

.....

# REGULAMIN

## pracy boczniczy kolejowej

# TERMINAL KOLEJOWY


## Kąty Wrocławskie

## Tor nr 7

Regulamin sporządzono w 6 (sześciu) jednobrzmiących egzemplarzach

Regulamin zawiera 74 strony ponumerowane.

Uzgodniono:

  
PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.  
Biuro Linii Kolejowych  
65-302 Wałbrzych, ul. Parkowa 9

1223 E 5. 603. 74. 2021. JS

Wałbrzych dnia 16.12.2021

**DYREKTOR**  
wz.

mgr Roman Białobrzycki  
Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych

**ZATWIERDZAM**

31. 01. 2022 r.  
Przemysław Zemła

  
Prakurent

Schavemaker Invest Sp. z o.o.

Alina Galicka  
  
Prakurent

Schavemaker Invest Sp. z o.o.

## SPIS TREŚCI

|   |    |
|---|----|
| <b>ROZDZIAŁ I</b> .....   | 6  |
| <b>1. POSTANOWIENIA OGÓLNE</b> .....  | 6  |
| <b>1.1. PODSTAWA PRAWNA OPRACOWANIA REGULAMINU</b> .....  | 6  |
| 1.2. CEL OPRACOWANIA REGULAMINU .....   | 6  |
| <b>1.3. PODSTAWA EKSPLOATACJI BOCZNICY</b> .....  | 6  |
| <b>1.4. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU</b> .....   | 6  |
| <b>1.5. UŻYTKOWNIK BOCZNICY I WSPÓLUŻYTKOWNICY</b> .....  | 6  |
| <b>1.6. PRZEZNACZENIE BOCZNICY</b> .....  | 7  |
| <b>1.7. ZAKRES STOSOWANIA PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH</b> .....  | 7  |
| <b>ROZDZIAŁ II</b> .....  | 8  |
| <b>2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY</b> .....  | 8  |
| <b>2.1. POŁOŻENIE BOCZNICY</b> .....  | 8  |
| <b>2.2. OKREGI NASTAWCZE I POSTERUNKI RUCHU ORAZ ICH OBSADA</b> .....   | 8  |
| <b>2.3. LOKALIZACJA PUNKTÓW ZDAWCZO - ODBIORCZYCH</b> .....   | 8  |
| <b>2.4. WYKAZ TORÓW BOCZNICOWYCH</b> .....  | 9  |
| <b>2.5. WYKAZ ROZJAZDÓW</b> .....   | 10 |
| <b>2.6. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM</b> .....   | 10 |
| <b>2.7. KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE</b> .....   | 11 |
| <b>2.8. PRZEJAZDY KOLEJOWE I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH</b> .....   | 11 |
| <b>2.9. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ</b> .....  | 11 |
| <b>2.10. PUNKTY ŁADUNKOWE</b> .....   | 11 |
| <b>2.11. URZĄDZENIA ŁADUNKOWE</b> .....   | 11 |
| <b>2.12. WAGI WAGONOWE</b> .....  | 11 |
| <b>2.13. BRAMY KOLEJOWE</b> .....   | 11 |
| <b>2.14. BUDOWLE I ICH SKRAJNIA</b> .....   | 12 |
| <b>2.15. PLACE SKŁADOWE I ZASIEKI</b> .....   | 12 |
| <b>2.16. SYGNAŁY, WSKAŹNIKI I TABLICE</b> .....   | 12 |
| <b>2.17. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE</b> .....  | 12 |
| <b>2.18. TABOR KOLEJOWY</b> .....   | 12 |
| <b>2.19. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI</b> .....   | 12 |
| <b>ROZDZIAŁ III</b> .....   | 13 |
| <b>3. ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ A TORAMI ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY, Z KTÓRYMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA</b> ..... | 13 |
| <b>3.1. ZASADY JAZDY ZE STACJI OBSŁUGUJĄCEJ DO BOCZNICY</b> .....   | 13 |
| <b>3.2. ZASADY OBSŁUGI BOCZNICY</b> .....   | 13 |
| <b>ROZDZIAŁ IV</b> .....  | 15 |
| <b>4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY</b> .....   | 15 |
| <b>4.1. PODSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ</b> .....  | 15 |
| <b>4.2. LICZBA OBSŁUG I CZAS ICH TRWANIA</b> .....  | 15 |
| <b>4.3. MASA HAMUJĄCA SKŁADÓW MANEWROWYCH</b> .....   | 15 |
| <b>4.4. DOPUSZCZALNY NACISK OSI NA TOR KOLEJOWY</b> .....   | 16 |
| <b>4.5. OGRANICZENIA W KURSOWANIU POJAZDÓW KOLEJOWYCH</b> .....   | 16 |
| <b>4.6. RUCH LOKOMOTYW PRZEWOŹNIKÓW PO TORACH BOCZNICOWYCH</b> .....  | 16 |
| <b>4.7. RUCH LOKOMOTYWY UŻYTKOWNIKA BOCZNICY PO TORACH ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓRYMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA</b> .....   | 16 |
| <b>ROZDZIAŁ V</b> .....   | 17 |

|                           |  |           |
|---------------------------|--|-----------|
| <b>5.</b>                 | <b>WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWRWEJ NA BOCZNICY .....</b>   | <b>17</b> |
| 5.1.                      | PODZIAŁ BOCZNICY NA REJONY MANEWRWE  | 17        |
| 5.2.                      | MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWRWYCH POJAZDÓW<br>KOLEJOWYCH PO TORACH BOCZNICY .....   | 17        |
| 5.3.                      | DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA PRACY MANEWRWEJ.....   | 17        |
| 5.4.                      | USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH W SKŁADZIE<br>MANEWRWYM .....   | 18        |
| 5.5.                      | SPRZĘGANIE I ROZSPRZĘGANIE WAGONÓW I LOKOMOTYW .....   | 18        |
| 5.6.                      | OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE .....  | 18        |
| 5.7.                      | OBSADA DRUŻYN MANEWRWYCH I ICH WYPOSAŻENIE .....   | 18        |
| 5.8.                      | JAZDY MANEWRWE PRZEZ PRZEJAZDY I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH<br>W POZIOMIE SZYN.....  | 18        |
| 5.9.                      | DOZWOLONA LICZBA WAGONÓW PRZETACZANYCH W JEDNEJ<br>GRUPIE MANEWRWEJ BEZ OBSADZANIA HAMULCÓW RECZNYCH<br>LUB WŁĄCZENIA ZESPOLONYCH .....          | 18        |
| 5.10.                     | PRZETACZANIE TABORU KOLEJOWEGO SIŁĄ LUDZKĄ, PRZY UŻYCIU<br>CIĄGNIKÓW DROGOWYCH LUB PODCIĄGAREK WAGONÓW .....                                     | 19        |
| 5.11.                     | UKŁADANIE DRÓG PRZEBIEGU DLA MANEWRÓW ORAZ<br>PRZEKŁADANIE ZWROTNIC .....  | 19        |
| 5.12.                     | GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI I ICH UŻYTKOWANIE.....  | 19        |
| 5.13.                     | ZABEZPIECZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM....  | 19        |
| <b>ROZDZIAŁ VI .....</b>  |  | <b>21</b> |
| <b>6.</b>                 | <b>ORGANIZACJA PRACY MANEWRWEJ NA BOCZNICY .....</b>   | <b>21</b> |
| 6.1.                      | PLANOWANIE I ORGANIZOWANIE PRACY MANEWRWEJ.....  | 21        |
| 6.2.                      | ZADANIA W ZAKRESIE WYKONYWANIA PRACY MANEWRWEJ .....   | 21        |
| 6.3.                      | CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW<br>ŁADUNKOWYCH .....   | 22        |
| 6.4.                      | WAŻENIE WAGONÓW .....  | 22        |
| 6.5.                      | PRACA MANEWRWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH<br>I ZIMOWYCH.....  | 22        |
| 6.6.                      | WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I<br>TABORU KOLEJOWEGO W CZASIE WYKONYWANIA PRACY<br>MANEWRWEJ I OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH ..... | 23        |
| <b>ROZDZIAŁ VII.....</b>  |  | <b>25</b> |
| <b>7.</b>                 | <b>ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO .....</b>  | <b>25</b> |
| 7.1.                      | PRZYJMOWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM<br>25   |           |
| 7.2.                      | PRZEKAZYWANIE WAGONÓW PO WYKONANIU CZYNNOŚCI<br>ŁADUNKO-WYCH NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM.....  | 25        |
| 7.3.                      | PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE<br>ZDAWCZO-ODBIORCZYM OD I DLA PRZEWOŹNIKA.....  | 26        |
| 7.4.                      | POSTĘPOWANIE NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM PO<br>STWIERDZENIU USZKODZEŃ LUB INNYCH NIEPRAWIDŁOWOŚCI W<br>WAGONACH I PRZESYŁKACH .....            | 27        |
| <b>ROZDZIAŁ VIII.....</b> |  | <b>28</b> |
| <b>8.</b>                 | <b>ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW<br/>NIEBEZPIECZNYCH .....</b>   | <b>28</b> |
| 8.1.                      | CHARAKTERYSTYKA TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH I<br>POSTĘPOWANIE Z NIMI .....   | 28        |
| 8.2.                      | POSTĘPOWANIE Z TOWARAMI NIEBEZPIECZNYMI NA BOCZNICY<br>KOLEJOWEJ .....   | 28        |

|   |           |
|---|-----------|
| 8.3. KWALIFIKACJE I SZKOLENIA PRACOWNIKÓW UCZESTNICZĄCYCH<br>W PROCESIE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH<br>ORAZ OBSŁUDZE URZĄDZEŃ DO NAPEŁNIANIA I OPRÓŻNIANIA<br>ZBIORNIKÓW TRANSPORTOWYCH ..... | 30        |
| 8.4. WYPOSAŻENIE I OZNAKOWANIE TABORU KOLEJOWEGO .....  | 30        |
| <b>ROZDZIAŁ IX</b> .....  | <b>31</b> |
| 9. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIEM OBIEKTÓW I<br>URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY .....   | 31        |
| 9.1. REMONTY, KONSERWACJA I UTRZYMANIE INFRASTRUKTURY<br>KOLEJO-WEJ BOCZNICY .....  | 31        |
| <b>ROZDZIAŁ X</b> .....   | <b>32</b> |
| 10. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW .....  | 32        |
| 10.1. KWALIFIKACJE, SZKOLENIA PRACOWNIKÓW I BADANIA LEKARSKIE<br>32   |           |
| 10.2. WYMOGI KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW TRANSPORTU<br>KOLEJOWEGO .....  | 32        |
| 10.3. SZKOLENIE PRACOWNIKÓW, EGZAMINY, STOSOWNA<br>DOKUMENTACJA .....   | 32        |
| 10.4. BADANIA LEKARSKIE .....   | 33        |
| <b>ROZDZIAŁ XI</b> .....  | <b>34</b> |
| 11. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU<br>KOLEJOWEGO BOCZNICY .....  | 34        |
| 11.1. KIEROWANIE PRACĄ BOCZNICY I SPRAWOWANIE NADZORU NAD<br>WYKONYWANIEM PRACY MANEWROWEJ .....  | 34        |
| 11.2. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW BOCZNICY ZWIĄZANYCH Z<br>TRANSPORTEM KOLEJOWYM .....  | 34        |
| <b>ROZDZIAŁ XII</b> .....   | <b>36</b> |
| 12. POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU WYPADKU KOLEJOWEGO NA<br>TORACH BOCZNICY LUB WYPADKU Z LUDŹMI .....   | 36        |
| 12.1. POSTANOWIENIA OGÓLNE .....  | 36        |
| 12.2. ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU .....   | 36        |
| 12.3. POSTĘPOWANIE PO OTRZYMANIU ZGŁOSZENIA O ZDARZENIU .....   | 36        |
| 12.4. POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU ZDARZENIA .....   | 37        |
| 12.5. ZGŁOSZENIE O ZDARZENIU .....  | 37        |
| 12.6. SPOSÓB PROWADZENIA POSTĘPOWANIA PRZEZ KOMISJĘ<br>KOLEJOWĄ .....   | 38        |
| <b>ROZDZIAŁ XIII</b> .....  | <b>39</b> |
| 13. ZASADY WSPÓŁPRACY ZARZĄDCÓW DRÓG KOLEJOWYCH .....   | 39        |
| 13.1. DZIAŁANIA PODEJMOWANE W SYTUACJACH WYJĄTKOWYCH I W<br>TRUDNYCH WARUNKACH .....  | 39        |
| 13.2. TRYB WYJAŚNIANIA PRZYCZYŃ POWAŻNYCH WYPADKÓW,<br>WYPADKÓW I INCYDENTÓW W TRANSPORCIE KOLEJOWYM .....  | 40        |
| 13.3. ZASADY WZAJEMNYCH ROZLICZEŃ: .....  | 40        |
| 13.4. TRYB ROZSTRZYGANIA SPORÓW: .....  | 40        |
| <b>ROZDZIAŁ XIV</b> .....   | <b>41</b> |
| 14. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW .....   | 41        |
| 14.1. ZARZĄDCA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓREGO TORAMI<br>POŁĄCZONA JEST BOCZNICA .....  | 41        |
| 14.2. PRZEWOŹNICY KOLEJOWI OBSŁUGUJĄCY BOCZNICĘ .....   | 41        |
| <b>ROZDZIAŁ XV</b> .....  | <b>43</b> |
| 15. POSTANOWIENIA KOŃCOWE .....   | 43        |

|  |    |
|--|----|
| 15.1. ROZDZIELNIK REGULAMINU .....   | 43 |
| 15.2. OBOWIĄZEK WPROWADZENIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI<br>REGULAMINU .....   | 43 |
| 15.3. OBOWIĄZEK PRZYJĘCIA TREŚCI REGULAMINU DO WIADOMOŚCI I<br>STOSOWANIA .....  | 43 |
| ROZDZIAŁ XVI .....   | 44 |
| 16. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU .....   | 44 |
| ROZDZIAŁ XVII .....  | 46 |
| 17. WYKAZ PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI REGULAMINU PRACY BOCZNICY<br>.....   | 46 |
| ROZDZIAŁ XVIII .....   | 49 |
| 18. ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU .....   | 49 |
| 18.1. ZAŁĄCZNIK NR 1 – KLASY TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH WEDŁUG<br>RID .....   | 49 |
| 18.2. ZAŁĄCZNIK NR 2 – WYKAZ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH<br>WYSOKIEGO RYZYKA (TWR) .....   | 50 |
| 18.3. ZAŁĄCZNIK NR 3 – STAŁE OZNACZENIA OSTRZEGAWCZE NA<br>WAGONACH WYMAGAJĄCYCH ZACHOWANIA SZCZEGÓLNEJ<br>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<br>ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM NA<br>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 Terminal Kolejowy Kąty Wrocławskie Tor nr 7” 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 2019 r., poz. 710, 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 Terminal Kolejowy Kąty Wrocławskie Tor nr 7.

### 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 skróconą nazwą „Terminal Kolejowy”.
3. Stałych współużytkowników boczniczy nie ma.
4. Zgodę na współużytkowanie boczniczy wyraża posiadacz boczniczy i przedkłada deklarację na współużytkowanie zainteresowanym licencjonowanym przewoźnikom.

## **1.6. PRZEZNACZENIE BOCZNICY**

1. Bocznicą kolejową „Terminal Kolejowy” 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 ładownych do rozładunku od przewoźników;
  - 4) podstawiania przyjętych wagonów na punkt ładunkowy boczniczy i zabierania ich z tego miejsca;
  - 5) ładowania towarów do podstawionych wagonów na punkcie ładunkowym boczniczy;
  - 6) rozładunku towarów z podstawionych wagonów na punkt ładunkowy;
  - 7) zdawania wagonów ładownych i próżnych przewoźnikom kolejowym;
  - 8) odstawiania wagonów na postój.

## **1.7. ZAKRES STOSOWANIA PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH**

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

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

# ROZDZIAŁ II

## 2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY

### 2.1. POŁOŻENIE BOCZNICY

1. Bocznicą kolejową „Terminal Kolejowy” 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 „Terminal Kolejowy” odgałęzia się na stacji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Kąty Wrocławskie, od toru stacyjnego nr 5 w dwóch miejscach:
  - 1) rozjazdem zwyczajnym nr 8 w km 20,490 linii kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nr 274;
  - 2) środkiem rozjazdu podwójnego krzyżowego nr 16 w km 21,130 linii kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nr 274.
3. Początek bocznicy, stanowiący punkt styku dróg kolejowych pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a bocznicą kolejową „Terminal Kolejowy”, położony jest na:
  - 1) styku za krzyżownicą rozjazdu zwyczajnego nr 8 w km 0,027.14 toru bocznicowego nr 7;
  - 2) styku za krzyżownicą rozjazdu podwójnego krzyżowego nr 16ab w km 0,626.14 toru bocznicowego nr 7.

### 2.2. OKREGI NASTAWCZE I POSTERUNKI RUCHU ORAZ ICH OBSADA

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

### 2.3. LOKALIZACJA PUNKTÓW ZDAWCZO - ODBIORCZYCH

1. Punkt zdawczo-odbiorczy bocznicę kolejową zlokalizowany jest na torze nr 7.
2. Miejsce punktu zdawczo-odbiorczego oznaczone jest tablicami z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy”, zlokalizowanymi:
  - 1) od początku bocznicę na wysokości ukresu rozjazdu nr 8, po prawej stronie toru nr 7, w jego 0,051.14 km.;
  - 2) od początku bocznicę na wysokości ukresu rozjazdu nr 16ab, po lewej stronie toru nr 7, w jego 0,604.14 km.



## 2.4. WYKAZ TORÓW BOCZNIKOWYCH

### 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          |
| 7           | zdawczo-odbiorczy, na i rozładunkowy | S8 – ŚR16            | 642,76            | U8                | U16 | 553 | S49         | betonowe | tluczeń                                | 36    | Własność PKP S.A. |

Objaśnienia skrótów:

- S - styk przediglicowy rozjazdu  
 ŚR - środek rozjazdu  
 U - ukres rozjazdu

## 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.                                  |
| 7       | zdawczo-odbiorczy, na i załadunkowy | S49             | R=230                       | 5  | klasyczny   | nie             | nie                                 |

## 3. Pochylenia podłużne torów na bocznicę.

| Nr toru | Rodzaj pochylenia podłużnego toru wg kilometracji | Wielkość pochylenia w ‰ | Na długości w metrach |
|---------|---|-------------------------|-----------------------|
| 1.      | 2.  | 3.                      | 4.                    |
| 7       | Wzniesienie (od strony rozjazdu nr 8)             | 0,85                    | 27,14                 |
| 7       | Wzniesienie (od strony rozjazdu nr 8)             | 0,95                    | 475,00                |
| 7       | Wzniesienie (od strony rozjazdu nr 8)             | 0,80                    | 140,62                |

## 2.5. WYKAZ ROZJAZDÓW

- Na terenie bocznic kolejowej „Terminal Kolejowy” nie ma rozjazdów.
- Rozjazdy odgałęziające bocznicę zlokalizowane poza bocznicą, zarządcy i na terenie zarządcy PKP PLK S.A. stacji Kąty Wrocławskie.

| Numer rozjazdu | Położenie zasadnicze rozjazdu                              | Sposób przedstawiania:<br>„e” – elektryczny<br>„r” – ręczny | Obsługiwany przez                                    | Uwagi   |
|----------------|--|---|--|---|
| 1.             | 2.   | 3.  | 4.   | 5.  |
| 8              | Na tor stacyjny nr 5 stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie  | r   | Drużyna manewrowa przewoźnika                        | niezależny  |
| 16ab           | Na tor stacyjny nr 13 stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie | e   | Dyżurnego ruchu stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie | Włączony do systemu zależnościowego urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskiej |
| 16cd           | Na tor stacyjny nr 5 stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie  | e   | Dyżurnego ruchu stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie | Włączony do systemu zależnościowego urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskiej |

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

## 2.6. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM

- Na bocznic urządzeniem zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym jest:
  - czujnik obecności koła 16b;
 W/w urządzenie włączone jest do systemu zależnościowego urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie.

2. Zabezpieczeniem przed nie uzgodnionymi wyjazdami z bocznicą na tory PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są świetlne tarcze manewrowe Tm 7 oraz Tm 15, tj. Tm 7 za stykiem przedglicowym rozjazdu nr 8, oraz Tm 15 na wysokości środka rozjazdu nr 16, (rozjazdów zlokalizowanych poza bocznicą, odgałęziających z dwóch stron bocznicę), oraz rozjazdów poza bocznicą włączonych w systemem zależnościowym urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie obsługiwanych przez dyżurnego ruchu w/w stacji.
3. Urządzenia zabezpieczenia i sterowa ruchem kolejowym na bocznicą kolejowej przedstawiono na planie schematycznym urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym bocznicą, stanowiącym Załącznik nr 7 do niniejszego Regulaminu.

## **2.7. KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE**

1. Na bocznicą kolejowych obiektów inżynierskich nie ma.

## **2.8. PRZEJAZDY KOLEJOWE I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH**

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

## **2.9. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ**

1. Tory, teren bocznicą i obiekty oświetlane są w porze ciemnej światłem elektrycznym rozmieszczonym na całym terenie bocznicą, załączanym automatycznie przekaźnikiem zmierzchowym.
2. Oświetlenie zewnętrzne torów bocznicą 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. Punkt rozładunki i załadunkowy wagonów zlokalizowany jest na torze nr 7, na długości użytecznej tego toru.

## **2.11. URZĄDZENIA ŁADUNKOWE**

1. Na bocznicą 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 bocznicą wag wagonowych nie ma.

## **2.13. BRAMY KOLEJOWE**

1. Na terenie bocznicą bram kolejowych nie ma.

## **2.14. BUDOWLE I ICH SKRAJNIA**

1. Na terenie bocznic 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 bocznic.

## **2.15. PLACE SKŁADOWE I ZASIEKI**

1. Na terenie bocznic zlokalizowany jest plac składowy przyległy do toru nr 7 na długości 413 metrów.

## **2.16. SYGNAŁY, WSKAŹNIKI I TABLICE**

1. Na terenie bocznic semaforów, tarcz zaporowych nie ma.
2. Na terenie bocznic znajduje się świetlna tarcza manewrowa, zlokalizowana po prawej stronie toru nr 7 przed rozjazdem nr 16 (zlokalizowanym poza bocznicą, odgałęziającego bocznicę).
3. Miejsce punktu zdawczo-odbiorczego oznaczone jest tablicami z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy”, zlokalizowanymi:
  - 1) od początku bocznic na wysokości ukresu rozjazdu nr 8, po prawej stronie toru nr 7, w jego 0,051.14 km.;
  - 2) od początku bocznic na wysokości ukresu rozjazdu nr 16ab, po lewej stronie toru nr 7, w jego 0,604.14 km.
4. Wskaźniki na terenie bocznic znajdują się:
  - 1) wskaźnik oznaczający granicę bezpiecznego pozostawienia taboru na torach /słupek kresowy - wskaźnik W-17 koloru biało czerwonego/ znajduje się w ukresie rozjazdu nr 8 oraz 16ab.

## **2.17. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE**

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

## **2.18. TABOR KOLEJOWY**

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

## **2.19. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI**

1. Bocznic posiada łączność telefoniczną ogólnoużytkową.
2. Bocznic nie jest wyposażona we własne urządzenia radiołączności.
3. W czasie obsługi bocznic i wykonywania pracy manewrowej przez przewoźnika, stosowana jest radiołączność 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 bocznicę z dyżurnym ruchu tej stacji.
2. Skład manewrowy do obsługi bocznicy wjeżdża na bocznicę z torów stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie z drużyną manewrową przewoźnika obsługującego w danym momencie bocznicę.

### **3.2. ZASADY OBSŁUGI BOCZNICY**

1. Na bocznicę podstawiana jest ilość wagonów w składzie manewrowym wynika z długości użytecznej bocznicowego toru nr 7 wynoszącą 553 m.
2. Suma możliwych do wstawienia wagonów na bocznicę nie może przekraczać 36 wagonów czteroosiowych o długości nie przekraczającej 15m.
3. Kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika obsługującego bocznicę powiadamia użytkownika bocznicy o jej obsłudze pod nr telefonu 667 705 429.
4. Kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika omawia zasady i zakres obsługi bocznicy z dyżurnym ruchu stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie.
5. Obsługa bocznicy z torów stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie tj. wjazdy na bocznicę i wyjazdy z bocznicy na tory w/w stacji może odbywać się z obu jej stron tj. od strony rozjazdów odgałęziających bocznicę nr 8 i 16.
6. Skład manewrowy do obsługi bocznicy z torów stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie może być pchany lub ciągniony na tor bocznicy zdawczo-odbiorczy nr 7. W/w wjazd może odbywać się z obu stron bocznicy tj. od strony rozjazdów odgałęziających bocznicę nr 8 i 16. Wyjazd z bocznicy na tory stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie może odbyć się z obu stron bocznicy tj. od strony rozjazdów odgałęziających bocznicę nr 8 i 16. Przy wyjeździe z bocznicy po jej obsłudze, skład manewrowy z toru zdawczo-odbiorczego nr 7 na tory w/w stacji może być ciągniony lub pchany.
7. Zezwoleniami na jazdy manewrowe ze stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie na bocznicę z obu jej stron, są świetlne sygnały manewrowe wyświetlane na odpowiednich dla jazd sygnalizatorach świetlnych podawane przez dyżurnego ruchu w/w stacji, po ułożeniu przez niego na w/w stacji drogi przebiegu. Przy jazdach manewrowych z torów stacji j/w na bocznicę od strony rozjazdu nr 8 udzielenie w/w zezwolenia przez dyżurnego ruchu jest ważne najdalej do styku przediglicowego rozjazdu nr 8 (odgałęziającego bocznicę nr 8), zezwoleniem na dalszą jazdę na bocznicę są sygnały manewrowe wzrokowe i słuchowe podawane przez kierującego manewrami przewoźnika obsługującego bocznicę po ułożeniu zwrotnicy rozjazdu nr 8 do położenia kierującego na bocznicowy tor nr 7.

8. Zezwoleniami na jazdy manewrowe z bocznic na tory stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie są:
- 1) przy wyjazdach z bocznic od strony rozjazdu nr 8 (odgałęziającego bocznicę) są sygnały manewrowe wzrokowe i słuchowe podawane przez kierującego manewrami przewoźnika obsługującego bocznicę po ułożeniu zwrotnicy rozjazdu nr 8 do położenia kierującego dla jazdy na tory w/w stacji, zezwolenie to jest ważne najdalej do ukresu rozjazdu nr 8. Dalsza jazda z bocznic na tory w/w stacji może się odbyć po wyświetleniu przez dyżurnego ruchu w/w stacji sygnału zezwalającego na jazdę manewrową na świetlnej tarczy manewrowej Tm 7 zlokalizowanej poza bocznicą za stykiem przedglicowym rozjazdu nr 8 (zlokalizowanego poza bocznicą odgałęziającego bocznicę).
  - 2) przy wyjazdach od strony rozjazdu nr 16 (odgałęziającego bocznicę) są sygnały manewrowe wzrokowe i słuchowe podawane przez kierującego manewrami przewoźnika obsługującego bocznicę, zezwolenie to jest ważne najdalej do ukresu rozjazdu nr 16ab, dalsza jazda z bocznic na tory w/w stacji może się odbyć po wyświetleniu przez dyżurnego ruchu w/w stacji sygnału zezwalającego na jazdę manewrową na świetlnej tarczy manewrowej Tm 15 zlokalizowanej poza bocznicą na wysokości rozjazdu nr 16 (zlokalizowanego poza bocznicą odgałęziającego bocznicę).

# ROZDZIAŁ IV

## 4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY

### 4.1. PODSTAWIANIE WAGONOW NA BOCZNICĘ

1. Obsługa bocznic przez przewoźnika dokonywana jest zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego obsługującej bocznicę stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie, niniejszego regulaminu pracy bocznic kolejowej, obowiązującego rozkładu jazdy pociągów i planu obsługi bocznic.
2. Obsługa bocznic przez przewoźnika może być dokonywana o każdej porze doby zgodnie z opracowanym rozkładem jazdy pociągów, planem obsługi bocznic.
3. Na bocznicę mogą być podstawiane wszystkie rodzaje wagonów towarowych kursujących po liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A..
4. Kierownikiem manewrów w czasie dokonywania obsługi bocznic przez przewoźnika jest kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika.
5. Na bocznicę 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 bocznic wynika z rozkładu jazdy pociągów opracowanego przez PKP PLK S.A. na wniosek przewoźników i planu obsługi bocznic opracowanego przez przewoźnika w uzgodnieniu z użytkownikiem bocznic.
2. Rozkład jazdy i plan obsługi bocznic może być zmieniony na wniosek przewoźnika lub użytkownika bocznic.

### 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<sub>hw</sub>) składu manewrowego obliczana się według wzoru:

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

gdzie:

M<sub>o</sub> - masa ogólna w tonach składu manewrowego (suma mas wagonów wraz z ładunkiem bez czynnej lokomotywy);

P<sub>w</sub> - procent wymaganej masy hamującej.

Wynik zaokrągla się wzwyż do całej tony.

- 3) procent wymaganej masy hamującej (P<sub>w</sub>) składu manewrowego, dla jazdy po torach bocznic „Terminal Kolejowy” z maksymalną prędkością 5 km/h, wynosi 6%.
- 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 210 kN (21,5 tony).

#### **4.5. OGRANICZENIA W KURSOWANIU POJAZDÓW KOLEJOWYCH**

1. Z uwagi na niezelektryfikowany 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 przemieszczać się po całej długości toru bocznicowego.

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

1. Użytkownik bocznicę nie eksploatuje własnej lokomotywy manewrowej.



# ROZDZIAŁ V

## 5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY

### 5.1. PODZIAŁ BOCZNICY NA REJONY MANEWROWE

1. Bocznicą stanowi jeden okręg manewrowy i jednocześnie jeden rejon manewrowy.
2. Na bocznicę, w całym jej okręgu manewrowym nie może znajdować się 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 torze bocznicę nie może przekroczyć 5 km/h po wolnym torze.
2. Manewry na bocznicę należy wykonywać z prędkością gwarantującą zachowanie bezpieczeństwa ludzi, taboru i ładunku.
3. Prędkość jazdy manewrowych należy zawsze dostosowywać do istniejących warunków na bocznicę, 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 bocznicę.
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 jazdy manewrowych na bocznicę w zależności od charakteru i warunków wykonywania manewrów:

| Lp. | Określenie warunków eksploatacyjnych dla jazdy manewrowej   | Największa dozwolona prędkość jazdy po torach bocznicę |
|-----|---|--|
| 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 bocznicę 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 boczniczy może znajdować się wyłącznie na końcu składu z dozwolonej strony początku boczniczy.

#### **5.5. SPRZĘGANIE I ROZSPRĘGANIE WAGONÓW I LOKOMOTYW**

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

#### **5.6. OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE**

1. Bocznicza nie posiada środków trakcyjnych.  
Wszystkie prace manewrowe na boczniczy wykonuje drużyna lokomotywowa licencjonowanego przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę, z obsadą i wyposażeniem zgodnie z przepisami wewnętrznymi tego przewoźnika

#### **5.7. OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE**

1. Użytkownik boczniczy nie posiada własnej drużyny manewrowej.  
Wszystkie prace manewrowe na boczniczy wykonuje drużyna manewrowa licencjonowanego przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę, z obsadą i wyposażeniem zgodnie z przepisami wewnętrznymi tego przewoźnika.

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

1. Na terenie boczniczy 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 ZESPOLONYCH**

1. Na boczniczy 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 boczniczy 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. Na boczniczy nie ma rozjazdów.
2. Droga przebiegu do obsługi boczniczy układana jest poza bocznicą przez dyżurnego ruchu stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie, przy czym zwrotnicę rozjazdu nr 8, odgałęziającego bocznicę, zlokalizowanego poza bocznicą obsługuje drużyna manewrowa przewoźnika obsługującego bocznicę.
3. Przed podaniem sygnału do jazdy manewrowej kierujący manewrami obowiązany jest sprawdzić prawidłowość ułożenia całej drogi przebiegu dla danej jazdy manewrowej oraz wzrokowo upewnić się, że zwrotnice rozjazdów wchodzących w drogę przebiegu są ułożone odpowiednio dla przyjętych jazd manewrowych.
4. 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 boczniczy stosowane są płozy hamulcowe.
2. Zabezpieczenia pozostawionych wagonów (składów wagonów) na boczniczy, po zakończeniu manewrów, należy dokonywać przed odłączeniem lokomotywy manewrowej, z obu stron skrajnych wagonów od strony obu początków bocznic, płozami hamulcowymi po jednej sztuce.
3. Na boczniczy zlokalizowane są dwa stojaki z płozami hamulcowymi przy tablicach „Punkt zdawczo odbiorczy” po jednej płozie hamulcowej na każdym stojaku o numeracji i cechach SCH1 oraz SCH2.
4. Płozy hamulcowe nie użyte do zabezpieczania taboru muszą być umieszczone na stojakach do tego przeznaczonym.
5. Za stan, ilość, właściwe stosowanie płóz hamulcowych, na boczniczy, oraz zabezpieczenie ich przed użyciem przez osoby trzecie odpowiada użytkownik boczniczy – nadzorujący bocznicę.

## **5.13. ZABEZPIECZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEgniĘCIEM**

1. Punkt zdawczo-odbiorczy i jednocześnie punkt ładunkowy na torze nr 7 zlokalizowany jest na pochyleniu toru wynoszącym od 0,80 do 0,95 ‰ tj. na pochyleniu w kierunku początku boczniczy od strony rozjazdu nr 8 odgałęziającego bocznicę.
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 torze zdawczo odbiorczym, dokonuje się przez sprzęgnięcie taboru i zabezpieczenie płozami hamulcowymi, wyłożonymi po jednej płozie pod koła ostatnich skrajnych wagonów od strony początków boczniczy.

5. Pozostawianie wagonów po zakończeniu pracy manewrowej oraz od momentu podstawiania taboru na bocznicę do momentu jego zabrania z bocznic 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 punktu zdawczo - odbiorczego oraz ładunkowego, przed daniem sygnału do odjazdu, drużyna manewrowa przewoźnika zobowiązana jest usunąć płozy hamulcowe i złożyć je w właściwym dla miejsca stojaku.
9. Za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem na bocznicę odpowiedzialny jest kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika w przypadku wykonywania przez niego manewrów natychmiast po ich zakończeniu lub po odstawieniu przetaczanego taboru przed odcięciem środka trakcyjnego.

# ROZDZIAŁ VI

## 6. ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY

### 6.1. PLANOWANIE I ORGANIZOWANIE PRACY MANEWROWEJ

1. Organizowanie i planowanie pracy manewrowej na bocznicę należy do obowiązków nadzorującego bocznicę.
2. Kierowanie pracą manewrową wykonywaną przez przewoźnika podczas obsługi bocznicę należy do obowiązku kierującego manewrami ustawiacza przewoźnika
3. Celem wykonywania pracy manewrowej na bocznicę jest:
  - 1) podstawianie i zabieranie wagonów na i z punktu zdawczo-odbiorczego na torze nr 7, który jest jednocześnie punktem na i wyładunkowym;
  - 2) przetaczanie i przestawianie pojedynczych wagonów lub grup wagonów po torze bocznicowym.
4. Kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika odpowiada za zorganizowanie prawidłowej pracy manewrowej w celu zagwarantowania realizacji przydzielonych zadań w zakresie obsługi punktu zdawczo-odbiorczego oraz ładunkowego.
5. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej związanej z obsługą bocznicę 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 bocznicę.
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 bocznicę na zmianie, pod jego nieobecność zastępuje go dyspozytor transportu kolejowego na zmianie.
2. W czasie obsługi bocznicę przez lokomotywę z drużyną manewrową przewoźnika, wszelkie ruchy manewrowe na bocznicę dokonywane są na polecenie kierownika manewrów przewoźnika.
3. W czasie obsługi bocznicę przez przewoźników kierownikiem manewrów uprawnionym do wydawania poleceń na wykonanie ruchów manewrowych może być tylko jedna osoba, kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika dokonujący obsługi bocznicę.
4. Zadaniem kierującego manewrami przewoźnika w zakresie obsługi bocznicę jest:
  - 1) sprawne i bezpieczne wykonanie obsługi punktu zdawczo-odbiorczego oraz punktu ładunkowego w zakresie podstawiania, zabrania taboru kolejowego;
  - 2) współpraca z Kierownikiem ds. kolejowych bocznicę oraz z pracownikami na punkcie ładunkowym;
  - 3) wykonanie zadań i wskazówek przekazanych przez Kierownika ds. kolejowych bocznicę w zakresie organizacji obsługi bocznicę tj. toru zdawczo-odbiorczego i punktu ładunkowego.
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. 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. CZYNNOSCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH**

1. Czynności ładunkowe na boczniczy wykonywane są na torze nr 7 do wagonów przy użyciu urządzeń wymienionych w pkt. 2.11.
2. Na czas wykonywania manewrów podczas obsługi punktu ładunkowego przez przewoźników, wszelka praca ładunkowa do i z wagonów znajdujących się na punkcie ładunkowym powinna być bezwzględnie wstrzymana, a użyte do tych czynności pojazdy drogowe i urządzenia ładunkowe wstrzymane, odsunięte na placu ładunkowym poza skrajnię taboru i unieruchomione. 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 kategorięcznie zabroniony.
4. Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do wagonów stojących na miejscach ładunkowych boczniczy, 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 wykolejenie;
  - 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 ustawiacz 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 boczniczy nie dokonuje się.  
Na boczniczy nie ma wagi wagonowej.

### **6.5. PRACA MANEWRWA 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 boczniczy;

- 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 wykojenia taboru.
  9. Odśnieżanie i usuwanie oblodzeń na torze bocznicowym należy do obowiązku użytkownika boczniccy. Odśnieżenie punktu zdawczo-odbiorczego oraz ładunkowego jest warunkiem wstępnym dla umożliwienia eksploatacji boczniccy w ciężkich warunkach zimowych.
  10. Bieżące odśnieżanie boczniccy, pozwalające na jej ciągłą eksploatację, należy do obowiązków wyznaczonych przez nadzorującego bocznicce pracowników.
  11. Kolejność pracy i sposób wykonywania czynności przy odśnieżaniu torów boczniccy ustala nadzorujący bocznicce.
  12. Usunięty śnieg i lód z toru 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 prostopadle 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 pozostałych 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. Poruszanie się przy torach zelektryfikowanych:

- 1) Z uwagi na to, że nad sąsiednim torem nr 5 PKP PLK S.A. stacji Kąty Wrocławskie jest sieć trakcyjna pod napięciem 3kV a na przyległym do toru nr 7 placu ładunkowym są konstrukcje wsporcze sieci trakcyjnej:
  - a) nie wolno wchodzić ani przebywać na dachach wagonów, zbiornikach cystern, kontenerach i pojazdach, a także na przewożonych na wagonach otwartych ładunkach, jeżeli wysokość ładunku jest większa od 1m licząc od podłogi wagonu,
  - b) zabrania się dotykania przewodów wysokiego napięcia (trakcyjnych) tak bezpośrednio jak i pośrednio, jak również zbliżania się na odległość mniejszą niż 1,5 m jakiegokolwiek części ciała, strumienia wody, narzędzi wszelkiego rodzaju przedmiotów nie przystosowanych do posługiwania się nimi przy elektrycznych urządzeniach wysokiego napięcia,
  - c) nie wolno wchodzić na konstrukcje wsporcze, na których są zawieszony przewody trakcyjne,
  - d) w przypadku zerwania przewodów linii wysokiego napięcia lub uszkodzenia urządzeń sieci trakcyjnej, miejsca takie należy zabezpieczyć i niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnego ruchu stacji Kąty Wrocławskie oraz pracowników bocznic. Ze względu na niebezpieczeństwo porażenia prądem nie wolno dotykać szyn i zerwanych przewodów, zbliżać się do nich na odległość mniejszą niż 10m oraz dopuszczać osób postronnych w pobliże miejsca niebezpiecznego.
- 2) Tor bocznicowy oraz punkt ładunkowy zlokalizowane są na torze nr 7 w bezpośrednim sąsiedztwie (wzdłuż) toru nr 5 PKP PLK S.A. stacji Kąty Wrocławskie, po którym prowadzony jest ruch pociągów. Zabrania się pracownikom użytkownika bocznic oraz przewoźnikom:
  - a) wchodzenia na i w skrajnię w/w toru,
  - b) przechodzenia przez tor nr 7 na międzytorze tego toru a toru PKP PLK S.A. nr 5,
  - c) przebywania na międzytorzu toru PKP PLK S.A. nr 5 a toru bocznicowego nr 7 bez wyraźnej potrzeby, dla niezbędnych potrzeb ponad niezbędny czas bez nadzoru i sygnalistów.



# ROZDZIAŁ VII

## 7. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO

### 7.1. PRZYJMOWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM

1. Wagony wystawiane do zabrania z bocznic na punkt zdawczo odbiorczy, powinny być odpowiednio sprzęgnięte, wolne sprzęgi śrubowe oraz sprzęgi hamulcowe podwieszane na wsporniki, a sam skład powinien być należyście 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 punkcie zdawczo-odbiorczym 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, kłap, 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 boczniczy, 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 ładunkowych i próżnych podlegających plombowaniu znajdują się właściwe plomby;
  - 8) czy drzwi oraz ściany boczne i czołowe są należyście pozamykane;
  - 9) czy nie brakuje części wagonowych, a luźne części pozakładano na właściwe miejsca, tj. zastawy, kraty, kłonic 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 punkt zdawczo-odbiorczy wagony mogą być przekazywane po zakończeniu czynności ładunkowych.
2. Po ukończeniu czynności ładunkowych, przed przekazaniem na punkt zdawczo-odbiorczy 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 punktu ładunkowego na punkt zdawczo-odbiorczy po sprawdzeniu musi gwarantować bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

### **7.3. PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM OD I DLA PRZEWOŹNIKA**

1. Przedstawiciel użytkownika boczniczy współpracuje z kierującym manewrami przewoźnika w czasie obsługi boczniczy w zakresie przyjmowania i zdawania wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym boczniczy.
2. Podstawienie oraz zabieranie wagonów na bocznicę, odbywa się na podstawie „planu obsługi boczniczy” opracowanego przez przewoźnika w uzgodnieniu z użytkownikiem boczniczy, bez planu jeżeli takiego nie opracowano lub na podstawie rozkładu jazdy pociągów.
3. Poza planem obsługi wagony mogą być podstawione lub zabrane z boczniczy tylko za obopólnym uzgodnieniem przewoźnika z użytkownikiem boczniczy i za zgodą zarządcy linii kolejowej.
4. Przewoźnik podstawia wagony przeznaczone na bocznicę, oraz zabiera z niego wagony na podstawie przekazanego listu przewozowego lub dokumentu zdawczego określonego w umowie na obsługę boczniczy.
5. W imieniu przewoźnika wagony przekazuje na bocznicę i przyjmuje z boczniczy kierujący manewrami przewoźnika, natomiast użytkownika boczniczy reprezentuje na punktach zdawczo-odbiorczych boczniczy dyspozytor transportu kolejowego na zmianie.
6. Podczas przyjmowania na punkcie zdawczo-odbiorczym podstawionych próżnych wagonów pod załadunek, 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 mógłby 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 zdawczym nieprawidłowości powinny być podpisane przez przyjmującego i zdającego wagony na obu egzemplarzach w/w dokumentu.
8. Przedstawiciel użytkownika boczniczy może odmówić przyjęcia wagonów nie nadających się pod załadunek na punktach ładunkowych boczniczy, co powinien odnotować na piśmie.
9. Przewoźnik obsługujący bocznicę, może uważać, że wagony przez niego podstawione zostały przez użytkownika boczniczy przyjęte bez zastrzeżeń, również w przypadku, gdy przedstawiciel użytkownika boczniczy nie zgłosił się na punkcie zdawczo odbiorczym po odbiór przekazywanych wagonów:
  - 1) w czasie ustalonym w planie obsługi boczniczy;
  - 2) z opóźnieniem nie przekraczającym dwóch godzin w stosunku do terminu planowej obsługi;
  - 3) w obsłudze dodatkowej, z nim ustalonej.W takiej sytuacji, podstawiający wagony ustawiacz przewoźnika odnotowuje w dokumencie zdawczym „przedstawiciel boczniczy nieobecny”.
10. Wagony z brakiem lub uszkodzeniami przesyłki względnie brakiem lub uszkodzeniem plomb, mogą być podstawione na bocznicę tylko po sprawdzeniu zawartości i sporządzeniu protokołu, albo po założeniu plomb zabezpieczających przez przewoźnika i zawiadomieniu o tym użytkownika boczniczy. Powyższe powinno być odnotowane na piśmie i potwierdzone podpisami przez przekazującego przedstawiciela przewoźnika i przyjmującego przedstawiciela użytkownika boczniczy.

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 we wszystkich egzemplarzach zawiadomienia – dokumentu odbiorczego.
14. Przedstawiciel boczniczy i przedstawiciel przewoźnika potwierdzają przekazanie i przyjęcie wagonów, ich stan eksploatacyjny oraz godzinę i datę przyjęcia wagonów w zawiadomieniu o wagonach gotowych do zabrania – dokumencie odbiorczym swoim podpisem.

#### **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 bez zakwestionowanego wagonu. 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 nalepki ostrzegawcze;
  - 2) mieć ściągnięte zabezpieczenia do mocowania ładunku, plomby i odrutowania;
  - 3) przy wagonach platformach winny być podniesione burty boczne, podniesione kłonicy, zapięte łańcuchy i usunięte odrutowanie, oklinowanie i inne zabezpieczenia przesyłki.
4. Jeżeli przy zabieraniu wagonów z punktu zdawczo-odbiorczego 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 zsympowych 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 pobliże 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 bocznicę zabronione jest prowadzenie ruchu kolejowego z wagonami załadowanymi materiałami niedopuszczonymi do przewozu kolejją;*
  - 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 odstawką.*
5. Operator urządzeń przeładunkowych bocznicę powinien uprzedzić wszystkich zainteresowanych pracowników bocznicę biorący udział przy wykonywaniu jakichkolwiek prac na terenie bocznicę w obrębie wszystkich torów, punktów zdawczo odbiorczych i ładunkowych o wykonywaniu manewrów z wagonami z towarami niebezpiecznymi, w celu zachowania szczególnej ostrożności.
6. 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.
7. Prędkość jazd manewrowych z wagonami z towarem niebezpiecznym nie może przekraczać 5 km/h, z wyjątkiem zastrzeżonym w ust. 12.
8. Prędkość jazd 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.
9. Wykonywanie manewrów z wagonami:
  - 1) oznaczonych nalepkami 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 odstawką.
10. Ograniczenie prędkości manewrowania, o których mowa w ust. 9 i 10 nie dotyczy próżnych oczyszczonych jednostek transportowych po towarze niebezpiecznym.
11. Wagony załadowane materiałami i przedmiotami wybuchowymi powinny być sprzęgnięte ze sobą i z wagonami stanowiącymi odległość ochronną w taki sposób, aby zderzaki były lekko naciśnięte.
12. 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 boczniczy 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:
- a) miejsce zdarzenia (np. rejon boczniczy, umiejscowienie wagonu);
  - b) objawy i rozmiary zdarzenia z towarem niebezpiecznym (wyciek, ulatnianie się lub wysypywanie substancji chemicznych, pożar lub wybuch, wyciek kropelkowy lub strumieniowy);
  - c) rodzaj towaru niebezpiecznego na podstawie oznakowania wagonu (na podstawie napisów i nalepek ostrzegawczych oraz numerów na pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej);
  - d) czy są osoby poszkodowane i czy występuje poważne zagrożenie życia ludzi lub środowiska;
  - e) rodzaj wagonu;
  - f) 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/Zał. 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) przewycięzania 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.

### **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 nalepkami ostrzegawczymi. Wzory 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 na bocznicach zarządzanych przez SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o., ul. Fabryczna 1, 55-080 Kąty Wrocławskie przepisy wewnętrzne dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej, tj. „Przepisy wewnętrzne utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach”.
2. Utrzymanie bocznicy kolejowej, jej całej infrastruktury, w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy należy do użytkownika bocznicy.
3. Utrzymanie urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym wymienionych w pkt. 2.6. ppkt. 1 należy do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
4. Roboty związane z diagnostyką, utrzymaniem i remontami infrastruktury kolejowej na bocznicach wykonywane są przez wyspecjalizowane podmioty, 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 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 710, z póź. zm.) i wydanych na jej podstawie przepisów, na podstawie zlecenia przez użytkownika bocznicy.
5. Przegląd stanu technicznego torów i urządzeń na bocznicach należy do obowiązku posiadacza bocznicy i wykonywany jest na zasadach określonych Ustawą Prawo Budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 1186, z póź. zm.).
6. Oględziny, konserwacje oraz obchody toru przeprowadzane są z częstotliwością określoną w obowiązujących na bocznicach przepisach wewnętrznych utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach 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 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 710, z póź. zm.) i wydanych na jej podstawie przepisów, na podstawie zlecenia przez użytkownika bocznicy.
7. O uszkodzeniach w torze, uszkodzeniach wskaźników, pracownik stwierdzający uszkodzenia powiadamia nadzorującego bocznice.
8. Wszelka dokumentacja związana z utrzymaniem infrastruktury kolejowej na bocznicach 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 2021r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2021 poz. 101).
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 z dnia 11 stycznia 2021r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2021 poz. 101) 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 MANEWRWEJ

1. Zadanie organizowania, sprawowania nadzoru nad pracą transportu kolejowego, manewrów, czynności ładunkowych, spedycji, stanu technicznego infrastruktury kolejowej na bocznicę „Terminal Kolejowy” należy do nadzorującego bocznicę – Kierownika ds. kolejowych lub jego przedstawiciela na zmianie.
2. Nadzorujący bocznicę „Terminal Kolejowy” tj. Kierownik ds. kolejowych, posiada obowiązki i kompetencje jakie zgodnie z postanowieniami obowiązujących na bocznicach zarządzanych przez SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o., ul. Fabryczna 1, 55-080 Kąty Wrocławskie „Przepisach wewnętrznych prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji na bocznicach kolejowych” należą do nadzorującego manewry na bocznicę.
3. Do zakresu podstawowych obowiązków nadzorującego bocznicę kolejowej „Terminal Kolejowy” należą m.in. sprawy:
  - 1) zapewnienia bezpiecznych warunków pracy na wszystkich stanowiskach, jakie są wyznaczone do prawidłowego funkcjonowania bocznic zgodnie z niniejszym Regulaminem i obowiązującymi przepisami wewnętrznymi;
  - 2) realizacji zadań w zakresie wielkości i terminowości wysyłania towarów z placów składowych bocznic;
  - 3) znajomości i egzekwowania przestrzegania na kierowanej bocznicę przepisów regulujących sprawy w zakresie transportu kolejowego, funkcjonowania bocznic kolejowych, BHP, szkoleń;
  - 4) znajomości i egzekwowania przestrzegania instrukcji bhp i p-pożarowych dla poszczególnych stanowisk pracy na bocznicach kolejowych oraz instrukcji obsługi i warunków stosowania maszyn i urządzeń znajdujących się na bocznicach;
  - 5) zatrzymania ruchu kolejowego, maszyn i urządzeń w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa życia, zdrowia lub pracy bocznic.
4. Nadzorującemu bocznicę „Terminal Kolejowy” w stosunku do podległych mu pracowników przysługuje prawo wydawania poleceń dotyczących bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i pracy na bocznicach 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 bocznic.
  - 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) Obsługa 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 BOCZNICZY LUB WYPADKU Z LUDŹMI

### 12.1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Poważny wypadek lub wypadek kolejowy to niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska.
2. Każdy pracownik użytkownika boczniczy jak również przewoźnika obsługującego bocznicę, który zauważył, że może dojść do wypadku, powinien użyć wszelkich możliwych środków aby mu zapobiec, a gdy to jest niemożliwe, dążyć do ograniczenia jego skutków.

### 12.2. ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU

1. Każda osoba, po stwierdzeniu zaistnienia wypadku kolejowego lub wypadku z ludźmi, niezależnie czy jest pracownikiem użytkownika boczniczy czy nie, jest obowiązany osobiście i niezwłocznie zgłosić ten fakt nadzorującemu bocznicę, 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 ustawić, lub maszynista zgłasza zdarzenie nadzorującemu bocznicę.
3. Kierujący manewrami, aby zapobiec ewentualnym większym skutkom zaistniałego zdarzenia, powinien wstrzymać ruch kolejowy na boczniczy.
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 bocznicę, 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 bocznicę lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru, po uzyskaniu zgłoszenia o zaistnieniu zdarzeniu na boczniczy jest zobowiązany do niezwłocznego zawiadomienia o tym fakcie właścicielowi boczniczy.
3. W przypadku uszkodzenia infrastruktury (urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym) PKP PLK S.A., będącego skutkiem zaistniałego na terenie boczniczy i w punkcie styku dróg kolejowych zdarzenia, nadzorujący bocznicę lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru, jest zobowiązany do zawiadomienia o tym fakcie PKP PLK S.A. właściwy dla boczniczy Zakład Linii Kolejowych

## 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 tor, na którym 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 taborem 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.

4. Szczegółowe informacje o powiadamianiu organów w przypadku zaistnienia zdarzenia kolejowego są umieszczone na stronie internetowej [www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl), w zakładce BEZPIECZENSTWO→ZGŁOŚ WYPADEK/ZDARZENIE KOLEJOWE.

## **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 na bocznicach kolejowych.” .

## 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:
    - Terminal Kolejowy Kąty Wrocławskie Tor nr 7, 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 Terminal Kolejowy Kąty Wrocławskie Tor nr 7:
    - 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 zarządów.
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 Terminal Kolejowy Kąty Wrocławskie Tor nr 7:
    - 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 korzystaniu 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 PRZYCZYŃ 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.<br>Zakład Linii Kolejowych<br>ul. Parkowa 9<br>58 - 302 Wałbrzych                                   | tel. (74) 637-46-40<br>fax (74) 637-46-53<br><a href="mailto:iz.walbrzych@plk-sa.pl">iz.walbrzych@plk-sa.pl</a> |       |
| 2   | PKP PLK S.A.<br>Zakład Linii Kolejowych<br>Sekcja Eksploatacji Wałbrzych<br>ul. Stacyjna 1<br>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<br>ul. Puławskiego 56<br>50 - 443 Wrocław                            | tel. (71) 717 78 09<br>fax. (71) 717 58 06<br><a href="mailto:sekretariat.dolnoslaski@pkp-cargo.eu">sekretariat.dolnoslaski@pkp-cargo.eu</a> |       |
| 2   | PKP CARGO S.A. DOLNOŚLĄSKI ZAKŁAD SPÓŁKI<br>Sekcja Przewozów Wałbrzych<br>ul. Żelazna 7<br>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<br>693-444-141 |       |
| 5   | CAPTRAIN POLSKA SP. Z O.O. – DYSPOZYTOR                       | 728-821-000                |       |
| 6   | CTL LOGISTICS SP. Z O.O. – ORGANIZACJA I PLANOWANIE PRZEWOZÓW | 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  
Sekcja 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 pracy boczniczy w zakresie techniczno ruchowym 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. Fabryczna 1, 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 firmy SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o., ul. Fabryczna 1, 58-080 Kąty Wrocławskie 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

| LP | Imię i nazwisko | Stanowisko | Data | Podpis |
|----|-----------------|------------|------|--------|
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |
|    |                 |            |      |        |







# 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

Klasa 3 Materiały ciekłe zapalne

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

Klasa 4.2 Materiały samozapalne

Klasa 4.3 Materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy zapalne

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.

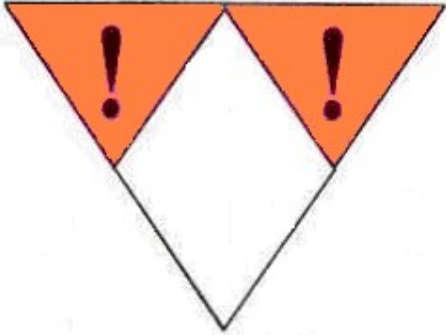
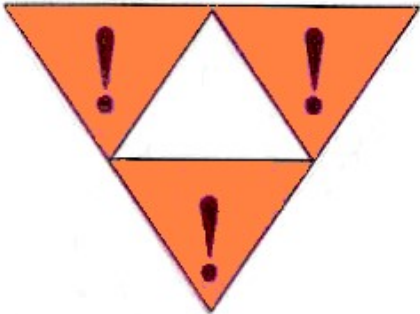
## 18.2. ZAŁĄCZNIK NR 2 – WYKAZ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH WYSOKIEGO RYZYKA (TWR)

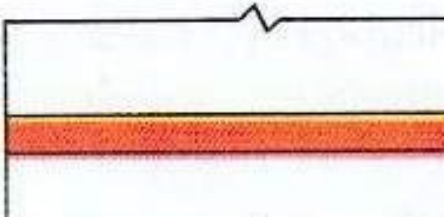
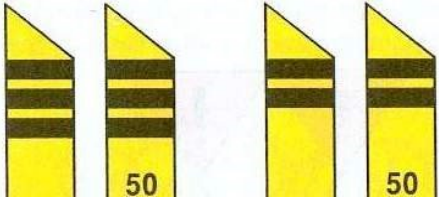

Do towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) zalicza się towary wymienione w poniższej tabeli, jeżeli są przewożone w ilościach większych niż określone w tabeli.

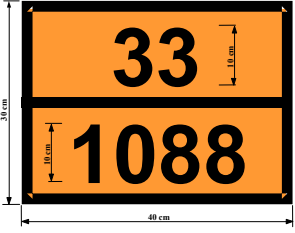
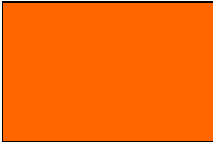
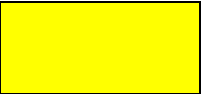
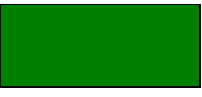



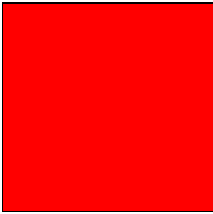



| Klasa | Pod klasa | Materiał lub przedmiot  | Ilość  |                          |                       |
|-------|-----------|---|--|--------------------------|-----------------------|
|       |           |   | Cysterna (litry) <sup>c)</sup>   | Luzem (kg) <sup>d)</sup> | Sztuka przesyłki (kg) |
| 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<br><br>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 <sub>1</sub> (w postaci specjalnej) lub 3000 A <sub>2</sub> 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  | <p><b>Ostrożnie przetać</b></p>   | <p>Napis informujący o konieczności ostrożnego przetaczania.<br/>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.</p> |
| 2  |    | <p>Zakaz najeżdżania.<br/>Znaczenie znaku:<br/>- podjąć specjalne środki ostrożności przy rozłączaniu i rozrządzeniu pociągu oraz w celu ochrony wagonu,<br/>- wagon nie może najeżdżać na inne wagony i musi być chroniony przed najeżdżaniem przez inne pojazdy.</p>         |
| 3  |  | <p>Zakaz staczania i odrzutu.<br/>Znaczenie znaku:<br/>- zakaz odrzutu i rozrządu na górkach,<br/>- wagon musi być przemieszczany przez lokomotywę manewrową,<br/>- wagon nie może najeżdżać na inne wagony i musi być chroniony przed najeżdżaniem przez inne pojazdy.</p>    |

|   |   |  |
|---|---|--|
| 4 |    | <p>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 górkę rozrządowej oraz nie wolno staczać i odrzucać taboru na wagony oznaczone takim znakiem.</p>  |
| 5 |    | <p>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 rozczępieniem 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.</p>  |
| 6 |  | <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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,</li> <li>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.</li> </ul> |

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

#### 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



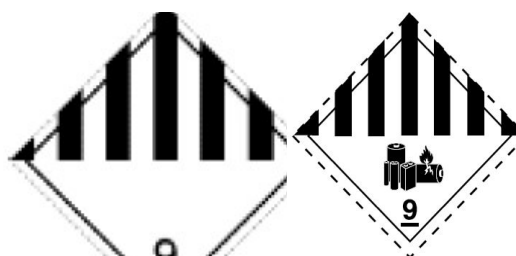
nr 7C  
materiały promieniotwórcze  
kategoria III – ŻÓŁTA



nr 7E  
materiały promieniotwórcze  
rozczipalne



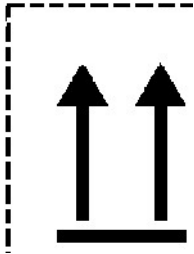

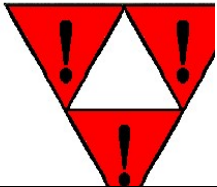
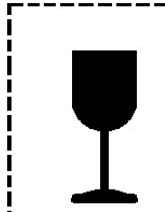

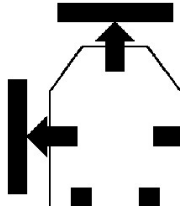
nr 8  
materiały żrące


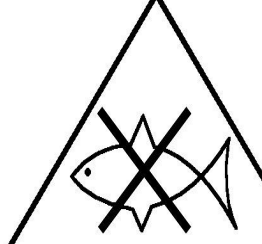


nr 9 i nr 9a  
różne materiały i przedmioty niebezpieczne



Materiały zagrażające środowisku

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

|  |   |   |
|--|---|---|
|  |  | <b>Materiały zagrażające środowisku</b>     |
|  |  | <b>Materiały skażające środowisko wodne</b> |

## 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 ZAGROŻEŃ

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  
Połknięcie: 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**

Przebrać 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 ochrony**Ochrona 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  
Toksyčność ostra: BRAK

Ogniwa, które są odsonięte 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 Wysoce 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:  $\text{LiPF}_6$

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 <sub>4</sub>     |
| 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:  | C <sub>6</sub> H <sub>5</sub> 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.

**Połknięcie**

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 splukiwać 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. Splukać 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/m<sup>3</sup>

##### Techniczne środki kontroli

Stosować miejscowe systemy wentylacji w odpowiednich przypadkach. Zapewnić prysznicę 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:                                    | bezbarwna 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 <sub>50</sub> (doustna na szczurach)                                 | 3790 mg/kg |
|                    | LiPF <sub>6</sub> LD <sub>50</sub> (doustna na szczurach)               | 1750 mg/kg |
|                    | C <sub>6</sub> H <sub>5</sub> F LD <sub>50</sub> (doustna na szczurach) | 4399 mg/kg |

Działanie żrące/drażniące na skórę:  $\text{LiPF}_6$  (martwica, królik) 3 – 60 minut

$\text{LiPF}_6$  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:

$\text{LiPF}_6$  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:

$\text{LiPF}_6$  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 – szczer 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:

$\text{LiBF}_4$  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:  $\text{LiPF}_6$  Przebarwienia zębów, odkładanie fluoru w kościach

Zagrożenia spowodowane aspiracją: Brak informacji.

Inne informacje: Brak informacji.

**12. INFORMACJE EKOLOGICZNE**

Toksyczność:  $\text{LC}_{50}$ (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: MATERIAL 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 Chemia 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**

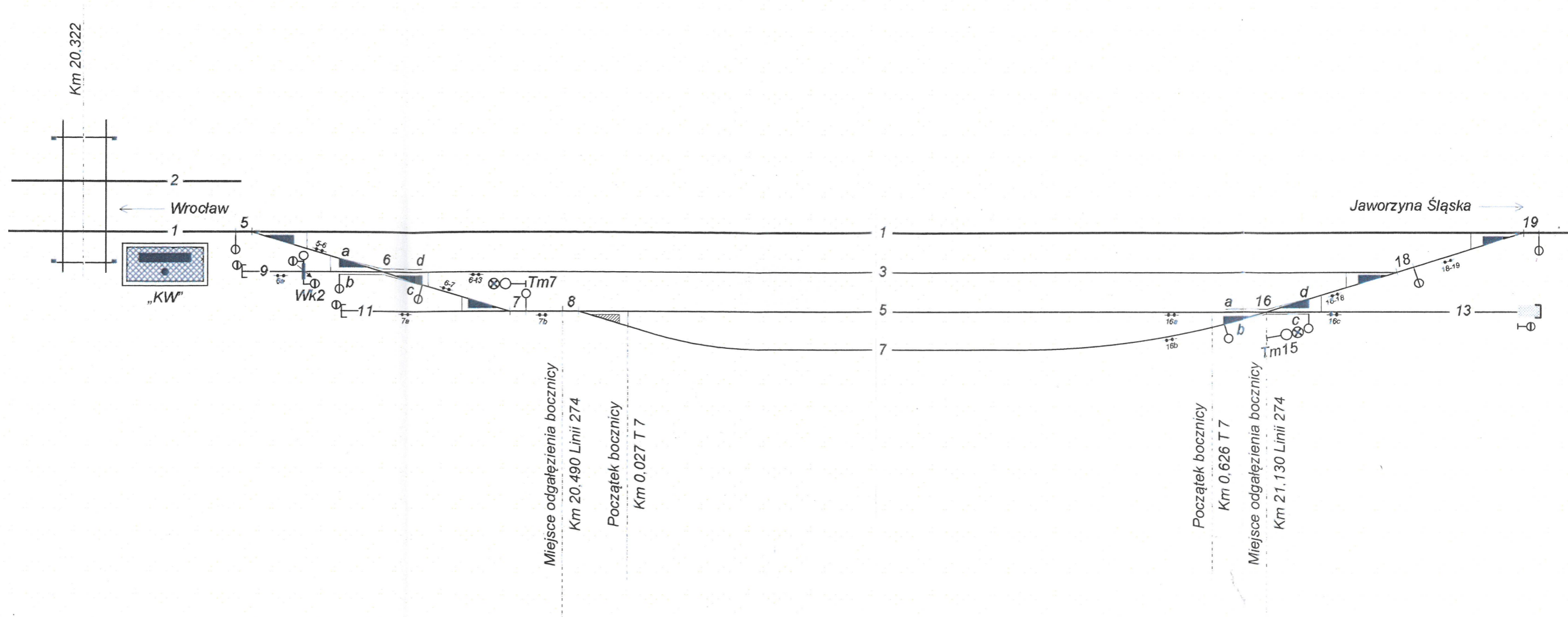
Justyna Sobczak  
DORADCA ADR/RID

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 NA BOCZNICY KOLEJOWEJ**

**PLAN SCHEMATYCZNY URZĄDZEŃ ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM BOCZNICY  
TERMINAL KOLEJOWY  
Kąty Wrocławskie  
Tor nr 7**



|  |        |            |  |
|--|--------|------------|--|
| <i>Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym</i> |        |            |  |
| Bocznic<br>TERMINAL KOLEJOWY<br>Kąty Wrocławskie<br>Tor nr 7                   |        |            |  |
| Opracował  | A. Żuk | 28.12.2019 | <br>mgr inż. <b>Andrzej Żuk</b><br>Uprawnienia do kierowania ruchem kolejowym w szczególności w zakresie urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym<br>URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM<br>DOKUMENTACJA TECHNICZNA<br>ODKA-NB-Z-20/99 |
| Kreślił  | A. Żuk | 28.12.2019 |  |

## **18.8. ZAŁĄCZNIK NR 8 – PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY KOLEJOWEJ**

PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY

1:1000

TERMINAL KOLEJOWY SCHAVEMAKER  
wstacji Kąty Wrocławskie

Bocznica stacyjna odgałęzia się od rozjazdu Rz nr 8 w km 20,490,00 oraz od Rz nr 16 w km 21,130 linii 274 Wrocław Świebodzki - Zgorzelec w stacji Kąty Wrocławskie

Początek bocznicy stanowi punkt:

- styk za krzyżownicą rozjazdu Rz nr 8 zlokalizowany w km 0,027,14 toru nr 7 w stacji Kąty Wrocławskie
- styk przed krzyżownicą rozjazdu Rz nr 16 zlokalizowany w km 0,626,14 toru nr 7 w stacji Kąty Wrocławskie

Długość całkowita torów bocznicy 642,76m  
Długość budowlana torów bocznicy 599,00m  
Długość użyteczna torów bocznicy 553,00m

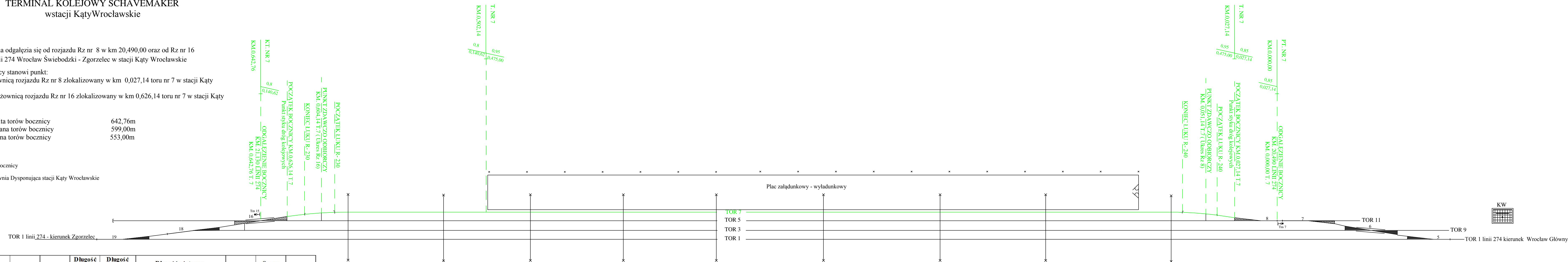
Legenda:

- Tory bocznicy
- Nastawnia Dysponująca stacji Kąty Wrocławskie

Wykaz torów:

| Lp. | Nr toru | Od  | Do    | Długość całkowita | Długość budowlana | Długość użyteczna |      |     | Podkłady | Szyny (typ) | Podsypka |
|-----|---------|-----|-------|-------------------|-------------------|-------------------|------|-----|----------|-------------|----------|
|     |         |     |       | [m]               | [m]               | Od                | Do   | [m] |          |             |          |
| 1   | 7       | S 8 | SR 16 | 642,76            | 599               | U 8               | U 16 | 553 | betonowe | S 49        | łuczeń   |

PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY  
TERMINAL KOLEJOWY SCHAVEMAKER



|  |
|--|
| BOCZNICA KOLEJOWEJ<br>1:1000   |
| TERMINAL KONTENEROWY SCHAVEMAKER<br>w stacji Kąty Wrocławskie na linii 274<br>Wrocław Świebodzki - Zgorzelec |
| SPORZĄDZIŁ:.....<br>(data i podpis)  |