczniczy powinien uprzedzić wszystkich zainteresowanych pracowników boczniczy biorący udział przy wykonywaniu jakichkolwiek prac na terenie boczniczy w obrębie wszystkich torów, punktów zdawczo odbiorczych i ładunkowych o wykonywaniu manewrów z wagonami z towarami niebezpiecznymi, w celu zachowania szczególnej ostrożności.
9. Podczas manewrów każdy wagon lub wagony z kontenerem wielkim załadowanym materiałami klasy 1 i oznakowany dużymi nalepkami ostrzegawczymi wzór nr 1, 1.5 lub 1.6 zgodnie z Załącznikiem 4 do niniejszego regulaminu, należy oddzielić odległością ochronną (mierzoną pomiędzy tarczami zderzaków lub ścianami czołowymi kontenerów wielkich, która wynosi co najmniej 18 m lub odpowiada dwóm wagonom dwuosiowym lub jednemu wagonowi cztero-lub więcej osiowemu) od wagonów lub wagonów z kontenerem wielkim, oznakowanych dużymi nalepkami wzór nr 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2 zgodnie z Załącznikiem 4 do niniejszego regulaminu. Odległości ochronnej nie mogą zapewniać wagony z otwartym źródłem ognia.
10. Prędkość jazdy manewrowych z wagonami z towarem niebezpiecznym nie może przekraczać 5 km/h, z wyjątkiem zastrzeżonym w ust. 12.
11. Prędkość jazdy manewrowych wagonów z towarem niebezpiecznym, oznaczonych nalepkami ostrzegawczymi nr 8 i 15 zgodnie z Załącznikiem 4 do niniejszego regulaminu oraz cystern oznaczonych pasem koloru pomarańczowego zgodnie z Regulaminem RID lub cystern kolei 1520/1524 mm oznaczonych kolorowymi pasami wzdłuż części cylindrycznej zbiornika zgodnie z Załącznikiem 2 do Umowy SMGS, nie powinna przekraczać 5 km/h.
12. Wykonywanie manewrów z wagonami:
 - 1) oznaczonych dużymi nalepkami ostrzegawczymi nr 8 lub 15 zgodnie z Załącznikiem 4 do niniejszego regulaminu;
 - 2) wagonów-cystern oznaczonych kolorowym pasem wyróżniającym (według Załącznika 4 do niniejszego regulaminu).musi odbywać się metodą odstawczą.
13. Ograniczenie prędkości manewrowania, o których mowa w ust. 9 i 10 nie dotyczy próżnych oczyszczonych jednostek transportowych po towarze niebezpiecznym.
14. Wagony załadowane materiałami i przedmiotami wybuchowymi powinny być sprzęgnięte ze sobą w taki sposób, aby zderzaki były lekko naciśnięte.
15. Postępowanie w przypadku awarii:
 - 1) pracownik, który zauważył, że może dojść do zdarzenia stwarzającego zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, dla życia i zdrowia ludzi lub dla środowiska, powinien zastosować wszelkie dostępne środki, aby zapobiec temu zdarzeniu lub ograniczyć jego skutki.
 - 2) w przypadku zaistnienia awarii z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny, każdy pracownik, o którym mowa w ppkt. 1) powinien w miarę potrzeby i własnych możliwości:

- a) zaalarmować osoby znajdujące się w strefie zagrożenia,
 - b) udzielić niezbędnej pomocy osobom poszkodowanym;
 - c) zabezpieczyć miejsce zdarzenia;
 - d) niezwłocznie powiadomić o wypadku kierownika bocznic oraz właściwe służby ratownicze a następnie oddalić się na bezpieczną odległość od źródła zagrożenia.
- 3) podczas powiadamiania należy przekazywać jak najwięcej informacji dotyczących zdarzenia, między innymi należy podać:
- e) miejsce zdarzenia (np. rejon bocznic, umiejscowienie wagonu);
 - f) objawy i rozmiary zdarzenia z towarem niebezpiecznym (wyciek, ulatnianie się lub wysypywanie substancji chemicznych, pożar lub wybuch, wyciek kropelkowy lub strumieniowy);
 - g) rodzaj towaru niebezpiecznego na podstawie oznakowania wagonu (na podstawie napisów i nalepek ostrzegawczych oraz numerów na pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej);
 - h) czy są osoby poszkodowane i czy występuje poważne zagrożenie życia ludzi lub środowiska;
 - i) rodzaj wagonu;
 - j) drogi dojazdowe do miejsca zdarzenia.
- 4) nadzorujący bocznicę powinien upewnić się, czy powiadomione zostały właściwe dla danego zdarzenia służby ratownicze (Państwowa Straż Pożarna, pogotowie ratunkowe).
- 5) dowódca przybyłej na miejsce jednostki straży pożarnej obejmuje kierownictwo w zakresie podejmowania akcji ratowniczej.

8.3. KWALIFIKACJE I SZKOLENIA PRACOWNIKÓW UCZESTNICZĄCYCH W PROCESIE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH ORAZ OBSŁUDZE URZĄDZEŃ DO NAPEŁNIANIA I OPRÓŻNIANIA ZBIORNIKÓW TRANSPORTOWYCH

1. Pracownicy, którzy uczestniczą w procesie za i rozładunku materiałów niebezpiecznych podlegają szkoleniu zgodnie z działem 1.3 RID/Załącznik 2 do SMGS.
2. Szkoleniami objęte są zagadnienia z zakresu:
 - 1) znajomości przepisów i instrukcji;
 - 2) klasyfikacji towarów niebezpiecznych;
 - 3) znakowania przesyłek z towarami niebezpiecznymi;
 - 4) przewyższania sytuacji krytycznych w przypadku nieprawidłowości;
 - 5) procedur informowania i przeciwdziałania zagrożeniom.
3. Pracownicy uczestniczący w procesie za i rozładunku materiałów niebezpiecznych podlegają szkoleniu raz na dwa lata.
4. Szkoleniu z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych podlegają wszyscy pracownicy operacyjni, tj. w szczególności operatorzy, dystrybutorzy, kierownicy.

8.4. WYPOSAŻENIE I OZNAKOWANIE TABORU KOLEJOWEGO

1. Wagony przewożące towary niebezpieczne są oznakowane zgodnie z Regulaminem dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), tablicami informacyjnymi oraz dużymi nalepkami ostrzegawczymi. Wzory dużych nalepek ostrzegawczych oraz oznakowanie wagonów przewożących towary niebezpieczne podano w Załączniku 3 do niniejszego regulaminu.

ROZDZIAŁ IX

9. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIEM OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY

9.1. REMONTY, KONSERWACJA I UTRZYMANIE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY

1. Oględziny, konserwacja, utrzymanie i przeprowadzanie badań diagnostycznych infrastruktury kolejowej wykonywane jest przez użytkownika bocznicy w oparciu o obowiązujące przepisy wewnętrzne bocznicy kolejowej SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o., ul. Fabryczna 1, 55-080 Kąty Wrocławskie, dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej obowiązujące na tej bocznicy.
2. Utrzymanie bocznicy kolejowej, jej całej infrastruktury w tym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zajęta pod bocznice, objętą umową dzierżawy, w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy należy do użytkownika bocznicy.
3. Diagnostyka i utrzymanie świetlnej tarczy manewrowej Tm1, elektrycznego napędu zwrotnicy rozjazdu nr 101, czujników obecności koła 101/3 oraz 101a, należy do właściciela tj. do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
4. Roboty związane z utrzymaniem i remontami infrastruktury kolejowej na bocznicy wykonywane są przez firmy zewnętrzne do utrzymania infrastruktury kolejowej, których pracownicy posiadają odpowiednie kwalifikacje do wykonywania czynności na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, wg wymogów spełniających warunki określone w ustawie z dnia 28.03.2003r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117, z póź. zm.) i wydanych na jej podstawie przepisów, na podstawie zlecenia przez użytkownika bocznicy.
5. Przegląd stanu technicznego torów i urządzeń na bocznicy należy do obowiązku posiadacza bocznicy i wykonywany jest na zasadach określonych Ustawą Prawo Budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 1202, z póź. zm.).
6. Oględziny rozjazdów, konserwacje oraz obchody torów przeprowadzane są z częstotliwością określoną w obowiązujących na bocznicy przepisach wewnętrznych utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicy przez firmy zewnętrzne do utrzymania infrastruktury kolejowej, których pracownicy posiadają odpowiednie kwalifikacje do wykonywania czynności na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, wg wymogów spełniających warunki określone w ustawie z dnia 28.03.2003r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117, z póź. zm.) i wydanych na jej podstawie przepisów, na podstawie zlecenia przez użytkownika bocznicy.
7. O uszkodzeniach w torach i w rozjazdach, uszkodzeniach wskaźników, pracownik stwierdzający uszkodzenia powiadamia nadzorującego bocznice.
8. Wszelka dokumentacja związana z utrzymaniem infrastruktury kolejowej na bocznicy przechowywana jest przez nadzorującego bocznice.

ROZDZIAŁ X

10. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW

10.1. KWALIFIKACJE, SZKOLENIA PRACOWNIKÓW I BADANIA LEKARSKIE

1. Użytkownik boczniczy zatrudnia pracowników (ustawiacz, manewrowy, maszynista, pracowników związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na boczniczy), którzy powinni spełniać wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych.
2. Pracownicy związani z obsługą boczniczy jej eksploatacją, czynnościami ładunkowymi, utrzymaniem, przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania obowiązków powinni być zapoznani z postanowieniami niniejszego Regulaminu oraz przepisów wewnętrznych w zakresie właściwym dla określonego stanowiska pracy.
3. Przyjęcie do wiadomości postanowień Regulaminu pracy boczniczy pracownicy boczniczy powinni potwierdzić przez złożenie podpisu na wykazie przyścia do wiadomości włączonym do niniejszego Regulaminu. Wykaz przyścia do wiadomości regulaminu włączony jest w egz. nr. 1, 2 i 3.

10.2. WYMOGI KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW TRANSPORTU KOLEJOWEGO

1. Użytkownik boczniczy zatrudnia pracowników (ustawiacz, manewrowy, maszynista, pracowników związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na boczniczy), którzy powinni spełniać wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2015 poz. 46) i podlegać badaniom okresowym przeprowadzanych przez medycynę pracy, w terminach określonych w tym załączniku.
2. Prace manewrowe na boczniczy wykonywane są przez pracowników licencjonowanych przewoźników kolejowych (ustawiacz, manewrowy, maszynista), spełniających wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych.
3. Prace związane z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na boczniczy, wykonywane są na zlecenie użytkownika boczniczy, przez podmioty zewnętrzne zatrudniające pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje, wg wymogów spełniających warunki określone w Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym i wydanych na jej podstawie przepisów.

10.3. SZKOLENIE PRACOWNIKÓW, EGZAMINY, STOSOWNA DOKUMENTACJA

1. Szkoleniom okresowym mogą podlegać pracownicy związani z czynnościami ładunkowymi i obsługą boczniczy.
2. Szkolenia okresowe ustalone w terminach określonych przez nadzorującego bocznicę mogą być prowadzone we własnym zakresie przez użytkownika boczniczy.
3. W szkoleniu okresowym mogą uczestniczyć pracownicy wg uznania nadzorującego bocznicę.

4. Częstotliwość szkoleń ustala nadzorujący bocznicę.
5. Dokumentacja szkoleniowa:
 - 1) dziennik szkolenia pracowników,
 - 2) wykaz obecności na szkoleniach.

10.4. BADANIA LEKARSKIE

1. Badania lekarskie pracownicy związani z zakresem pracy bocznicy przeprowadzają wg zasad przyjętych w firmie SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o..

ROZDZIAŁ XI

11. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY

11.1. KIEROWANIE PRACĄ BOCZNICY I SPRAWOWANIE NADZORU NAD WYKONYWANIEM PRACY MANEWROWEJ

1. Zadanie organizowania, sprawowania nadzoru nad pracą transportu kolejowego, manewrów, czynności ładunkowych, spedycji, stanu technicznego infrastruktury kolejowej na bocznicę „SCHAVEMAKER” należy do nadzorującego bocznice – Kierownika ds. kolejowych lub jego przedstawiciela na zmianie.
2. Nadzorujący bocznice „SCHAVEMAKER” tj. Kierownik ds. kolejowych, posiada obowiązki i kompetencje jakie zgodnie z postanowieniami obowiązujących na bocznicę Przepisów wewnętrznych dotyczących prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji na bocznicach „SCHAVEMAKER” należą do nadzorującego manewry na bocznicę.
3. Do zakresu podstawowych obowiązków nadzorującego bocznice kolejowej „SCHAVEMAKER” należą m.in. sprawy:
 - 1) zapewnienia bezpiecznych warunków pracy na wszystkich stanowiskach, jakie są wyznaczone do prawidłowego funkcjonowania bocznicy zgodnie z niniejszym Regulaminem i obowiązującymi przepisami wewnętrznymi;
 - 2) realizacji zadań w zakresie wielkości i terminowości wysyłania towarów z placów składowych bocznicy;
 - 3) znajomości i egzekwowania przestrzegania na kierowanej bocznicę przepisów regulujących sprawy w zakresie transportu kolejowego, funkcjonowania bocznicy kolejowej, BHP, szkoleń;
 - 4) znajomości i egzekwowania przestrzegania instrukcji bhp i p-pożarowych dla poszczególnych stanowisk pracy na bocznicę kolejowej oraz instrukcji obsługi i warunków stosowania maszyn i urządzeń znajdujących się na bocznicę;
 - 5) zatrzymania ruchu kolejowego, maszyn i urządzeń w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa życia, zdrowia lub pracy bocznicy.
4. Nadzorującemu bocznice „SCHAVEMAKER” w stosunku do podległych mu pracowników przysługuje prawo wydawania poleceń dotyczących bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i pracy na bocznicę oraz realizacji zadań w zakresie czynności ładunkowych oraz utrzymania nawierzchni kolejowej.

11.2. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW BOCZNICY ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM

1. Obowiązki Kierownika ds. kolejowych.
 - 1) Organizowanie i nadzorowanie pracy manewrowej na torach zdawczo odbiorczych i punktach ładunkowych na zmianie.
2. Obowiązki spedytora bocznicy.
 - 1) Prowadzi całokształt spraw związanych z zamawianiem wagonów i nadaniem przesyłek do przewozu.
 - 2) Odpowiada za przekazywanie i odbieranie przesyłek pod względem handlowym.
 - 3) Gromadzi oraz archiwizuje całość dokumentacji związanej z przybyciem i nadaniem przesyłek wagonowych.
 - 4) Zastępuje kierownika ds. kolejowych podczas jego nieobecności

- 3.** Obowiązki operatora urządzeń przeładunkowych.
- 1) Bezpieczne wykonywanie czynności ładunkowych wyłącznie przy całkowicie wstrzymanym ruchu taboru kolejowego;
 - 2) Obsługę urządzeń ładunkowych zgodnie z zasadami bhp;
 - 3) Do podstawowych obowiązków operatora urządzeń przeładunkowych bocznic, należy m. in.:
 - a) zapoznanie się z planem pracy ładunkowej;
 - b) upewnienie się przed załadunkiem czy nie ma wagonów uszkodzonych;
 - c) na czas wykonywania manewrów przerwanie czynności ładunkowych i upewnienie się o zatrzymaniu urządzeń ładunkowych i oddaleniu się na bezpieczną odległość od przetaczanego taboru tych urządzeń oraz pracowników związanych z tymi czynnościami;
 - d) pozamykania drzwi kontenerów, wagonów oraz opuszczenia wagonów przez zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych pracowników na lub w wagonach.

ROZDZIAŁ XII

12. POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU WYPADKU KOLEJOWEGO NA TORACH BOCZNICY LUB WYPADKU Z LUDŹMI

12.1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Każdy pracownik użytkownika bocznicy jak również przewoźnika obsługującego bocznice, który zauważył, że może dojść do zdarzenia kolejowego, oraz zdarzenia z ludźmi, powinien użyć wszelkich możliwych środków aby mu zapobiec, a gdy to jest niemożliwe, dążyć do ograniczenia jego skutków.

12.2. ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU

1. Każdy pracownik, po stwierdzeniu zaistnienia wypadku kolejowego lub wypadku z ludźmi, niezależnie czy jest pracownikiem użytkownika bocznicy czy nie, jest obowiązany osobiście i niezwłocznie zgłosić ten fakt nadzorującemu bocznice, tj. Kierownikowi ds. kolejowych tel. 577-078-202. Jeśli nie jest to możliwe to za pośrednictwem innych osób, używając do tego celu wszelkich dostępnych środków.
2. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy, pojazd ten należy zatrzymać, a kierujący manewrami ustawiacz, lub maszynista zgłasza zdarzenie nadzorującemu bocznice.
3. Kierujący manewrami, aby zapobiec ewentualnym większym skutkom zaistniałego zdarzenia, powinien wstrzymać ruch kolejowy na bocznicy.
4. Zgłaszając zdarzenie należy podać jego miejsce, czas, opis wypadku i jego skutki, przy czym brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia.

12.3. POSTĘPOWANIE PO OTRZYMANIU ZGŁOSZENIA O ZDARZENIU

1. Nadzorujący bocznice, który otrzymał zawiadomienie o zdarzeniu, lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru, powinien wezwać: pogotowie ratunkowe, jeżeli w wyniku wypadku są poszkodowani, straż pożarną w razie konieczności zapewnienia ratownictwa technicznego, chemicznego, ekologicznego i pierwszej pomocy medycznej, a w szczególności w przypadku:
 - 1) uwięzienia ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - 2) pożaru lub wybuchu.Niezwłocznie wezwać pogotowie ratunkowe po otrzymaniu zgłoszenia o najechaniu pojazdu kolejowego na człowieka oraz zawiadomić o wypadku najbliższą jednostkę Policji, z którą ustala zakres prowadzonych na miejscu wypadku czynności.
2. Nadzorujący bocznice lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru, po uzyskaniu zgłoszenia o zaistnieniu zdarzeniu na bocznicy jest zobowiązany do niezwłocznego zawiadomienia o tym fakcie właścicielowi bocznicy.

12.4. POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU ZDARZENIA

1. Powiadomiony o zdarzeniu nadzorujący bocznice lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru niezwłocznie udaje się na miejsce zdarzenia.
2. Do czasu przybycia na miejsce zdarzenia nadzorującego bocznice lub w razie jego nieobecności innego pracownika z nadzoru, kierujący manewrami, prowadzący pojazd kolejowy powinien:
 - 1) zamknąć tory na których powstała przeszkoda dla ruchu,

- 2) zabezpieczyć miejsce zdarzenia,
 - 3) udzielić pierwszej pomocy rannym,
 - 4) przeciwdziałać powstaniu i rozprzestrzenianiu się pożaru,
 - 5) zabezpieczyć ślady mogące mieć znaczenie dla ustalenia przyczyny zdarzenia i nie dopuścić ich do zatarcia,
 - 6) informować mistrza utrzymania ruchu mechanicznego lub w razie jego nieobecności innego pracownika z nadzoru o fakcie i czasie przybycia na miejsce zdarzenia służb ratowniczych oraz ich rodzaju.
3. Nadzorujący bocznice lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru niezwłocznie zawiadamia centrum powiadamiania ratunkowego (telefon alarmowy 112), podając w miarę możliwości informacje o:
- 1) rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie poszkodowanych,
 - 2) uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - 3) pożarze lub wybuchu bądź zagrożeniu nimi.
4. Po przybyciu na miejsce zdarzenia, nadzorujący bocznice lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru, do czasu przybycia kierującego akcją ratunkową obejmuje kierownictwo a także:
- 1) współdziała z jednostkami ratownictwa medycznego i technicznego udzielającym pomocy poszkodowanym w zdarzeniu,
 - 2) sprawdza wykonanie przez kierującego manewrami czynności określone w pkt. 2,
 - 3) sprawdza i dopilnowuje wezwania i skierowania właściwych jednostek ratowniczych na miejsce zdarzenia,
 - 4) zabezpiecza dokumentację związaną z stanem infrastruktury i stanem pojazdów kolejowych, zbiera informacje od świadków zdarzenia, które mogą pomóc w ustaleniu przyczyn zdarzenia,
 - 5) współpracuje z przedstawicielami przewoźników.
5. Wykolejony tabor na torach bocznic nie wolno wkolejać do czasu przybycia komisji powypadkowej. Tabor wykolejony musi być poddany sprawdzeniu i pomiarom przez właściciela taboru, który po sprawdzeniu wyda dalsze dyspozycje.
6. Do czasu przeprowadzenia badań diagnostycznych infrastruktury kolejowej, objętej miejscem wypadku z tarem i usunięcia usterek w infrastrukturze spowodowanych wypadkiem, zabrania się prowadzenia ruchu kolejowego po tej infrastrukturze.

12.5. ZGŁOSZENIE O ZDARZENIU

1. Nadzorujący bocznice lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru zgłasza zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu.
2. Nadzorujący bocznice obowiązany jest niezwłocznie powiadomić o zdarzeniu:
 - 1) członków komisji kolejowej ze strony użytkownika bocznic kolejowej,
 - 2) przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,
 - 3) Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy.
3. Nadzorujący bocznice obowiązany jest powiadomić o zdarzeniu pisemnie przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia:
 - 1) Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,
 - 2) Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy.
 - 3) Prokuraturę Rejonową,
 - 4) Komendę Policji.

12.6. SPOSÓB PROWADZENIA POSTĘPOWANIA PRZEZ KOMISJĘ KOLEJOWĄ

1. Sposób prowadzenia postępowania przez komisję kolejową określają przepisy wewnętrzne „Instrukcja w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym nabocznic kolejowej.”

ROZDZIAŁ XIII

13. ZASADY WSPÓŁPRACY ZARZĄDCÓW DRÓG KOLEJOWYCH

13.1. DZIAŁANIA PODEJMOWANE W SYTUACJACH WYJĄTKOWYCH I W TRUDNYCH WARUNKACH.

1. Jednostki wyznaczone do współpracy:
 - 1) po stronie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu:
- Sekcja Eksploatacji w Wałbrzychu, Naczelnik Sekcji, tel.....;
 - 2) po stronie bocznic kolejowej:
- SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o., ul. Fabryczna 1, 55-080 Kąty Wrocławskie, Kierownik ds. kolejowych, tel. 577078202.
2. W przypadku wystąpienia sytuacji wyjątkowej i trudnych warunków w obrębie części dróg kolejowych przylegających do punktu styku Strona, która powzięła informację, powiadamia o tym niezwłocznie drugą Stronę.
3. Strony ustalają, że dla zdarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu kolejowego, a także bezpieczeństwa ludzi i mienia, powiadamia się odpowiednio:
 - 1) po stronie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:
- Dyspozytor Zakładowy – tel. 746374621, kom. 600084724
 - 2) po stronie bocznic kolejowej SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o., ul. Fabryczna 1, 55-080 Kąty Wrocławskie:
- Kierownik ds. kolejowych tel. 577078202.
4. Podjęcie i prowadzenie akcji ratunkowej zarządza uprawniony pracownik Strony właściwej dla miejsca zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku lub incydentu).
5. Akcję ratunkową prowadzi się według zasad określonych w przepisach obowiązujących Stronę.
6. Strony zobowiązują się do udzielania pomocy w zakresie usuwania skutków poważnych wypadków, wypadków i incydentów oraz sytuacji nadzwyczajnych występujących w obrębie dróg kolejowych przylegających do punktu styku w miarę posiadanych możliwości technicznych. Koszty związane z użyciem personelu, sprzętu i innych środków technicznych pokrywane są wg odrębnych ustaleń Stron.
7. Za bezpieczeństwo pożarowe i ochronę środowiska Strony odpowiadają w granicach swoich zadań.
8. Działania związane z zapewnieniem sprawności kolei w zimie prowadzi się w oparciu o Instrukcję o zapewnieniu sprawności kolei w zimie Ir-17, oraz na podstawie szczegółowych zasad określonych w opracowanym planie prowadzenia robót zimowych obowiązującą na drogach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Regulamin pracy bocznic kolejowej, obowiązujący na drogach kolejowych zarządzanych przez SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o., ul. Fabryczna 1, 55-080 Kąty Wrocławskie.
9. Strony ponoszą odpowiedzialność za zapewnienie sprawności techniczno – eksploatacyjnej w warunkach zimowych w granicach swojego działania.
10. Koordynację działań w zakresie prowadzonej akcji zimowej sprawują:
 - 1) ze strony PKP PLK S.A.:
- Naczelnik Sekcji Eksploatacji Wałbrzych, tel;
 - Z-ca Naczelnika Sekcji Eksploatacji w Wałbrzychu ds. inżynierii ruchu, tel.....;
 - 2) ze strony bocznic kolejowej SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o., ul. Fabryczna 1, 55-080 Kąty Wrocławskie:
- Kierownik ds. kolejowych tel. 577078202.
11. W przypadku wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych spowodowanych warunkami atmosferycznymi Strony mogą zarządzić wprowadzenie niezbędnych zmian organizacji ruchu i ograniczeń w korzy-

staniu z infrastruktury kolejowej. Strona, która zarządziła zmiany powiadamia o tym niezwłocznie drugą Stronę.

12. W przypadkach niezbędnych dla usuwania skutków zimy w obrębie dróg kolejowych przylegających do punktu styku Strony, po wzajemnym uzgodnieniu, mogą udzielić sobie odpłatnej pomocy w miarę posiadanych możliwości technicznych. Koszty związane z użyciem personelu, sprzętu i innych środków technicznych pokrywane są wg odrębnych ustaleń Stron.

13.2. TRYB WYJAŚNIANIA PRZYCZYN POWAŻNYCH WYPADKÓW, WYPADKÓW I INCYDENTÓW W TRANSPORCIE KOLEJOWYM.

1. Dla ustalenia przyczyn poważnego wypadku, wypadku i incydentu na drogach kolejowych przylegających do punktu styku, komisję kolejową powołuje Strona właściwa dla miejsca zdarzenia.
2. Komisja kolejowa działa i prowadzi dokumentację zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z dnia 18 marca 2016 r. poz. 369).

13.3. ZASADY WZAJEMNYCH ROZLICZEŃ:

1. Strony ponoszą odpowiedzialność prawną i finansową za stan i sprawność zarządzanych przez siebie odcinków dróg kolejowych przylegających do punktów styku.
2. Koszty usuwania skutków i przyczyn wszystkich zdarzeń oraz uszkodzeń odcinków dróg kolejowych przylegających do punktów styku ponosi strona, która spowodowała zdarzenie, lub proporcjonalnie do orzeczonego stopnia przyczynienia się.

13.4. TRYB ROZSTRZYGANIA SPORÓW:

1. Spory dotyczące zagadnień ujętych w pkt. 13.2 oraz 13.3, Strony zobowiązują się rozstrzygać w drodze negocjacji.
2. Przy braku porozumienia w sprawach spornych, po wyczerpaniu możliwości negocjacji, sprawa może być skierowana na drogę postępowania przed Sądem właściwości ogólnej.

ROZDZIAŁ XIV

14. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW

14.1. ZARZĄDCA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓREGO TORAMI POŁĄCZONA JEST BOCZNICA

Lp.	Nazwa i adres zarządcy	Nr telefonu	Uwagi
1	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych ul. Parkowa 9 58 - 302 Wałbrzych	tel. (74) 637-46-40 fax (74) 637-46-53 iz.walbrzych@plk-sa.pl	
2	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych Sekcja Eksploatacji Wałbrzych ul. Stacyjna 1 58 - 306 Wałbrzych	tel. (74) 637-46-00	

14.2. PRZEWOŹNICY KOLEJOWI OBSŁUGUJĄCY BOCZNICĘ

Lp.	Nazwa i adres przewoźnika	Nr telefonu	Uwagi
1	2	3	4
1	PKP CARGO S.A. DOLNOŚLĄSKI ZAKŁAD SPÓŁKI ul. Puławskiego 56 50 - 443 Wrocław	tel. (71) 717 78 09 fax. (71) 717 58 06 sekretariat.dolnoslaski@pkp-cargo.eu	
2	PKP CARGO S.A. DOLNOŚLĄSKI ZAKŁAD SPÓŁKI Sekcja Przewozów Wałbrzych ul. Żelazna 7 58 - 303 Wałbrzych	694 – 130 – 772	
3	DB CARGO POLSKA – SYTUATOR WROCŁAW	609-660-420	

Lp.	Nazwa i adres przewoźnika	Nr telefonu	Uwagi
1	2	3	4
4	METRANS POLONIA – BIURO KĄTY WROCŁAWSKIE DZIAŁ KOLEJOWY	882-074-676 693-444-141	
5	CAPTRAIN POLSKA SP. Z O.O. – DYSPOZYTOR	728-821-000	
6	CTL LOGISTICS SP. Z O.O. – ORGANIZACJA I PLANOWANIE PRZEWÓZÓW	608-285-243	

ROZDZIAŁ XV

15. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

15.1. ROZDZIELNIK REGULAMINU

1. Niniejszy „Regulamin pracy boczniczy kolejowej” został opracowany w 6-ciu jednobrzmiących egzemplarzach, z przeznaczeniem:

Egzemplarz nr 1, 2, 3 - dla użytkownika boczniczy.

Egzemplarz nr 4 - dla PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu.

Egzemplarz nr 5 - dla PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych
Seksja Eksploatacji w Wałbrzychu

Egzemplarz nr 6 - dla Urzędu Transportu Kolejowego

15.2. OBOWIĄZEK WPROWADZENIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU

1. Niniejsze opracowanie powinno być utrzymywane w stanie aktualnym przez użytkownika boczniczy.
2. Zmiany w regulaminie dotyczące PKP PLK S.A. należy wprowadzać po uprzednim ich uzgodnieniu z właściwym dla boczniczy Zakładem Linii Kolejowych.
3. Fakt dokonania określonej zmiany powinien być odnotowany w skorowidzu zmian i uzupełnień włączonym do niniejszego Regulaminu i podany do wiadomości zainteresowanym pracownikom za podpisem na oddzielnym wykazie.

15.3. OBOWIĄZEK PRZYJĘCIA TREŚCI REGULAMINU DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA

1. Niniejszy Regulamin pracy boczniczy kolejowej, obowiązuje od dnia zatwierdzenia go przez kierownika firmy SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o., ul. ks. J. Popiełuszki 28, Terminal Kontenerowy, ul. Fabryczna 1, 55-080 Kąty Wrocławskie i po uzgodnieniu jego treści w zakresie techniczno - ruchowym przez PKP PLK S.A. właściwy dla boczniczy Zakład Linii Kolejowych.
2. Postanowienia niniejszego Regulaminu obowiązują pracowników przewoźników obsługujących bocznicę, pracowników „SCHAVEMAKER” związanych z pracą i eksploatacją boczniczy, a w szczególności nadzorującego bocznicę, operatorów urządzeń ładunkowych, jak i pracowników firm zajmujących się utrzymaniem nawierzchni torowej.
3. Po zatwierdzeniu, niniejszego Regulaminu pracy boczniczy kolejowej, postanowienia jego należy wdrożyć do bieżącego stosowania i przestrzegania. W tym celu należy zorganizować szkolenia zainteresowanym pracownikom ze znajomości postanowień niniejszego Regulaminu.
4. Fakt przyjęcia niniejszego regulaminu do wiadomości przez pracowników związanych bezpośrednio z ruchem kolejowym na boczniczy, musi być odnotowany i podpisany przez tych pracowników w wykazie Rozdział XVI Regulaminu.

ROZDZIAŁ XVI

16. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU

Lp	Zmiana				Podpis wprowadzającego zmianę
	na stronie	dotyczy	podstawa jej wprowadzenia nr i data podstawy	obowiązuje od dnia	
1.	2.	3.	4.	5.	6.

Lp	Zmiana				Podpis wprowadzającego zmianę
	na stronie	dotyczy	podstawa jej wprowadzenia nr i data podstawy	obowiązuje od dnia	
1.	2.	3.	4.	5.	6.

ROZDZIAŁ XVII

17. WYKAZ PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI REGULAMINU PRACY BOCZNICY

[illegible]

ROZDZIAŁ XVIII

18. ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU

18.1. ZAŁĄCZNIK NR 1 – KLASY TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH WEDŁUG RID

Klasa 1 Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym

Klasa 2 Gazy palne

Klasa 3 Materiały zapalne ciekłe

Klasa 4.1 Materiały zapalne stałe, materiały samoreaktywne, materiały polimeryzujące i materiały wybuchowe odczulone stałe

Klasa 4.2 Materiały podatne na samozapalenie

Klasa 4.3 Materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy palne

Klasa 5.1 Materiały utleniające

Klasa 5.2 Nadtlenki organiczne

Klasa 6.1 Materiały trujące

Klasa 6.2 Materiały zakaźne

Klasa 7 Materiały promieniotwórcze

Klasa 8 Materiały żrące

Klasa 9 Różne materiały i przedmioty niebezpieczne.

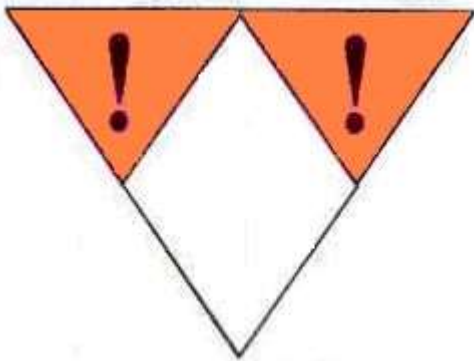
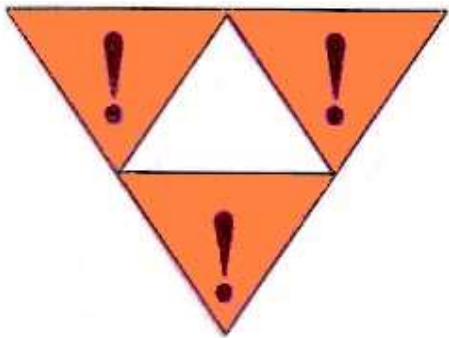
18.2. ZAŁĄCZNIK NR 2 – WYKAZ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH WYSOKIEGO RYZYKA (TWR)

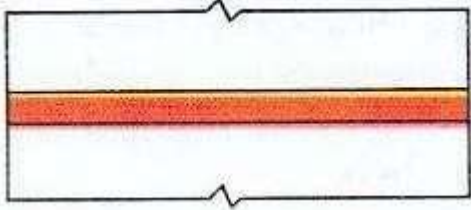
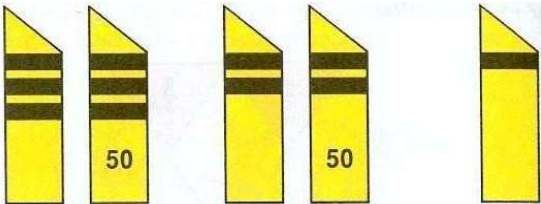
Do towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) zalicza się towary wymienione w poniższej tabeli, jeżeli są przewożone w ilościach większych niż określone w tabeli.

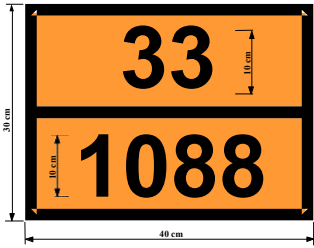
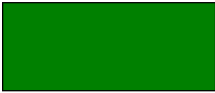
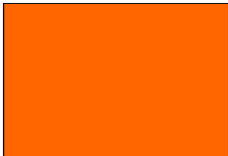
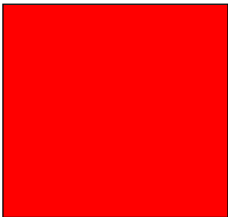
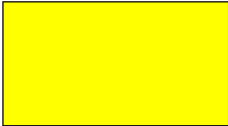
Klasa	Pod klasa	Materiał lub przedmiot	Ilość		
			Cysterna (litry) ^{c)}	Luzem (kg) ^{d)}	Sztuka przesyłki (kg)
1	1.1	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym	a)	a)	0
	1.2	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym	a)	a)	0
	1.3	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym grupy zgodności C	a)	a)	0
	1.4	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym UN 0104, 0237, 0255, 0267, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 i 0500	a)	a)	0
	1.5	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym	0	a)	0
2		gazy zapalne (kody klasyfikacyjne zawierające tylko literę F)	3000	a)	b)
		gazy trujące (kody klasyfikacyjne zawierające litery T, TF, TC, TO, TFC lub TOC), za wyjątkiem pojemników aerozolowych	0	a)	0
3		materiały ciekłe zapalne grupy pakowania I lub II	3000	a)	b)
		materiały ciekłe wybuchowe odczulone	0	a)	0
4.1		materiały wybuchowe odczulone	a)	a)	0
4.2		materiały grupy pakowania I	3000	a)	b)
4.3		materiały grupy pakowania I	3000	a)	b)
5.1		materiały utleniające grupy pakowania I	3000	a)	b)
		nadchlorany, azotan amonu, nawozy zawierające azotan amonu i azotan amonu jako emulsja, zawiesina lub żel	3000	3000	b)
6.1		materiały trujące grupy pakowania I	0	a)	0
6.2		materiały zakaźne kategorii A (UN 2814 i 2900)	a)	0	0
7		materiały promieniotwórcze	3000 A ₁ (w postaci specjalnej) lub 3000 A ₂ w sztukach przesyłek Typ B(U), Typ B(M) lub Typ C		
8		materiały żrące grupy pakowania I	3000	a)	b)

- a) nie dotyczy,
- b) niezależnie od ilości, przepisów rozdziału 1.10.3 RID/Zał. 2 do SMGS nie stosuje się,
- c) wartość podana w tej kolumnie obowiązuje tylko wtedy, jeżeli przewóz w cysternie jest opuszczony zgodnie z działem 3.2 tabela A kolumna 10 lub 12 RID/Zał. 2 do SMGS. Dla materiałów nie dopuszczonych do przewozu w cysternie, informacja w tej kolumnie nie obowiązuje,
- d) wartość podana w tej kolumnie obowiązuje tylko wtedy, jeżeli przewóz towaru luzem jest dopuszczony zgodnie z działem 3.2 tabela A kolumna 10 lub 17 RID/Zał. 2 do SMGS. Dla materiałów nie dopuszczonych do przewozu towaru luzem, informacja w tej kolumnie nie obowiązuje.

18.3. ZAŁĄCZNIK NR 3 – STAŁE OZNACZENIA OSTRZEGAWCZE NA WAGONACH WYMAGAJĄCYCH ZACHOWANIA SZCZEGÓLNEJ OSTROŻNOŚCI PRZY WYKONYWANIU MANEWRÓW

Nr	Symbol	Opis
1	Ostrożnie przetaczać	Napis informujący o konieczności ostrożnego przetaczania. Napis koloru białego, na jasnym tle – czarny. Umieszczony na każdej ścianie bocznej z lewej strony, a w przypadku braku miejsca – z prawej strony. Na wagonach cysternach napis umieszczony na dennicach.
2		Zakaz najeżdżania. Znaczenie znaku: - podjąć specjalne środki ostrożności przy rozłączaniu i rozrządzaniu pociągu oraz w celu ochrony wagonu, - wagon nie może najeżdżać na inne wagony i musi być chroniony przed najeżdżaniem przez inne pojazdy.
3		Zakaz staczania i odrzutu. Znaczenie znaku: - zakaz odrzutu i rozrządu na górkach, - wagon musi być przemieszczany przez lokomotywę manewrową, - wagon nie może najeżdżać na inne wagony i musi być chroniony przed najeżdżaniem przez inne pojazdy.

4		Znak ostrzegawczy na zbiornikach przeznaczonych do przewozu gazów skroplonych. Znak w kształcie pasa o kolorze pomarańczowym szerokości 30 cm naniesiony wokół zbiornika na wysokości jego osi poziomej. Wagonów tak oznaczonych nie wolno odrzucać, ani staczać z góry rozrządowej oraz nie wolno staczać i odrzucać taboru na wagony oznaczone takim znakiem.
5		Znaki na wagonach z przewodem elektrycznego ogrzewania informujące o przeznaczeniu przewodu w zależności od wielkości napięcia (1000, 1500 lub 3000 volt) oraz rodzaju prądu stosowanego na liniach zelektryfikowanych. Sprzęgu śrubowego między wagonami nie wolno rozłączać przed rozłączeniem przez rewidenta wagonów przewodów ogrzewania elektrycznego i ostrzega przed niebezpieczeństwem porażenia prądem elektrycznym. Znaki umieszcza się na dolnej części słupków narożnych po stronie bocznej i czołowej, a na wagonach nie mających słupków narożnych - na tablicy blaszanej.
6		Znak ostrzegawczy przed porażeniem prądem na wagonach, przy których najwyższy stopień lub szczebel drabinki znajduje się na wysokości większej, niż 2 m nad górną powierzchnią główki szyny: b) kolor znaku żółty - na ciemnym tle lub czerwony na jasnym tle dla taboru istniejącego; strzałka skierowana w dół, umieszczana na wagonach bezpośrednio w pobliżu stopni lub drabinek na takiej wysokości, aby mogła być zauważona przed zbliżeniem się pracownika do strefy niebezpiecznej, c) kolor znaku żółty odblaskowy; strzałka oraz obwódka koloru czarnego dla taboru nowego oraz naprawianego, wielkość znaku dostosowana do miejsca, w którym jest on umieszczony.

7	 pomarańczowa tablica identyfikacyjna	 gazy: skroplone, skroplone silnie schłodzone, rozpuszczone pas szerokości 30 cm – kolej 1435 i 1520 mm
8	 UN 1005 amoniak bezwodny  UN 1017 chlor  gazy zapalne 2F, 3F, 4F pas szerokości 30 cm – kolej 1520 mm	 UN 1079 ditlenek siarki, UN 1092 akroleina stabilizowana, UN 1230 metanol  UN 1131 disiarczek węgla, UN 1162 dimetylodichlorosilan, UN 1250 metylotrichlorosilan  UN 1325 kaprolaktam, UN 1381 fosfor żółty, UN 2304 naftalen stopiony, UN 2448 siarka stopiona  UN 1649 mieszanina przeciwstukowa do paliw silnikowych  UN 3082 materiał zagrożający środowisku ciekły, i.n.o.  materiały żrące o kodzie C1, C3, CF1, CW1, CO1, CT1 pas szerokości 50 cm – kolej 1520 mm

18.4. ZAŁĄCZNIK NR 4 – WZORY NALEPEK OSTRZEGAWCZYCH



nr 1
materiały wybuchowe podklas 1.1,
1.2, 1.3



nr 1.4
materiały wybuchowe podklasy 1.4



nr 1.5
materiały wybuchowe podklasy 1.5



nr 1.6
materiały wybuchowe podklasy 1.6



nr 2.1
gazy palne





nr 2.2
gazy niepalne nietrujące



nr 2.3
gazy trujące



nr 3
materiały ciekłe zapalne



nr 4.1
materiały zapalne stałe,
materiały samoreaktywne,
materiały polimeryzujące i materiały
wybuchowe odczulone stałe



nr 4.2
materiały podatne na samozapalenie



nr 4.3
materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy palne



nr 5.1
materiały utleniające



nr 5.2
nadtlenki organiczne



nr 6.1
materiały trujące



nr 6.2
materiały zakaźne



nr 7A
materiały promieniotwórcze
kategoria I – BIAŁA



nr 7B
materiały promieniotwórcze
kategoria II – ŻÓŁTA



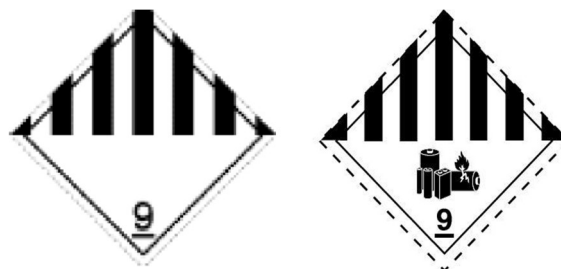
nr 7C
materiały promieniotwórcze
kategoria III – ŻÓŁTA



nr 7E
materiały promieniotwórcze
rozczepialne



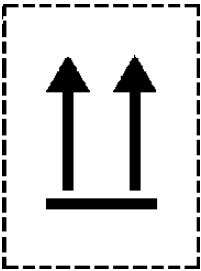
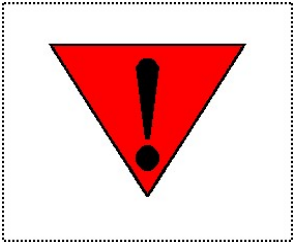
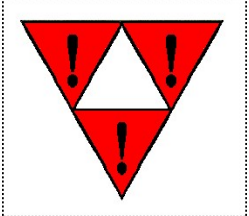
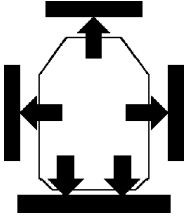
nr 8
materiały żrące



nr 9 i nr 9a
różne materiały i przedmioty niebez-
pieczne



Materiały zagrażające środowisku

Inne nalepki		
Nr11		„Strzałki kierunkowe” Dwie czarne strzały na białym lub właściwie kontrastującym tle
Nr13		Ostrożnie przetaczać
Nr15		Zakaz odrzutu i staczania
		Towar łatwo tłukący się, kruchy Wagon wymaga ostrożnego manewrowania.
		Znak dla materiałów o podwyższonej temperaturze
		Nalepka dla przesyłek nadzwyczajnych o przekroczonej skrajni.

		Materiały zagrażające środowisku
		Materiały skażające środowisko wodne

18.5. ZAŁĄCZNIK NR 5 – KARTA CHARAKTERYSTYKI UN3480

LG CHEM

Karta charakterystyki – Model E78 Lithium-Ion Polymer Battery

1. IDENTYFIKACJA SUBSTANCJI/MIESZANINY I IDENTYFIKACJA PRZEDSIĘBIORSTWA

Identyfikator produktu

Bateria polimerowa litowo-jonowa LG CHEM E78

Producent

LG Chemical Limited

Twin Tower

Youido-Dong, Youngeungpo-Ku

Seoul, Korea

Numer telefonu alarmowego

82-42-866-5923, 2972, 2114

2. IDENTYFIKACJA ZAGROZEŃ

Zalecenia ogólne

W przypadku pożaru mogą eksplodować, co może powodować wydzielanie fluorowodoru. Należy stosować środki gaśnicze odpowiednie do palących się materiałów.

Główne drogi narażenia

Kontakt ze skórą: NIE

Przenikanie przez skórę: NIE

Kontakt z oczami: NIE

Wdychanie: NIE

Połykanie: NIE

Skutki narażenia

Kontakt ze skórą

Nie stwierdzono wpływu w trakcie użytkowania.

Przenikanie przez skórę

Nie stwierdzono wpływu w trakcie użytkowania.

Kontakt z oczami

Nie stwierdzono wpływu w trakcie użytkowania.

Wdychanie

Nie stwierdzono wpływu w trakcie użytkowania.

Rakotwórczość

Nie dotyczy.

3. INFORMACJA O SKŁADNIKACH

Składniki niebezpieczne	%	Numer CAS
Aluminium (folia)	1-5	7429-90-5
Tlenek metalu (prawnie zastrzeżony)	30-50	
Polifluorek winylidenu (PVDF)	<3	24937-79-9
Miedź (folia)	3-10	7440-50-8
Węgiel (prawnie zastrzeżony)	20-30	7440-44-0
Elektrolit (prawnie zastrzeżony)	10-20	
Glin, miedź i substancje obojętne	Reszta	Nie dotyczy
Ilość ekwiwalentna litu: 23,4g (266 Wh/kg)		

Wersja 4.11.2017

1

4. ŚRODKI PIERWSZEJ POMOCY

Wdychanie

Brak zagrożenia dla zdrowia.

Kontakt z oczami

Brak zagrożenia dla zdrowia.

Kontakt ze skórą

Brak zagrożenia dla zdrowia.

Połknięcie

Natychmiast wezwać pomoc lekarską.

W PRZYPADKU USZKODZENIA OBUDOWY ZEWNĘTRZNEJ I NARAŻENIA NA SUBSTANCJE ZNAJDUJĄCE SIĘ WEWNĄTRZ OGNIWA ZALECA SIĘ NASTĘPUJĄCE DZIAŁANIA:

Wdychanie

Opuścić obszar narażenia i zasięgnąć porady lekarza.

Kontakt z oczami

Przemywać oczy przez 15 minut, zasięgnąć porady lekarza.

Kontakt ze skórą

Przemyć dokładnie wodą z mydłem, zasięgnąć porady lekarza.

Połknięcie

Pić mleko lub wodę, wywołać wymioty; zasięgnąć porady lekarza.

5. POSTĘPOWANIE W PRZYPADKU POŻARU

Zagrożenia ogólne

Samo ogniwo nie jest palne, jednak materiały organiczne znajdujące się wewnątrz mogą ulec zapaleniu w przypadku spalania ogniwa. Produkty spalania mogą zawierać, między innymi fluorowodór, tlenek węgla i dwutlenek węgla.

Środki gaśnicze

Użyć środki gaśnicze odpowiednie do palących się materiałów.

Wskazówki dla straży pożarnej

Jeśli to możliwe, usunąć ogniwa ze strefy pożaru. Wzrost temperatury powyżej 150°C może spowodować eksplozję ogniwa.

Specjalne wyposażenie ochronne

Stosować niezależne aparaty oddechowe zakrywające całą twarz oraz pełne wyposażenie ochronne.

6. POSTĘPOWANIE W PRZYPADKU NIEZAMIERZONEGO UWOLNIENIA DO ŚRODOWISKA

Uwolnienie do podłoża/ziemi

Umieścić materiał w odpowiednim pojemniku i wezwać lokalną straż pożarną/policję.

Uwolnienie do zbiorników wody

O ile jest to możliwe, usunąć z wody i wezwać lokalną straż pożarną/policję.

7. POSTĘPOWANIE Z SUBSTANCJĄ ORAZ JEJ MAGAZYNOWANIE**Sposób obchodzenia się**

Do obsługi pojedynczych ogniw nie jest wymagana specjalna odzież ochronna.

Magazynowanie

Przechowywać w chłodnym i suchym miejscu.

8. KONTROLA NARAŻENIA/ŚRODKI OCHRONY INDYWIDUALNEJ**Techniczne środki kontroli**

Trzymać z dala od źródeł ciepła oraz otwartego płomienia. Przechowywać w chłodnym i suchym miejscu.

Indywidualne środki ochronyOchrona dróg oddechowych

Nie jest wymagana podczas wykonywania zwykłych czynności. W razie pożaru wymagany aparat oddechowy.

Ochrona oczu/twarzy

Nie jest wymagana, o ile procedury bezpieczeństwa pracodawcy nie stanowią inaczej.

Ochrona rąk

Nie jest wymagana podczas obsługi ogniw.

Ochrona ciała

W przypadku obsługi dużych pojemników stosować buty z ochronnymi noskami.

9. WŁAŚCIWOŚCI FIZYCZNE I CHEMICZNE

Stan skupienia	stały
Zapach	nie dotyczy
pH	nie dotyczy
Prężność par	nie dotyczy
Gęstość par	nie dotyczy
Temperatura początku wrzenia	nie dotyczy
Rozpuszczalność w wodzie	nie rozpuszczalny
Ciężar właściwy	nie dotyczy
Gęstość	nie dotyczy

10. STABILNOŚĆ I REAKTYWNOŚĆ**Reaktywność**

Nie stwierdzono

Materiały niezgodne

Nie stwierdzono w trakcie wykonywania zwykłych czynności. Unikać ekspozycji na wysoką temperaturę, unikać otwartego płomienia, chronić przed korozją.

Niebezpieczne produkty rozkładu

Nie stwierdzono w trakcie wykonywania zwykłych czynności. W przypadku uszkodzenia ogniwa mogą wydzielać się fluorowodór oraz tlenek węgla.

Warunki, których należy unikać

Unikać ekspozycji na wysoką temperaturę, unikać otwartego płomienia. Nie nakuwać, nie przebijać, nie zgniatać, nie podpalać.

11. INFORMACJE TOKSYKOLOGICZNE

Produkt nie wykazuje właściwości toksycznych podczas zwykłych czynności oraz użytkowania.

Działanie uczulające:	BRAK
Działanie mutagenne:	BRAK
Działanie na komórki rozrodcze:	BRAK
Toksyczność ostra:	BRAK

Ogniwa, które są odsłonięte na skutek niewłaściwego użytkowania lub uszkodzenia należy natychmiast usunąć. Substancje znajdujące się wewnątrz ogniw mają właściwości drażniące oraz uczulające.

12. INFORMACJE EKOLOGICZNE

Niektóre substancje znajdujące się w ogniwach są zdolne do bioakumulacji. W warunkach normalnych substancje te nie stanowią ryzyka dla osób lub środowiska.

13. POSTĘPOWANIE Z ODPADAMI

Kod odpadu: nieokreślono

Unieszkodliwianie odpadów prowadzić zgodnie z krajowymi i lokalnymi przepisami dotyczącymi gospodarki odpadami.

14. INFORMACJE DOTYCZĄCE TRANSPORTU

Numer UN (numer ONZ): UN 3480

Prawidłowa nazwa przewozowa: AKUMULATORY LITOWO-JONOWE
LITHIUM ION BATTERIES

Klasa: 9 (Różne materiały i przedmioty niebezpieczne)

Grupa pakowania: II

Nalepka ostrzegawcza: 9A



15. INFORMACJE DOTYCZĄCE PRZEPISÓW PRAWNYCH

OSHA hazard communications standards (29 CFR 1910.1200)

Tłumaczenie

Justyna Sobczak
DORADCA ADR/RID

Silesia Training Center
40-568 Katowice, ul. Ligocka 103
biuro@stc-szkolenia.pl

18.6. ZAŁĄCZNIK NR 6 – KARTA CHARAKTERYSTYKI UN2924

CENTRAL GLASS Co., Ltd.

Karta charakterystyki
Elektrolit zawierający heksafluorofosforan litu E1A-10G-B

1. IDENTYFIKACJA SUBSTANCJI/MIESZANINY I IDENTYFIKACJA PRZEDSIĘBIORSTWA

Identyfikator produktu

Nazwa produktu:	Elektrolit zawierający heksafluorofosforan litu (roztwór) Electrolytic solution containing lithium hexafluorophosphate
Kod produktu:	E1A-10G-B
Zastosowanie zidentyfikowane:	Akumulatory litowo-jonowe
Producent	
Nazwa:	Central Glass Co., Ltd.
Adres:	Kowa Hitotsubashi Bldg., 3-7-1 Kanda Nishikicho, Chiyoda-ku, Tokyo 101-0054, Japan
Osoba odpowiedzialna za kartę charakterystyki:	Energy Materials Sales Department
Telefon:	81-3-3259-7325
Fax:	81-3-3293-2145
Numer telefonu alarmowego:	81-3-3259-7325 (Poniedziałek – Piątek, godz. 9.00 – 17.30)

2. IDENTYFIKACJA ZAGROŻEŃ

Klasyfikacja substancji lub mieszaniny: mieszanina

Klasyfikacja

Substancja ciekła łatwopalna, kategoria 2 (Flam. Liq. 2)
Działanie żrące/drażniące na skórę, kategoria 1 (Skin Corr. 1)
Poważne uszkodzenie oczu/działanie drażniące na oczy, kategoria 1 (Eye Dam. 1)
Działanie rakotwórcze, kategoria 1B (Carc. 1B)
Działanie szkodliwe na rozrodczość, kategoria 1A (Repr. 1A)
Działanie toksyczne na narządy docelowe
narażenie jednorazowe: kategoria 3 (działanie narkotyczne, STOT SE 3)
narażenie powtarzane: kategoria 1 (działanie na kości i zęby, STOT RE 1)

Elementy oznakowania



Hasło ostrzegawcze: NIEBEZPIECZEŃSTWO

Zwroty wskazujące rodzaj zagrożenia:

H225	Wysoco łatwopalna ciecz i pary
H314	Powoduje poważne oparzenia skóry oraz uszkodzenia oczu
H318	Powoduje poważne uszkodzenie oczu
H336	Może wywoływać uczucie senności lub zawroty głowy
H350	Może powodować raka
H360	Może działać szkodliwie na płodność lub na dziecko w tonie matki
H372	Powoduje uszkodzenie narządów (kości, zęby) poprzez długotrwałe lub powtarzane narażenie

Sporządzono: 24.10.2018

1

Zwroty wskazujące środki ostrożności – zapobieganie:

- P201 Przed użyciem zapoznać się ze specjalnymi środkami ostrożności.
- P202 Nie używać przed zapoznaniem się i zrozumieniem wszystkich środków bezpieczeństwa.
- P210 Przechowywać z dala od źródeł ciepła, gorących powierzchni, iskrzenia, otartego ognia i innych źródeł zapłonu. Palenie wzbronione.
- P240 Uziemić i połączyć pojemnik i sprzęt odbiorczy.
- P241 Używać elektrycznego/wentylującego/oświetleniowego przeciwwybuchowego sprzętu.
- P242 Używać nieiskrzących narzędzi.
- P243 Podjąć działania zapobiegające wyładowaniom elektrostatycznym.
- P260 Nie wdychać mgły/par.
- P264 Dokładnie umyć ręce po użyciu.
- P270 Nie jeść, nie pić ani nie palić podczas używania produktu.
- P271 Stosować wyłącznie na zewnątrz lub w dobrze wentylowanym pomieszczeniu.
- P280 Stosować rękawice ochronne/odzież ochronną/ochronę oczu/ochronę twarzy.

Zwroty wskazujące środki ostrożności – reagowanie:

- P301 W PRZYPADKU POŁKNIECIA:
 - P330+P331 Wypłukać usta. NIE wywoływać wymiotów.
- P303 W PRZYPADKU DOSTANIA SIĘ NA SKÓRĘ (lub na włosy):
 - P361+P353 Natychmiast zdjąć całą zanieczyszczoną odzież. Spłukać skórę pod strumieniem wody lub prysznicem.
- P304 W PRZYPADKU DOSTANIA SIĘ DO DRÓG ODDECHOWYCH:
 - P340 Wyprowadzić lub wynieść poszkodowanego na świeże powietrze i zapewnić mu warunki do swobodnego oddychania.
- P305 W PRZYPADKU DOSTANIA SIĘ DO OCZU:
 - P351+P338 Ostrożnie płukać wodą przez kilka minut. Wyjąć soczewki kontaktowe, jeżeli są i można je łatwo usunąć. Kontynuować płukanie.
- P308 W przypadku narażenia lub styczności:
 - P313 Zasięgnąć porady/zgłosić się pod opiekę lekarza.
- P310 Natychmiast skontaktować się z OŚRODKIEM ZATRUĆ lub lekarzem.
- P314 W przypadku złego samopoczucia zasięgnąć porady/zgłosić się pod opiekę lekarza.
- P363 Wyprać zanieczyszczoną odzież przed ponownym użyciem.
- P370 W przypadku pożaru:
 - P378 Użyć rozpylonej wody, suchego proszku gaśniczego, dwutlenku węgla, właściwej piany do gaszenia.

Zwroty wskazujące środki ostrożności – przechowywanie:

- P403 Przechowywać w dobrze wentylowanym miejscu.
 - P233 Przechowywać pojemnik szczelnie zamknięty.
 - P235 Przechowywać w chłodnym miejscu.
- P405 Przechowywać pod zamknięciem.

Zwroty wskazujące środki ostrożności – usuwanie:

- P501 Zawartość/pojemnik usuwać zgodnie z przepisami prawa lokalnego/krajowego/międzynarodowego.

Inne zagrożenia:

Może być szkodliwy w przypadku połknięcia, wdychania lub absorpcji przez skórę.

3. SKŁAD/INFORMACJA O SKŁADNIKACH

Substancja lub mieszanina: Mieszanina
 Nazwa mieszaniny: Elektrolit zawierający heksafluorofosforan litu, roztwór
 Synonim: Brak informacji

Numer CAS:
 TSCA: Nie zarejestrowany
 EINECS/ELINCS: Nie zarejestrowany

Składnik 1

Nazwa chemiczna: Heksafluorofosforan litu
 Synonim: Fosfoheksafluorek litu
 Wzór chemiczny: LiPF_6
 Zawartość: 11-18%
 Numer CAS: 21324-40-3
 TSCA: Zarejestrowany
 EINECS/ELINCS: 244-334-7

Składnik 2

Nazwa chemiczna: Węglan etylu
 Synonim: EC, 1,3-dioksolan-2-onu
 Wzór chemiczny: $\text{C}_3\text{H}_4\text{O}_3$
 Zawartość: 27-34%
 Numer CAS: 96-49-1
 TSCA: Zarejestrowany
 EINECS/ELINCS: 202-510-0

Składnik 3

Nazwa chemiczna: Węglan etylowo-metylowy
 Synonim: EMC
 Wzór chemiczny: $\text{C}_4\text{H}_8\text{O}_3$
 Zawartość: 50-57%
 Numer CAS: 623-53-0
 TSCA: Zarejestrowany
 EINECS/ELINCS: 433-480-9

Składnik 4

Nazwa chemiczna: WCA-5
 Synonim: Brak informacji
 Wzór chemiczny: Zastrzeżony
 Zawartość: 0,1-7,0%
 Numer CAS: Zastrzeżony
 TSCA: Nie zarejestrowany
 EINECS/ELINCS: Nie zarejestrowany

Składnik 5

Nazwa chemiczna: 1,3-propanosulton
 Synonim: PS,2,2-Dioksy-1,2-oksatiolan
 Wzór chemiczny: $\text{C}_3\text{H}_6\text{O}_3\text{S}$
 Zawartość: 0,1-7,0%
 Numer CAS: 1120-71-4
 TSCA: Zarejestrowany
 EINECS/ELINCS: 214-317-9

Składnik 6

Nazwa chemiczna:	WCA-3
Synonim:	Brak informacji
Wzór chemiczny:	Zastrzeżony
Zawartość:	0,1-7,0%
Numer CAS:	Zastrzeżony
TSCA:	Nie zarejestrowany
EINECS/ELINCS:	Nie zarejestrowany

Składnik 7

Nazwa chemiczna:	tetrafluoroboran litu
Synonim:	borofluorek litu
Wzór chemiczny:	LiBF_4
Zawartość:	0,1-7,0%
Numer CAS:	14283-07-9
TSCA:	Zarejestrowany
EINECS/ELINCS:	238-178-9

Składnik 8

Nazwa chemiczna:	fluorobenzen
Synonim:	fluorek fenylu
Wzór chemiczny:	$\text{C}_6\text{H}_5\text{F}$
Zawartość:	5,0-12%
Numer CAS:	462-06-6
TSCA:	Zarejestrowany
EINECS/ELINCS:	207-321-7

4. ŚRODKI PIERWSZEJ POMOCY**Opis środków pierwszej pomocy****Wdychanie**

Przenieść poszkodowanego na świeże powietrze. Ułożyć poszkodowanego w pozycji leżącej. Zapewnić ciepło i spokój. Wezwać pomoc lekarską. Zastosować sztuczne oddychanie, jeżeli poszkodowany nie oddycha. Podać tlen, jeśli poszkodowany ma problemy z oddychaniem.

Kontakt z oczami

Natychmiast przepłukać oczy, przez co najmniej 15 minut. Podczas płukania trzymać powieki otwarte. Wezwać pomoc lekarską.

Kontakt ze skórą

Natychmiast przemywać skórę dużą ilością wody (z mydłem jeśli jest dostępne), przynajmniej przez 15 minut. Zdjąć zanieczyszczoną odzież. W przypadku podrażnienia skóry (zaczerwienienie, wysypka, pęcherze) wezwać pomoc lekarską.

Połyknięcie

Przenieść poszkodowanego na świeże powietrze. Przepłukać usta. Ułożyć poszkodowanego w pozycji leżącej. Zapewnić ciepło i spokój. Natychmiast wezwać pomoc lekarską.

Nie wywoływać wymiotów. Zastosować sztuczne oddychanie, jeżeli poszkodowany nie oddycha.

Podać tlen, jeśli poszkodowany ma problemy z oddychaniem.

Najważniejsze ostre i opóźnione objawy oraz skutki narażenia: Brak informacji

Wskazania dotyczące wszelkiej natychmiastowej pomocy lekarskiej i szczególnego postępowania z poszkodowanym: Brak informacji

5. POSTĘPOWANIE W PRZYPADKU POŻARU

Odpowiednie środki gaśnicze

Rozpylona woda, suche proszki gaśnicze, dwutlenek węgla, odpowiednie piany. Nie używać silnego strumienia wody.

Szczególne zagrożenia związane z substancją

Środki gaśnicze stosować z bezpiecznej odległości. W trakcie spalania mogą wydzielać się tlenek węgla i fluorowodór. O ile, to możliwe i bezpieczne usunąć pojemniki ze strefy zagrożenia ogniem.

Informacje dla straży pożarnej

Nosić aparaty izolujące drogi oddechowe oraz ubranie ochronne, aby uniknąć kontaktu ze skórą i oczami.

6. POSTĘPOWANIE W PRZYPADKU NIEZAMIERZONEGO UWOLNIENIA DO ŚRODOWISKA

Indywidualne środki ostrożności, wyposażenie ochronne i procedury w sytuacjach awaryjnych

Nosić odpowiedni aparat izolujący drogi oddechowe, okulary ochronne i gumowe rękawice (sekcja 8).

Środki ostrożności w zakresie ochrony środowiska

Nie spłukiwać do kanalizacji. Nie dopuszczać do przedostania się substancji do kanalizacji i cieków wodnych (sekcja 13).

Metody i materiały zapobiegające rozprzestrzenianiu się skażenia i służące do usuwania skażenia

O ile to możliwe, zebrać wyciekającą i rozlaną ciecz do szczelnych pojemników. Spłukać dużą ilością wody.

7. POSTĘPOWANIE Z SUBSTANCJĄ ORAZ JEJ MAGAZYNOWANIE

Środki ostrożności dotyczące bezpiecznego postępowania

W przypadku narażenia nosić aparat izolujący drogi oddechowe, gumowe buty i grube gumowe rękawice. Przechowywać w szczelnych pojemnikach. Po każdym użyciu myć ręce wodą z mydłem.

Warunki bezpiecznego magazynowania, w tym informacje dotyczące wszelkich wzajemnych niezgodności

Przechowywać w szczelnie zamkniętych pojemnikach. Chronić przed działaniem ciepła, trzymać z dala od otwartego ognia oraz unikać czynności powodujących iskrzenie. Trzymać z dala od substancji niezgodnych, w chłodnym, suchym i dobrze wentylowanym miejscu.

8. KONTROLA NARAŻENIA/ŚRODKI OCHRONY INDYWIDUALNEJ

Parametry dotyczące kontroli: ACGIH TLV-TWA 2,5mg/m³

Techniczne środki kontroli

Stosować miejscowe systemy wentylacji w odpowiednich przypadkach. Zapewnić prysznice i oczomyjki w każdym miejscu, gdzie może wystąpić kontakt ze skórą lub oczami.

Indywidualne środki ochrony

Ochrona oczu/twarzy:	Okulary ochronne
Ochrona skóry:	Jednorazowy kombinezon
Ochrona dróg oddechowych:	Maska przeciwgazowa z filtrem chemicznym (rozpuszczalniki organiczne)
Zagrożenia termiczne:	Brak informacji

9. WŁAŚCIWOŚCI FIZYCZNE I CHEMICZNE

Wygląd:	bezbarna ciecz
Zapach:	przyjemny
Próg zapachu:	brak danych
pH:	brak danych
Temperatura topnienia/krzepnięcia:	brak danych
Początkowa temperatura wrzenia:	104°C
Temperatura zapłonu:	13,9°C
Szybkość parowania:	brak danych
Palność (ciała stałego, gazu):	brak danych
Granice palności lub granice wybuchowości:	brak danych
Prężność par:	brak danych
Gęstość par:	brak danych
Gęstość względna:	brak danych
Rozpuszczalność:	
w wodzie	słabo rozpuszczalny
w rozpuszczalnikach organicznych	rozpuszczalny
Współczynnik podziału n-oktanol/woda:	brak danych
Temperatura samozapłonu:	437°C
Temperatura rozkładu:	brak danych
Lepkość:	2,39mPas (13,9°C)

10. STABILNOŚĆ I REAKTYWNOŚĆ

Reaktywność	Wrażliwy na powietrze.
Stabilność chemiczna	Stabilny w temperaturze pokojowej w warunkach normalnego przechowywania.
Możliwość występowania niebezpiecznych reakcji	Brak informacji.
Warunki, których należy unikać	Unikać narażenia na działanie powietrza, wysoką temperaturę oraz wysoką wilgotność.
Materiały niezgodne	Unikać kontaktu z silnymi utleniaczami.
Niebezpieczne produkty rozkładu	Brak informacji.

11. INFORMACJE TOKSYKOLOGICZNE

Toksyczność ostra:	LD ₅₀ (doustna na szczurach)	3790 mg/kg
	LiPF ₆ LD ₅₀ (doustna na szczurach)	1750 mg/kg
	C ₆ H ₅ F LD ₅₀ (doustna na szczurach)	4399 mg/kg

Działanie żrące/drażniące na skórę: LiPF_6 (martwica, królik) 3 – 60 minut

LiPF_6 Poważne oparzenia skóry i poważne uszkodzenie oczu (Kategoria 1)
Powoduje ból i owrzodzenie, przenika do wnętrza skóry.

$\text{C}_6\text{H}_5\text{F}$ W badaniu na królikach spowodował łagodne podrażnienia skóry – 24 h.

Poważne uszkodzenie oczu/działanie drażniące na oczy:

LiPF_6 Poważne uszkodzenie oczu (Kategoria 1)
Podrażnia oczy oraz wywołuje stan zapalny, ślepotę.

$\text{C}_6\text{H}_5\text{F}$ W badaniu na królikach spowodował umiarkowane podrażnienie oczu.

Działanie uczulające na drogi oddechowe lub skórę: Brak informacji.

Działanie mutagenne na komórki rozrodcze: Brak informacji.

Działanie rakotwórcze:

LiPF_6 Brak opisu na liście czynników rakotwórczych (OSHA, NTP)
Nie ma zastosowania na liście czynników rakotwórczych (IARC)

$\text{C}_6\text{H}_5\text{F}$ IARC: Jest prawdopodobne, że żaden ze składników produktu nie przekracza 0,1%, możliwy lub potwierdzony przez IARC czynnik rakotwórczy działający na ludzi.

PS doustna – szczur TDLo: 7840 mg/kg/60W-I
skóra myszy TDLo: 1000 mg/kg
IARC = Grupa 2A (prawdopodobnie rakotwórczy dla ludzi)
NTP = b (racjonalne oczekiwane działanie rakotwórcze)

Szkodliwe działanie na rozrodczość:

LiBF_4 Niekorzystnie wpływa na rozwój potomstwa (nieprawidłowości strukturalne)

STOT – narażenie jednorazowe:

EMC Wdychanie par może powodować uczucie senności lub zawroty głowy. (Kategoria 3)

STOT – narażenie powtarzane: LiPF_6 Przebarwienia zębów, odkładanie fluoru w kościach

Zagrożenia spowodowane aspiracją: Brak informacji.

Inne informacje: Brak informacji.

12. INFORMACJE EKOLOGICZNE

Toksyczność: LC_{50} (48h, dla ryb) 304 mg/kg (stosować metody pomostowe)

Trwałość i zdolność do rozkładu: Brak informacji

Zdolność do bioakumulacji: Brak informacji

Mobilność w glebie: Brak informacji

Inne szkodliwe skutki działania: Brak informacji

13. POSTĘPOWANIE Z ODPADAMI

Metody unieszkodliwiania odpadów

Produkt: Rozpuścić w wodzie i spalać w spalarniach chemicznych wyposażonych w dopalacz i płuczkę. Unieszkodliwianie odpadu prowadzić zgodnie z krajowymi i lokalnymi przepisami dotyczącym gospodarki odpadami.

Opakowanie: Wymyć dokładnie. Usuwać zgodnie z przepisami krajowymi i lokalnymi.

14. INFORMACJE DOTYCZĄCE TRANSPORTU

Numer UN (numer ONZ): UN 2924
Prawidłowa nazwa przewozowa: MATERIAŁ ZAPALNY CIEKŁY ŻRĄCY I.N.O.
FLAMMABLE LIQUIDS CORROSIVE, N.O.S.
Klasa(-y) zagrożenia w transporcie: Klasa 3 (Materiały ciekłe zapalne), Klasa 8 (Materiały żrące)
Grupa pakowania: II
Zagrożenie dla środowiska: Brak informacji
Szczególne środki ostrożności dla użytkowników: Brak informacji
Transport luzem zgodnie z załącznikiem II do konwencji MARPOL i kodeksem IBC:
Postępować zgodnie z przepisami krajowymi.

15. INFORMACJE DOTYCZĄCE PRZEPISÓW PRAWNYCH

Przepisy prawne dotyczące bezpieczeństwa, zdrowia i ochrony środowiska specyficzne dla substancji:
Postępować zgodnie z przepisami krajowymi.

16. INNE INFORMACJE

Odniesienia:

- 1) TL Vs i BEIs, ACGIH (2014)
- 2) STELLACHEMIFA MSDS (2007)
- 3) Morita Chemica MSDS (2015)
- 4) Sigma-Aldrich Japan MSDS (2015)
- 5) TOKYO CHEMICAL INDUSTRY MSDS (2018)
- 6) Węglan etylowo-metylowy Chem Watch Review SDS (8582654, Wersja 2.1.1.1)
- 7) NITE Data (2006)
- 8) Dane przedsiębiorstwa

Zastrzeżenie:

- Nie udzielamy gwarancji co do treści niniejszej karty charakterystyki. Użytkownicy zwalniają nas od wszelkich roszczeń i kosztów związanych ze stosowaniem niniejszej karty.
- Zawartość karty dotyczy normalnego użytkowania.
- Szczególne przypadki mogą wymagać specjalnego traktowania.
- Zawartość karty nie jest wyczerpująca. Przed zastosowaniem produktu należy zweryfikować inne dokumenty powiązane.

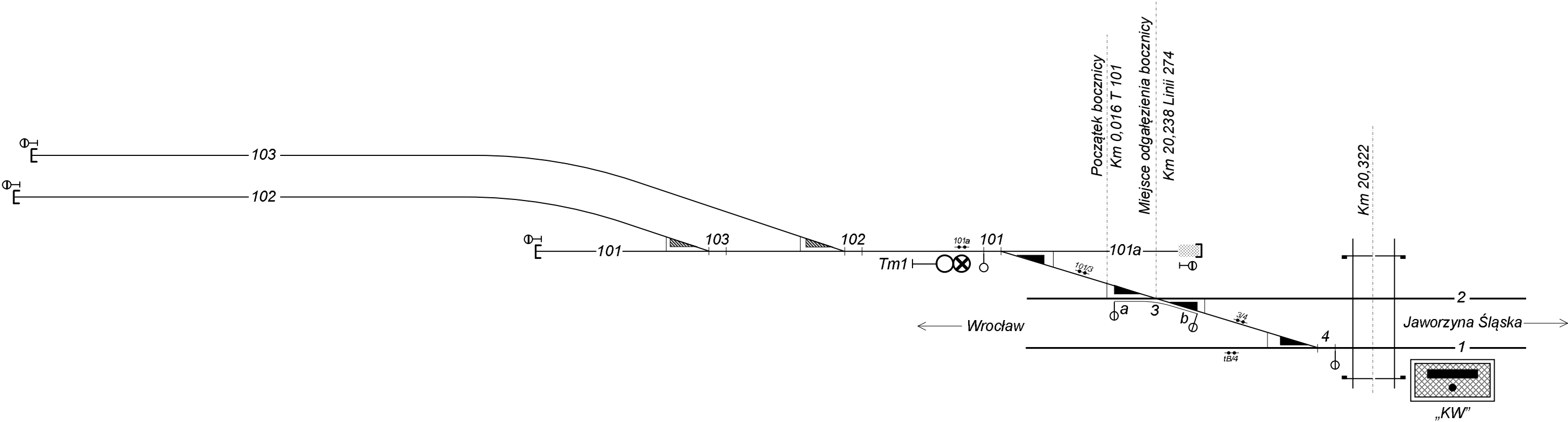
Tłumaczenie

Justyna Sobczak
DORADCA ADR/RID

Silesia Training Center
40-568 Katowice, ul. Ligocka 103
biuro@stc-szkolenia.pl

**18.7. ZAŁĄCZNIK NR 7 – PLAN SCHEMATYCZNY URZĄDZEŃ ZABEZPIECZENIA
I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM BOCZNICY KOLEJOWEJ**

PLAN SCHEMATYCZNY URZĄDZEŃ ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM BOCZNICY
Schavemaker Invest Sp. z o.o.
Ul. Fabryczna 1
50-080 Kąty Wrocławskie



Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym			
Bocznica Schavemaker Invest Sp. z o.o. Ul.Fabryczna 1 50-080 Kąty Wrocławskie			
Opracował	A. Żuk	19.01.2019	
Kreślił	A. Żuk	19.01.2019	

18.8. ZAŁĄCZNIK NR 8 – PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY KOLEJOWEJ

PLAN SYTUACYJNY
BOCZNICY
1:1000
Schavemaker Invest Sp. z o.o.
ul. Fabryczna 1
50-080 Kąty Wrocławskie

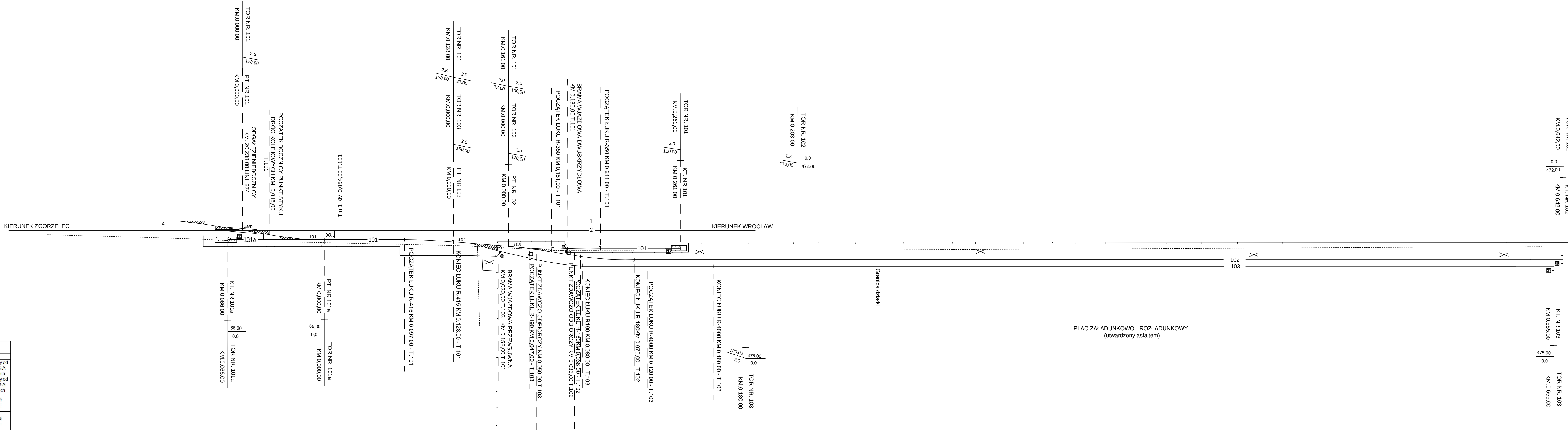
Obiekt infrastruktury usługowej odgałęzia się od rozjazdu Rkp nr 3 w km 20,238,00 linii 274 Wrocław - Zgorzelec w stacji Kąty Wrocławskie

Początek obiektu infrastruktury usługowej stanowi punkt:
- styk za krzyżownicą rozjazdu Rz nr 3 zlokalizowany w km 0,016,00 toru nr 101 bocznicy Schavemaker Invest Sp. z o.o.

Długość całkowita torów bocznicy 1624,00m
Długość budowlana torów bocznicy 1453,00m
Długość użyteczna torów bocznicy 1279,00m

Wykaz rozjazdów							
Lp.	Nr rozj	rodzaj	typ	podrozjazdnicze	podsyпка	Rok produkcji	Uwagi
1	101	Rzp	S49 - 190 - 1,9	drewniane	TLUCZEŃ	2002	Dzierżawiony od PKP PLK S.A. IZ Wałbrzych
2	102	Rzp	S49 - 190 - 1,9	drewniane	TLUCZEŃ	1979	Dzierżawiony od PKP PLK S.A. IZ Wałbrzych
3	103	Rds	S49 - 215 - 1:4,8	drewniane	TLUCZEŃ	2018	Na terenie bocznicy

Wykaz torów													
Lp.	Nr toru	Przeznaczenie	Od	Do	Długość całkowita	Długość budowlana	Długość użyteczna			Typ nawierzchni			Uwagi
					[m]	[m]	Od	Do	[m]	Szyny	Podkłady	Podsyпка	
1	101	Dojazdowo - Odstawczy	ŚR 3	KO	261	171	U 103	KO	65	S49	betonowe	tluczeń	Dzierżawiony od PKP PLK S.A. IZ Wałbrzych
2	101a	Ochronny	S 101	KO	66	32	U 101	KO	--	S49	drewniane	tluczeń	Dzierżawiony od PKP PLK S.A. IZ Wałbrzych
3	102	Ładunkowo - Rozładunkowy Zdawczo - Odbiorczy	S103	KO	642	622	PKT. Zdawczo odbiorczy	KO	609	S49	betonowe	tluczeń	Na terenie bocznicy
4	103	Ładunkowo - Rozładunkowy Zdawczo - Odbiorczy	S102	KO	655	628	PKT. Zdawczo odbiorczy	KO	605	S49	betonowe	tluczeń	Na terenie bocznicy



PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY KOLEJOWEJ
1:1000

Schavemaker Invest Sp. z o.o.
ul. Fabryczna 1
50-080 Kąty Wrocławskie

SPORZĄDZIŁ.....
(data i podpis)