EGZ. 1

REGULAMIN

PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

ZAKŁADU PRODUKCJI ETANOLU I BIOPALIW

odgałęziającej się od stacji PKP PLK S.A. WROCŁAW SWOJCZYCE

Regulamin zawiera 73 strony ponumerowane i przesznurowane, został sporządzony w 8 jednobrzmiących egzemplarzach.

Opracował: MAJKOLTRANS Sp. z o.o. z upoważnienia Zarządu Eugeniusz Buda p.o. dyrektora d.s. technicznych

Uzgodniono pod względem techniczno-ruchowym

Wrocław dnia 2018 03. 09

DYREKTOR z up. Janusz Mądry Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Zakład Linii Kolejowych
50-525 Wrocław, ul. Joannitów 13

PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych

ZATWIERDZAM

Wrocław dnia 12. 03. 2018

"MAJKOLTRANS" Sp. z o.o.
ul. Paczkowska26
50-503 Wrocław
NIP899-24-17-522
Regon 932674777

PREZES ZARZĄDU Ryszard Aniołek

PIS TREŚCI

ROZDZIAŁ I
POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1 Podstawy prawne i cel opracowania Regulaminu Pracy Bocznicy Kolejowej 7
§ 2 Podstawa prawna eksploatacji bocznicy kolejowej 9
§ 3 Zakres obowiązywania regulaminu 9
§ 4 Użytkownik bocznicy kolejowej 9
§ 5 Współużytkownik bocznicy kolejowej 11
§ 6 Przeznaczenie bocznicy kolejowej 11
§ 7 Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych, 11
§ 8 Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, jeżeli zostały one pozyskane od zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznica kolejowa jest połączona lub przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę 12

ROZDZIAŁ II
OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ

§ 9 Położenie bocznicy ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznica jest połączona 13
§ 10 Okręgi nastawcze, posterunki ruchu oraz ich obsada 13
§ 11 Lokalizacja punktu zdawczo-odbiorczego 13
§ 12 Tory bocznicowe - ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne, pojemność oraz ich pochylenia podłużne 14
§ 13 Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów 17
§ 14 Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania 18
§ 15 Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic 19
§ 16 Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych 19
§ 17 Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym 19
§ 18 Kolejowe obiekty inżynieryjne 19
§ 19 Przejazdy kolejowo drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn 20
§ 20 Oświetlenie bocznicy kolejowej 20
§ 21 Punkty ładunkowe 21
§ 22 Urządzenia ładunkowe 22
§ 23 Wagi wagonowe 22

§ 24 Bramy kolejowe 22
§ 25 Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki 23
§ 26 Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia Budowli 23
§ 27 Sygnały, wskaźniki i tablice 23
§ 28 Urządzenia i środki trakcyjne 24
§ 29 Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony oraz tabor kolejowy specjalny, urządzenia i środki jego utrzymania 24
§ 30 Środki łączności 24

ROZDZIAŁ III

ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ KOLEJOWĄ A TORAMI STACJI PKP PLK Z KTÓRYMI BOCZNICA KOLEJOWA JEST POŁĄCZONA W OPARCIU O PRZEPISY OBOWIĄZUJĄCE W PKP PLK S. A.

§ 31 Zasady prowadzenia jazd manewrowych pomiędzy bocznicą a torami stacji PKP PLK S. A 25

ROZDZIAŁ IV

WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ

§ 32 Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową 25
§ 33 Liczba obsług i czas ich wykonywania 27
§ 34 Masa hamująca składów manewrowych 28
§ 35 Dopuszczalny nacisk osi na szynę 28
§ 36 Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych 28
§ 37 Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy kolejowej 28
§ 38 Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznica kolejowa jest połączona 29

ROZDZIAŁ V

WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ

§ 39 Podział bocznicy kolejowej na rejony manewrowe 30
§ 40 Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy kolejowej 30
§ 41 Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej 30
§ 42 Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym 31

§ 43 Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw 31
§ 44 Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie 32
§ 45 Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie 33
§ 46 Jazdy manewrowe przez przejazdy kolejowo drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn 34
§ 47 Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych 34
§ 48 Przetaczanie taboru kolejowego przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów 34
§ 49 Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów 35
§ 50 Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie 36
§ 51 Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem 37

ROZDZIAŁ VI
ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ

§ 52 Planowanie i organizowanie pracy manewrowej 38
§ 53 Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej 38
§ 54 Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznicy 39
§ 55 Ważenie wagonów 40
§ 56 Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych 40
§ 57 Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych 41

ROZDZIAŁ VII
ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO - ODBIORCZEGO

§ 58 Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym 43
§ 59 Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkt zdawczo-odbiorczy 44

ROZDZIAŁ VIII
ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

§ 60 Charakterystyka towarów niebezpiecznych 46

ROZDZIAŁ IX

NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIEM OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY PRZEZNACZONYCH DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO

§ 61 Nadzór techniczny nad eksploatacją bocznicy oraz bezpieczeństwem ruchu kolejowego 55

§ 62 Okresowe sprawdzanie stanu technicznego obiektów budowlanych związanych z transportem kolejowym 55

§ 63 Utrzymanie stanu technicznego torów, rozjazdów, przepustów oraz prowadzenie robót torowych 56

ROZDZIAŁ X

WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM NA BOCZNICY ŁĄCZNIE Z PRACAMI ZWIĄZANYMI Z UTRZYMANIEM INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ ZLOKALIZOWANEJ NA BOCZNICY

§ 64 Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicy i utrzymaniem infrastruktury 57

§ 65 Podstawy prawne dla obowiązujących wymagań kwalifikacyjnych w stosunku do pracowników bocznicy 58

ROZDZIAŁ XI

OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY DLA POSZCZEGÓLNYCH STANOWISK ZWIĄZANYCH BEZPOŚREDNIO Z REALIZOWANYM NA BOCZNICY RUCHEM KOLEJOWYM ORAZ Z PRACĄ ŁADUNKOWĄ WAGONÓW KOLEJOWYCH

§ 66 Obowiązki pracowników nadzoru nad pracą bocznicy kolejowej 59

§ 67 Obowiązki pracowników związanych bezpośrednio z pracą manewrową oraz pracą ładunkową 60

§ 68 Obowiązki pracowników związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej 66

§ 69 Wspólny zakres obowiązków pracowników bocznicy 66

ROZDZIAŁ XII

POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI LUB WYPADKU Z TABOREM KOLEJOWYM

§ 70 Postępowanie w razie wypadku z ludźmi 67

§ 71 Postępowanie w przypadku powstania wypadku lub poważnego wypadku na torach bocznicy 68

ROZDZIAŁ XIII

WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ Z TORAMI KTÓREGO BOCZNI¬CA KOLEJOWA JEST POŁĄCZONA ORAZ PRZEWOŹNIKÓW KO¬LEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ

§ 72 Wykaz adresów i telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznica kolejowa jest połączona oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę 69

ROZDZIAŁ XIV

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

§ 73 Rozdzielnik Regulaminu Pracy Bocznicy Kolejowej 70

§ 74 Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu 70

§ 75 Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania 71

§ 76 Skorowidz zmian i uzupełnień 72

§ 77 Załączniki do regulaminu: 73

nr 1 - Wykaz pracowników, którzy przyjęli do wiadomości i stosowania postanowienia Regulaminu Pracy Bocznicy Kolejowej

nr 2 – Karty Charakterystyki Towarów Niebezpiecznych

nr 3 - Plan sytuacyjny bocznicy,

ROZDZIAŁ I
POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1
Podstawy prawne i cel opracowania regulaminu

1. Podstawy prawne opracowania Regulaminu Pracy Bocznicy Kolejowej :

Przy opracowywaniu Regulaminu uwzględniono i zastosowano:

1) Ustawę z dnia 28 marca 2003 o transporcie kolejowym /Dz. Ministra. Nr 86 poz. 789/ z późniejszymi zmianami,
2) Ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. nr 53 poz. 272 – tekst jednolity Dz. U. z 2015r., poz. 915).
3) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 roku w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji /Dz. U. nr 172 poz. 1444 z roku 2005/, z późniejszymi zmianami - tekst jednolity Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 23 stycznia 2015 r.
4) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 10 września 1998r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. nr 151 poz. 987), z późniejszymi zmianami - Rozporządzenie MIiR z dnia 15 czerwca 2014 r Dz. U. z 2014 roku poz. 967.
5) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 grudnia 2014r w sprawie wykazu pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, ogłoszone w Dz.U. z 2015 roku poz. 46.
6) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 10 listopada 2004 roku w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie budowli i budynków, drzew lub krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon śnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych. /Dz. U. nr 249 poz. 2500 z roku 2004/, z późniejszymi zmianami.
7) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 roku w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym /Dz.U. poz. 369 z dnia 18 marca 2016 roku/.
8) Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010 r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznicy kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz. Urz. MI z 2010 r. Nr 3 poz. 8).
9) Ustawa „PRAWO BUDOWLANE" z dnia 07 lipca 1994 roku, ogłoszony w Dz.U. z 1994 roku nr 89 poz. 414 z późniejszymi zmianami tekst jednolity Dz.U. z 2016 roku poz. 1250.

2. Cel opracowania regulaminu:

Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej ZAKŁADU PRODUKCJI ETANOLU I BIOPALIW we Wrocławiu zwany w dalszej części niniejszego opracowania ,,regulaminem" opracowano w celu:

- określenia zasad i wymagań dla bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego ze stacji obsługującej na bocznicę i odwrotnie,
- określenia wymogów w zakresie obsługi urządzeń srk oraz wskazania sposobu bezpiecznego wykonywania pracy manewrowej na bocznicy, biorąc pod uwagę obostrzenia techniczno - ruchowe wynikające z warunków miejscowych na bocznicy,
- podstawowych zasad eksploatacji i technologii pracy taboru kolejowego a także współpracujących z nim urządzeń ładunkowych,
- określenia metod pracy gwarantujących bezpieczeństwo ruchu taboru oraz bezpieczeństwo zatrudnionych przy nim pracowników i przetaczanego taboru przy maksymalnym pokryciu potrzeb przewozowych bocznicy.

3. Ilekroć w Regulaminie Pracy Bocznicy Kolejowej używa się określenia „Zakład" należy przez to rozumieć, że oznacza ono ZAKŁAD PRODUKCJI ETANOLU I BIOPALIW we Wrocławiu, ul. Monopolowa 4 , 51 - 501 Wrocław, a także podmiot będący jej ewentualnym, następcą prawnym.
4. Ilekroć w Regulaminie Pracy Bocznicy Kolejowej używa się określenia dotyczącego obowiązków ustawiacza przewoźnika lub drużyny manewrowej przewoźnika w zakresie wykonywania czynności związanych z obsługą bocznicy należy przez to rozumieć również drużynę pociągową innego przewoźnika z którym właściciel zakładu podpisał lub podpisze w przyszłości stosowną umowę przewozową w tym na obsługę bocznicy.
5. Ilekroć w Regulaminie Pracy Bocznicy Kolejowej używa się określenia dotyczącego użytkownika bocznicy, należy przez to rozumieć Spółkę z o.o. MAJKOLTRANS 50-503 Wrocław ul. Paczkowska 26.
6. Szczegółowy zakres obowiązków i odpowiedzialności pracowników użytkownika o których mowa w §1 szczegółowo został określony w zawartej umowie nr 4/D/2007 z dnia 18 października 2007 roku zawartej pomiędzy właścicielem bocznicy tj. AKWAWIT POLMOS S.A. we Wrocławiu (51 – 501) ul. Monopolowa 4 a MAJKOLTRANS Sp. z o.o we Wrocławiu na wykonanie prac związanych z kompleksową obsługą bocznicy kolejowej.

§ 2
Podstawa prawna eksploatacji bocznicy kolejowej

Podstawą eksploatacji bocznicy jest:

1. Świadectwo Bezpieczeństwa wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, które potwierdza bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego na bocznicy.
2. Regulamin pracy bocznicy kolejowej Zakładu Produkcji Etanolu i Biopaliw we Wrocławiu

§ 3
Zakres obowiązywania regulaminu

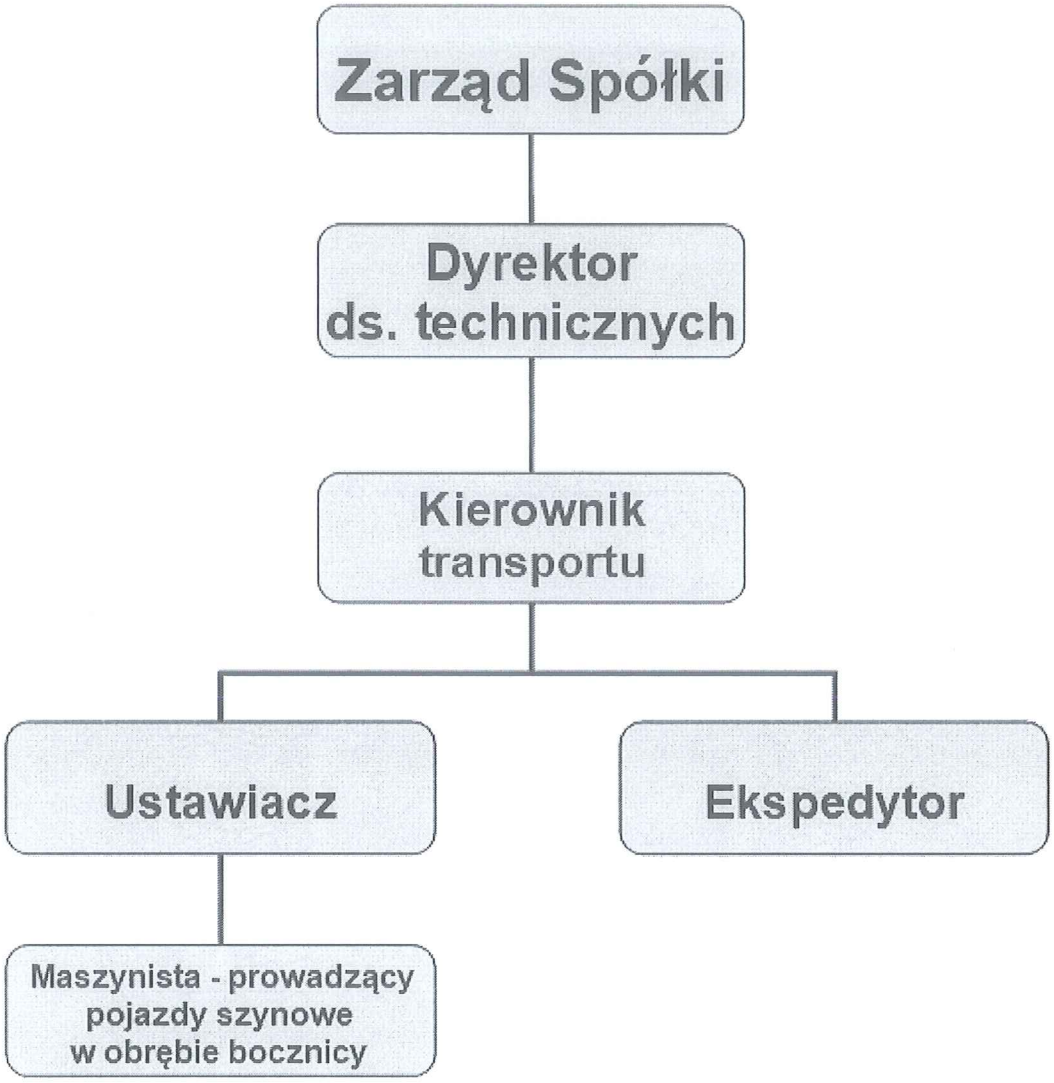
1. Postanowienia niniejszego regulaminu obowiązują:

- wszystkich pracowników zatrudnionych przy wykonywaniu pracy manewrowej na terenie bocznicy,
- pracowników zakładów skierowanych do doraźnych prac, w tym przy pracach ładunkowych na terenie bocznicy,
- w zakresie bezpieczeństwa osobistego i taboru: wszystkich pracowników Zakładu i osób znajdujących się na terenie zakładu, poruszających się lub pracujących w bezpośrednim sąsiedztwie bocznicy,
- w zakresie bezpieczeństwa ruchu kołowego: wszystkich kierowców Zakładu i kierowców obcych pojazdów przejeżdżających przez teren bocznicy.

§ 4
Użytkownik bocznicy kolejowej

1. Właścicielem bocznicy jest AKWAWIT POLMOS S.A. we Wrocławiu (51 – 501) ul. Monopolowa 4., bocznica jest bocznicą stacyjną odgałęziającą się od PKP PLK S.A. stacji Wrocław Swojczyce, określana będzie w dalszej treści regulaminu jako „bocznica".
2. Zarządcą i użytkownikiem bocznicy jest MAJKOLTRANS sp. z o.o. ul. Paczkowska 26 we Wrocławiu, która użytkuje bocznicę zgodnie z umową nr 4/D/2007 z dnia 18-10-2007 zawartej pomiędzy właścicielem bocznicy tj. AKWAWIT POLMOS S.A. we Wrocławiu a MAJKOLTRANS Sp. z o.o we Wrocławiu na wykonanie prac związanych z kompleksową obsługą bocznicy kolejowej.
4. Postanowienia niniejszego regulaminu obowiązują w całości pracowników firmy MAJKOLTRANS sp. z o.o., pracowników brygad załadowczych zatrudnionych w Zakładu, drużyny manewrowe przewoźników z którym właściciel bocznicy podpisał lub podpisze umowę na przewozy.

SCHEMAT STRUKTURY ORGANIZACYJNEJ TRANSPORTU KOLEJOWEGO NA BOCZNICY



§ 5
Współużytkownik bocznicy kolejowej

Współużytkowników bocznicy kolejowej nie ma.

§ 6
Przeznaczenia bocznicy kolejowej

1. Bocznica przeznaczona i przystosowana jest do :

a) przyjmowania przesyłek wagonowych z surowcami i urządzeniami technicznymi oraz próżnego taboru pod załadunek materiałów pozyskanych w wyniku produkcji i działalności handlowej w firmach i zakładach funkcjonujących na terenie bocznicy.

b) przyjmowania i podstawiania wagonów próżnych pod załadunek ,

§ 7
Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych.

Na terenie bocznicy w odniesieniu do pracowników MAJKOLTRANS mają zastosowanie przepisy wewnętrzne własne określające warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące bezpieczeństwa ruchu kolejowego na bocznicy i utrzymania infrastruktury kolejowej, zatwierdzone przez Zarząd MAJKOLTRANS Sp. z o.o.
Celem określenia zasad zapewniających bezpieczeństwo prowadzenia pracy manewrowej, osób, pojazdów kolejowych i ładunku przy wykonywaniu pracy manewrowej stosuje się następujące instrukcje:

1. Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o. z dnia 30 września 2016 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-1** pod nazwą „Instrukcji o wykonywaniu pracy manewrowej na bocznicach MAJKOLTRANS Sp. z o.o.".
2. Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o. z dnia 30 września 2016 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-2** pod nazwą „Instrukcja określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach kolejowych obsługiwanych przez Majkoltrans Sp. z o.o."
3. Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o. z dnia 30 września 2016 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-3** pod nazwą „Instrukcja określająca zasady i wymagania dotyczące utrzymania pojazdów trakcyjnych i wagonów na bocznicach kolejowych obsługiwanych przez Majkoltrans sp. z o.o."
4. Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o. z dnia 18 marca 2014 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-5** pod nazwą „Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego" Majkoltrans sp. z o.o."
5. Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o. z dnia 15 września 2017 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-7** pod nazwą „Instrukcja dla rewidenta taboru kolejowego",
6. Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS Sp. z o.o. nr 11/2017 z dnia 2017-10-04 w sprawie ustalenia instrukcji **MKT – 8** pod nazwą: „Instrukcji postępowania przy przewozie transportem kolejowym materiałów niebezpiecznych",

7. Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o nr 34b/09/2016 z dnia 15 września 2016 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-10** pod nazwą „Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Majkoltrans sp. z o.o."
8. Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o. nr 17b/04/2015 z dnia 10 kwietnia 2015 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-11** pod nazwą „Instrukcja o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach pracowników Majkoltrans sp. z o.o."

§ 8
Zakres stosowania przepisów wewnętrznych zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznica kolejowa jest połączona.

Na bocznicy nie stosuje się przepisów wewnętrznych zarządcy infrastruktury kolejowej z którym bocznica kolejowa jest połączona,

ROZDZIAŁ II
OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ

§ 9
Położenie bocznicy kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej z którą bocznica jest połączona

1. Bocznica odgałęzia się od toru dojazdowego do zespołu bocznic rozjazdem pojedynczym zwyczajnym Nr 201 w km 17,874 (odniesienie prostopadłe do linii kolejowej nr 292 Jelcz Miłoszyce – Wrocław Osobowice). Miejsce odgałęzienia bocznicy jest jednocześnie początkiem bocznicy.
2. Tor dojazdowy do zespołu bocznic odgałęzia się w stacji Wrocław Swojczyce od toru nr 8 rozjazdem Nr 17a /b. w km 17,624 linii kolejowej nr 292 Jelcz Miłoszyce – Wrocław Osobowice zarządzanej przez PKP PLK S.A.
3. Pochylenia podłużne toru dojazdowego oraz torów bocznicy oznaczone są na planie stanowiącym załącznik do niniejszego regulaminu oraz wskazano je w §12 niniejszego Regulaminu Pracy Bocznicy Kolejowej.

§ 10
Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada

1. Bocznica stanowi jeden okręg nastawczy jeden rejon manewrowy w którym drogi przebiegów dla manewrów układa drużyna manewrowa.
2. Na bocznicy nie ma posterunków nastawczych. Jazdy manewrowe są niezorganizowane i odbywają się po nieutwierdzonych drogach przebiegu.

§ 11
Lokalizacja punktu zdawczo-odbiorczego

1. Tory zdawczo - odbiorcze bocznicy znajdują się na terenie bocznicy i są to tory nr 201 i 202.
2. Punkt zdawczo odbiorczy mieści się w km 0,220,07 kilometracji toru 201 i km 0,065,56 kilometracji toru 202.
3. Jazdy manewrowe między torami zdawczo-odbiorczymi a stacją kolejową PKP PLK S. A. Wrocław Swojczyce odbywają się lokomotywami przewoźników kolejowych.
4. Zabieranie wagonów ładownych lub próżnych z torów zdawczo-odbiorczych na stację PKP i podstawianie wagonów ze stacji PKP PLK S. A. na tory zdawczo-odbiorcze bocznicy wykonywane jest przez drużynę manewrową i lokomotywę przewoźnika obsługującego bocznicę.

§12

Tory bocznicowe - ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne pojemność oraz ich pochylenia podłużne

1. Tory bocznicowe - ich układ, numeracja, przeznaczenie, długość ogólna i użyteczna, pojemność.

nr toru	nazwa toru i przeznaczenie	granica toru od - do	długość całkowita	granica toru od - do	długość użyteczna	Rodzaj		Pojemność w wagonach o dł. 17m	Uwagi
						szyny	Podkłady podsypka		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
201	dojazdowy, zdawczo – odbiorczy, komunikacyjny	PR 201 ŚR 207	482,90	PZO UKR 207	213,00	S 49	drewno tłuczeń	12	
202	zdawczo – odbiorczy, komunikacyjny	PR 202 ŚR 207	300,44	PZO UKR 207	220,00	S 49	drewno tłuczeń	12	
203	Komunikacyjny ładunkowy	PR 203 ŚR 208	332,83	UKR 203 PR 204	87,83	S 49 S 42	drewno tłuczeń	5	
204	ładunkowy	PR 204 K. OPOR	343,94	przejazd PPP	88,00	S 49	drewno tłuczeń beton	15	
205	Ładunkowy wagowy	PR 205 K. OPOR	296,36	UKR 306 Z-1	82,00	S 49	drewno tłuczeń beton	4	
206	ładunkowy	PR 206 K. OPOR	363,85	UKR 206; PR 2015 UKR 215 PPP	266,20	S 49	drewno tłuczeń beton	15	
207	odstawczy i ładunkowy	ŚR 207 K. OPOR	325,27	UKR 207; UKR 2012 PKR 212 PPP	232,00	S 49	drewno tłuczeń beton	13	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
208	odstawczy i ładunkowy	ŚR 208 K. OPOR	285,20	UKR 210; UKR 2013 UKR 213 PPP	105,00	S 49	drewno tłuczeń beton	6	
209	odstawczy i ładunkowy	PR 209 K. OPOR	226,26	PR 211; PR 2014 UKR 214 PPP	113,48,00	S 49	drewno tłuczeń beton	6	
210	trakcyjny	PR 209 K. OPOR	96,50	-	0,00	S 49	drewno tłuczeń	-	
211	ładunkowy	PR 215 K. OPOR	192,08	przejazd PPP	73,00	S 49	drewno tłuczeń	4	
212	ładunkowy	PR 216 K. OPOR	157,48	przejazd PPP	73,00	S 49	drewno tłuczeń	4	
łącznik	komunikacyjny	PR 207 PR 209	102,63	-	0,00	S 49	drewno tłuczeń	-	
łącznik	komunikacyjny	PR 210 PR 211	68,82	-	0,00	S 49	drewno tłuczeń	-	
łącznik	komunikacyjny	PR 212 PR 214	109,01	-	0,00	S 49	drewno tłuczeń	-	
			3684,48		**1546,51**			**91**	

1. Długość całkowita bocznicy wynosi 3684,48 mb,
2. Normalna pojemność bocznicy wynosi 1546,51 mb.
3. Jednorazowo na bocznicę można podstawić skład manewrowy o maksymalnej długości 433 metry bieżące pod warunkiem że tory zdawczo odbiorcze 201 i 202 są wolne.
4. W przypadku gdy jeden z torów zdawczo odbiorczych jest zajęty, można podstawić skład o długości użytkowej toru wolnego.
5. Pochylenia podłużne torów zostały podane w tabeli w planie sytuacyjnym bocznicy stanowiący załącznik nr 3 do niniejszego Regulaminu.

§ 13

Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze zwrotnic rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów

Nr zwrotnicy lub wykolejnicy typ i rodzaj zamknięcia	Zasadnicze położenie	Sposób przestawiania e – elektryczny m – mechaniczny r - ręczny	Wyposażenie w latarnie tak lub nie	Oświetlenie latarnie tak lub nie	Uwagi
1	2	3	4	5	6
201 zwyczajny lewy, S-49, 1:9 R-190 zamknięcia suwakowe	Na tor dojazdowy	R	nie	nie	Zamykana na zamek trzpieniowy, Klucz zamknięty w zamku Wk 201
WK 201	Nałożona na tor	R	tak	nie	Zamykana na zamek wykolejnicowy Klucz na tablicy kluczowej u dyżurnego ruchu stacji PKP SA Wrocław Swojczyce
202 Zwyczajny lewy, S-49, 1:7,5 R-190 zamknięcia suwakowe	Na tor 201	R	nie	nie	
203 zwyczajny lewy, S-49, 1:9 R-190 zamknięcia suwakowe	Na tor 202	R	nie	nie	
204 zwyczajny lewy, S-49, 1:9 R-190 zamknięcia suwakowe	Na tor 204	R	nie	nie	
205 zwyczajny lewy, S-49, 1:9 R-190 zamknięcia suwakowe	Na tor 204	R	nie	nie	
206 Zwyczajny prawy, S-49, 1:9 R-190 zamknięcia suwakowe	Na tor 205	R	nie	nie	
207 ab Krzyżowy podwójny, S-49, 1:9 R-190 zamknięcia suwakowe	Na tor 207	R	nie	nie	
207 cd Krzyżowy podwójny, S-49, 1:9 R-190 zamknięcia suwakowe	Na tor 201	R	nie	nie	
208 ab Krzyżowy podwójny, S-49, 1:9 R-190 zamknięcia suwakowe	W kierunku rozjazdu 210	R	nie	nie	
208 cd Krzyżowy podwójny, S-49, 1:9 R-190 zamknięcia suwakowe	Na tor 203	R	nie	nie	
209 zwyczajny lewy, S-49, 1:9 R-190 zamknięcia suwakowe	W kierunku rozjazdu 208	R	nie	nie	
210 zwyczajny lewy, S-49, 1:9 R-190 zamknięcia suwakowe	W kierunku rozjazdu 213	R	nie	nie	

1	2	3	4	5	6
211 zwyczajny lewy, S-49, 1:9 R-190 zamknięcia suwakowe	W kierunku rozjazdu 209	R	nie	nie	
212 zwyczajny lewy, S-49, 1:9 R-190 zamknięcia suwakowe	Na tor 207	R	nie	nie	
213ab Krzyżowy podwójny, S-49, 1:9 R-190 zamknięcia suwakowe	Na tor 208	R	nie	nie	
213 cd Krzyżowy podwójny, S-49, 1:9 R-190 zamknięcia suwakowe	W kierunku rozjazdu 210	R	nie	nie	
214 zwyczajny lewy, S-49, 1:9 R-190 zamknięcia suwakowe	W kierunku rozjazdu 210	R	nie	nie	
215 zwyczajny prawy, S-49, 1:7,5 R-190 zamknięcia suwakowe	Na tor 205	R	nie	nie	
216 zwyczajny lewy, S-49, 1:7,5 R-190 zamknięcia suwakowe	Na tor 212	R	nie	nie	

§ 14
Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania

1. W układzie torowym na terenie bocznicy nie ma zabudowanych wykolejnic. WK-201 zabudowana na torze dojazdowym ze stacji PKP PLK S.A. Wrocław Swojczyce, zabezpiecza teren stacji Wrocław Swojczyce przed ewentualnym nieuprawnionym wyjazdem pojazdu kolejowego z bocznicy, jest zamykana na zamek w położeniu zasadniczym nałożonym na tor,
2. Klucz od zamknięcia wykolejnicy znajduje się na tablicy kluczowej u pracownika PKP PLK S.A. stacji Wrocław Swojczyce.
3. WK-201 obsługiwana jest przez drużyny manewrowe przewoźników obsługujących bocznicę.

§ 15
Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic

1. W miejscu odgałęzienia bocznicy od toru dojazdowego do zespołu bocznicy zwrotnica 201 zamykana jest na zamek trzpieniowy, klucz od zamka trzpieniowego tej zwrotnicy, w stanie zasadniczym, pozostaje unieruchomiony w zamku Wk 201. Wk 201 zamykana na zamek wykolejnicowy, klucz w stanie zasadniczym znajduje się na tablicy kluczowej u dyżurnego ruchu stacji Wrocław Świebodzki.
2. Pozostałe zwrotnice na terenie bocznicy przekładane są ręcznie i nie posiadają żadnych uzależnień pomiędzy sobą.
3. Obowiązkiem ustawiacza przewoźnika, ustawiacza użytkownika bocznicy jest pozostawienie zwrotnic po wykonaniu manewrów w położeniu zasadniczym.
4. Na terenie bocznicy nie ma zabudowanych semaforów i tarcz manewrowych oraz wykolejnic.

§ 16

Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych

1. Rozjazdy w układzie torowym bocznicy nie są uzależnione i nie ma też urządzeń sygnalizacji i zamykania przebiegów manewrowych.
2. Zwrotnice rozjazdów nr: 201, 202 i 203 oraz WK-201 podczas obsługi bocznicy są przekładane przez ustawiacza przewoźnika lub przez ustawiacza użytkownika bocznicy.
3. Zwrotnice pozostałych rozjazdów na terenie bocznicy są przekładane ręcznie przez pracowników użytkownika bocznicy.

§ 17

Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

1. Na terenie bocznicy zwrotnice przekładane są ręcznie, za pomocą zwrotnika wraz z przeciwwagą przez ustawiacza przewoźnika lub użytkownika bocznicy.
2. W celu zabezpieczenia przed zbiegnięciem wagonów z bocznicy na tory PKP PLK S.A. stację Wrocław Swojczyce zamontowana jest wykolejnica Wk-201 która w położeniu zasadniczym jest nałożona na tor. Wykolejnica z toru może być zdjęta tylko na czas obsługi bocznicy. Wk-201 jest zamykana na zamek w obu położeniach. Klucz od wykolejnicy jest w posiadaniu dyżurnego ruchu PKP PLK S.A. stacji Wrocław Swojczyce.
3. Do urządzeń i wskaźników zabezpieczających prowadzenie ruchu na bocznicy należą:

- sygnały zamknięcia toru Z 1,
- wskaźniki W 6a.
- wskaźniki W 17

§ 18
Kolejowe obiekty inżynieryjne

Na terenie bocznicy kolejowej obiektów inżynieryjnych nie ma.

§ 19

Przejazdy kolejowo drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn

L.P	Przejazd w torze nr	Umiejscowienie przejazdu /km/	Kategoria przejazdu	Osygnalizowanie przejazdu	Uwagi
1	2	3	4	5	6
1	tor 204	km 0,139,30	**zakładowy**	krzyże Św. Andrzeja ,	
2	tor 205	km 0,093,83	**zakładowy**	krzyże Św. Andrzeja ,	
3	tor 205	km 0,144,60	**zakładowy**	krzyże Św. Andrzeja ,	
4	tor 206, 211, 212	km 0,197,84 toru 206	**zakładowy**	krzyże Św. Andrzeja ,	

Wszystkie skrzyżowania torów z drogami kołowymi (przejazdy kolejowo drogowe) osygnalizowane są zgodnie z Prawem o ruchu drogowym. Podczas zbliżania się do przejazdów, drużyna manewrowa w miejscach ustawienia wskaźników W6, podaje sygnał Rp1 „Baczność" i przejazd składu manewrowego odbywa się z prędkością do 10 km/h (maksymalna prędkość pojazdów kolejowych na bocznicy).

§ 20
Oświetlenie bocznicy kolejowej

1. Teren bocznicy posiada oświetlenie zewnętrzne elektryczne. Wzdłuż torów bocznicowych na słupach rozmieszczone są punkty świetlne, tj lampy rtęciowe o mocy250 W. Dodatkowo punkty świetlne zainstalowane są na budynkach zakładowych również lampy rtęciowe o mocy 250 W.
2. Utrzymanie oświetlenia w dobrym stanie technicznym, wymiana żarówek i konserwacja instalacji należą do obowiązków konserwatora wyznaczonego przez właściciela bocznicy.
3. Sterowanie oświetleniem miejsca odgałęzienia torów zdawczo - odbiorczych i torów wewnątrzzakładowych, ramp, placów, itp. odbywa się włącznikiem prądu na tablicy rozdzielczej, znajdującej się na portierni. Oświetlenie włącza i wyłącza pracownik ochrony zakładu, według opracowanego przez właściciela bocznicy terminarza oświetlenia poszczególnych punktów na terenie zakładu.
4. Minimalne natężenie oświetlenia światłem elektrycznym torów zdawczo-odbiorczych i zakładowych powinno wynosić minimum 30 Lux. (wg PN-71 /E-02034).
5. Rezerwowego oświetlenia bocznica nie posiada.
6. wszelkich usterkach w oświetleniu torów na terenie bocznicy ustawiacz MAJKOLTRANS powinien zgłaszać Ochronie Zakładu.

§ 21

Punkty ładunkowe

Magazyny:

Nr	Przy torze Nr	Nazwa magazynu	Przeznaczenie	Długość frontu ładunkowego	
				w metrach	uwagi
1	209	mag. centralny	za i wyładunek	200	-
2	209	mag. spirytusu	za i wyładunek	10	-
3	206	mag. oleju opałowego	rozładunek	30	-
4	204	mag. spirytusu	za i wyładunek	60	-
5	211	mag. estrów i oleju	za i wyładunek	80	
6	212	mag. estrów i oleju	za i wyładunek	80	

Rampy:

Nr	Przy torze Nr	Rodzaj rampy	Szerokość rampy w m	Przeznaczenie	Długość frontu ładunkowego	
					w metrach	uwagi
1	209	boczna	10	za. i wył spirytusu oraz wyrobów gotowych	210	-
2	206	boczna	5	rozładunek oleju opałowego	7	-
3	204	boczna	1	nie eksploatowana	30	-

Place ładunkowe:

Nr	Przy torze Nr	Przeznaczenie	Długość frontu ładunkowego	
			w metrach	uwagi
1	206	składowisko materiałów różnych	85	-
2	206	składowisko materiałów różnych	80	-

§ 22
Urządzenia ładunkowe

Nr	Nazwa urządzenia	Przy torze Nr	Przeznaczenie	Stałe / ruchome	Rodzaj napędu
1	Krany spustowe	209	załadunek i wyładunek cystern	stałe	elektryczny
2	Kran spustowy	206	rozładunek oleju opałowego	stałe	elektryczny
3	Krany spustowe	212	załadunek i wyładunek wagonów	stałe	elektryczny
4	Krany spustowe	211	załadunek i wyładunek wagonów	stałe	elektryczny
5	Wózki widłowe	wg potrzeb	załadunek i wyładunek wagonów	ruchome	elektryczne, spalinowe

1. Produkty płynne kierowane są za pomocą pomp elektrycznych ssąco tłoczących do poszczególnych zbiorników na terenie zakładu.
2. Załadunek i wyładunek wagonów krytych odbywa się przy pomocy akumulatorowych wózków widłowych oraz ręcznie.

§23

Wagi wagonowe

1. Na terenie bocznicy znajdują się 2 wagi wagonowe usytuowana w torze 205 i 209,
2. Wagi posiadają długość pomostu wynoszącą 18 metrów o udźwigu do 100 ton,
3. Bieżące utrzymanie wag wagonowych oraz przestrzeganie terminów przeglądów okresowych i legalizacji należy do właściciela bocznicy.

§ 24
Bramy kolejowe

1. Na torach bocznicy znajdują się bramy kolejowe ograniczające przed wstępem osób postronnych na teren zakładu i do lokomotywowni. Bramy w położeniu normalnym są zamknięte i osygnalizowane tarczami D1 „Stój" namalowanymi na skrzydłach bram z obu stron.
2. Bramy zlokalizowane są na:
   - torze Nr 210 w km 0,079,00 – wjazd do garażu
   - torze Nr 201 w km 0,089,76 – wjazd na teren zakładu
3. Przed przejazdem składem manewrowym ustawiacz winien upewnić się, że skrzydła bramy zostały prawidłowo otwarte i zabezpieczone przed samoczynnym zamknięciem.

§ 25

Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki

1. Na torach bocznicowych obowiązuje i jest zachowana skrajnia budowli A PN-69/K-02057 za wyjątkiem rampy bocznej wymienionej w § 26.
2. Na terenie bocznicy kolejowej nie ma skrajnika do pomiaru skrajni ładunkowej.

§ 26

Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli

1. Przy torze 204 oraz 209 wybudowana została rampa boczna, gdzie nie zachowana jest skrajnia budowli. Podczas obsługi tego toru, przebywanie drużyny manewrowej po stronie rampy jest zabronione.
2. Pozostałe budowle sąsiadujące z infrastrukturą torową, znajdują się w wymaganej odległości.

§ 27

Sygnały, wskaźniki i tablice

1. Wskaźniki W 17 ustawione są przy zbiegających się torach wyznaczają miejsce, do którego można zająć tor taborem.
2. „Krzyże Św. Andrzeja" ustawione przed skrzyżowaniem z drogą kołową w poziomie szyn z obu stron toru z prawej strony drogi.
4. Dla zapewnienia bezpieczeństwa jazd manewrowych na bocznicy ustawiono tarcze zaporowe z prawej stron torów żeberkowych.
5. Oprócz w/w sygnałów i wskaźników przy prowadzeniu pracy manewrowej obowiązują sygnały słuchowe i wzrokowe podawane przez drużynę manewrową zgodnie z Instrukcją MKT-1.

§ 28

Urządzenia i środki trakcyjne

1. Bocznica może być obsługiwana przez lokomotywy użytkownika bocznicy na które zostały wydane świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów szynowych, przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Są to lokomotywy następujących typów, gdzie ustalono siły uciągu przy wykonywaniu pracy manewrowej
   - lokomotywa spalinowa typu 6D (Ls 800) oznaczenie PKP SM-42 - 2400,00 ton,
   - lokomotywa spalinowa typu 401Da (Ls-350E) - 600,00 ton,
   - lokomotywa spalinowa typu Ls 300 (oznaczenie PKP SM-30) - 600,00 ton,
   - lokomotywa spalinowa typu Ls 150, 409Da (oznaczenie PKP SM03) - 300,00 ton.
2. Podczas wykonywania pracy manewrowej wagony winny być połączone z lokomotywą na hamulec zespolony. Ustala się dla wszystkich jazd manewrowych 30% wymaganego ciężaru hamującego.
3. Wszystkie lokomotywy mogą w wyjątkowych przypadkach przestawiać 2 wagony bez czynnego hamulca zespolonego.
4. Zajezdnia lokomotyw znajduje się na zakończeniu toru 210. Do zajezdni ze względu na wysokość bramy dozwolony jest wjazd lokomotyw typu SM-42, SM-30 i 401Da tylko do bramy wjazdowej garażu na wysokość budki maszynisty. W zajezdni na torze znajduje się kanał rewizyjny. Na kanale rewizyjnym można pomieścić 1 lokomotywę.
5. W zajezdni znajduje się podręczny warsztat. Załadowanie piaskiem lokomotyw bocznicowych dokonywane jest na torze 210.

§ 29

Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony oraz tabor kolejowy specjalny, urządzenia i środki jego utrzymania

1. Właściciel bocznicy jest w posiadaniu wagony cysterny typu 406R w wersji 406 Ra na które użytkownik bocznicy posiada świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego nr T/1999/0058-48/06-016 wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w dniu 23 stycznia 2006 roku.
2. Bieżące utrzymanie cystern należy do użytkownika bocznicy. Zakres obowiązków użytkownika bocznicy w tym zakresie został ujęty w umowie nr 4/D/2007 z dnia 18-10-2007 zawartej między właścicielem a użytkownikiem bocznicy.
3. Kontrola wagonów cystern pod względem technicznym została ujęta w czynnościach rewidenta taboru.

§ 30

Środki łączności

1. Bocznica posiada łączność ogólnie dostępną z dyżurnym ruchu PKP PLK S.A. stacji Wrocław Swojczyce nr telefonu 71 7173817.
2. Na lokomotywach bocznicowych zainstalowana jest radiołączność manewrowa służąca do porozumiewania się drużyny manewrowej z maszynistą lub prowadzącym pojazdy szynowe w obrębie bocznicy. Obsługa radiotelefonów winna się odbywać zgodnie z instrukcją obsługi.
3. Wykaz telefonów podany jest w § 72 regulaminu pracy bocznicy kolejowej.

ROZDZIAŁ III

ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ KOLEJOWĄ A TORAMI STACJI WROCŁAW SWOJCZYCE, Z KTÓRYMI BOCZNICA KOLEJOWA JEST POŁĄCZONA W OPARCIU O PRZEPISY OBOWIĄZUJĄCE W PKP PLK S. A.

§ 31

Zasady prowadzenia jazd manewrowych po torze dojazdowym między bocznicą a torami stacji Wrocław Swojczyce

1. Jazdy manewrowe ze stacji Wrocław Swojczyce na bocznicę odbywają się na zasadach jazd manewrowych,
2. Wyjazd z torów stacyjnych stacji Wrocław Swojczyce odbywa się na sygnał ręczny podawany przez nastawniczego nastawni wykonawczej WSw-1,
3. Składy manewrowe po obsłudze bocznicy wjeżdżają na stację Wrocław Swojczyce na sygnał jazda manewrowa dozwolona na tarczy manewrowej Tm1 podany przez nastawniczego nastawni wykonawczej WSw-1,

ROZDZIAŁ IV

WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ

§ 32

Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową

1. Przesyłki wagonowe oraz wagony próżne i ładowne nadchodzące w pociągach, pod adresem bocznicy, przyjmowane są na tory główne stacji Wrocław Swojczyce, gdzie następnie przestawiane są lokomotywą przewoźnika na tory zdawczo –odbiorcze bocznicy skąd przestawiane są na teren Zakładu lokomotywą użytkownika bocznicy na poszczególne punkty ładunkowe.
2. W celu dokonania obsługi bocznicy przez licencjonowanego przewoźnika obsługującego bocznicę, kierujący pracą manewrową ustawiacz przewoźnika nawiązuje kontakt telefoniczny pod nr 605 892 003 z kierownikiem transportu bocznicy w celu uzgodnienia pracy manewrowej przy podstawianiu wagonów ze stacji Wrocław Swojczyce na tory zdawczo odbiorcze bocznicy,
3. Kierujący pracą manewrową ustawiacz przewoźnika po uzgodnieniu jazdy manewrowej z kierownikiem transportu na bocznicy jak w punkcie 2, powiadamia dyżurnego ruchu stacji Wrocław Swojczyce o planowanej pracy manewrowej i zgłasza gotowość do jazdy na tory zdawczo odbiorcze bocznicy,
4. Kierownik transportu po uzgodnieniu jazdy manewrowej z przedstawicielem przewoźnika, powiadamia ustawiacza bocznicy o mającej się odbyć jeździe manewrowej do obsługi manewrowej ze stacji PKP PLK S.A. Wrocław Swojczyce.
5. Po otrzymaniu informacji o zamierzonej jeździe manewrowej do obsługi manewrowej ze stacji PKP PLK S.A. Wrocław Swojczyce od kierownika transportu, do obowiązków ustawiacza użytkownika bocznicy należy:

- przerwać pracę manewrową na torach bocznicy,
- odstawić czynną lokomotywę manewrową na torze trakcyjnym nr 210 albo na tor ładunkowy nr 204, 209, 211 lub 212.
- zgłosić wykonanie powyższych czynności kierownikowi transportu na bocznicy,

6. Kierownik transportu po otrzymaniu zgłoszenia gotowości przyjęcia składu manewrowego na tory zdawczo odbiorcze przez ustawiacza wyraża zgodę przedstawicielowi przewoźnika na obsługę bocznicy,
7. Podstawiane wagony na bocznicę lokomotywa przewoźnika kolejowego pcha, a zabierane z bocznicy ciągnie. Gdy obsługi bocznicy dokonuje użytkownik bocznicy, o czym w punkcie16 niniejszego rozdziału, dopuszcza się, aby wagony zarówno podstawiane jak i zabierane z bocznicy były ciągnione lub pchane.
8. Za rozjazdem Nr 201 (odgałęziającym bocznicę) na lewej szynie toru Nr 201 (dojazdowego do grupy zdawczo - odbiorczej) zamontowana jest wykolejnica Wk201, która w położeniu zasadniczym jest nałożona na szynę i zamknięta na zamek kluczowy. Klucz od Wk 201 znajduje się u dyżurnego ruchu stacji PKP S.A. Wrocław Swojczyce. Rozjazd Nr 201 jest kluczowe uzależniony z Wk 201. Klucz od zwrotnicy odgałęziającej znajduje się w zamku Wk 201.Wszystkie inne zwrotnice na terenie bocznicy nie posiadają żadnych uzależnień między sobą.
9. Jadąc każdorazowo do obsługi bocznicy ustawiacz przewoźnika kolejowego pobiera za pokwitowaniem klucz od WK 201 od dyżurnego ruchu stacji PKP S.A. Wrocław Swojczyce. Pchany ze stacji skład manewrowy ustawiacz przewoźnika kolejowego zatrzymuje na torze dojazdowym do zespołu bocznic przed rozjazdem Nr 201. Udaje się pieszo do wykolejnicy Wk 201. Pobranym od dyżurnego ruchu kluczem otwiera zamek WK 201 i zdejmuje z toru wykolejnicę. Uwolnionym z zamka wykolejnicy kluczem otwiera zamkniętą w położeniu zasadniczym, (do jazdy na wprost), zwrotnicę rozjazdu Nr 201, umożliwiając jej przełożenie do jazdy na tory zdawczo - odbiorcze bocznicy. Po ułożeniu drogi przebiegu ustawiacz przewoźnika kolejowego poleca wepchać skład na tor zdawczy Nr 201. Podczas zabierania wagonów z bocznicy, te same czynności ustawiacz przewoźnika kolejowego wykonuje w odwrotnej kolejności.
10. Otwarcie WK 201 i jazda lokomotywy przewoźnika kolejowego do punktu zdawczo-odbiorczego może nastąpić dopiero po zgłoszeniu przez ustawiacza bocznicy ustawiaczowi przewoźnika kolejowego, że lokomotywa posiadacza bocznicy stoi unieruchomiona na torze trakcyjnym nr 210 albo znajduje się na torach ładunkowych nr 204, 209, 211 lub 212.
11. Lokomotywa przewoźnika kolejowego przy podstawianiu i zabieraniu wagonów może dojeżdżać tylko do miejsca oznaczonego tablicą „Punkt zdawczo-odbiorczy".
12. W ramach tej samej obsługi użytkownik bocznicy może dokonać jednocześnie odstawienia wagonów na bocznicę i zabrania wagonów z bocznicy.
13. Wagony pozostawione przez przewoźnika kolejowego na torach zdawczo-odbiorczych powinny być sprzęgnięte ze sobą na sprzęgi śrubowe i hamulcowe oraz zabezpieczone przed zbiegnięciem przez zahamowanie hamulcem ręcznym. Niezależnie od tego wagony znajdujące się na torach zdawczo - odbiorczych muszą być zabezpieczone przed zbiegnięciem za pomocą płozów hamulcowych założonych pod ostatnie osie wagonów skrajnych. Za właściwe zabezpieczenie wagonów pozostawionych na torach zdawczo - odbiorczych odpowiedzialna jest drużyna manewrowa przewoźnika kolejowego lub posiadacza bocznicy, która ostatnia wykonywała manewry na tych torach. Sprawdzenie, czy wagony pozostawione na torze zdawczym i odbiorczym są odpowiednio zabezpieczone przed zbiegnięciem należy do obowiązków ustawiacza użytkownika bocznicy.

14. Podczas zabierania wagonów z bocznicy, ustawiacz przewoźnika przed daniem sygnału na odjazd zobowiązany jest sprawdzić, czy zostało usunięte zabezpieczenie przed zbiegnięciem.
15. Przed rozpoczęciem każdego ruchu manewrowego z wagonami odstawionymi na postój i odpowiednio zabezpieczonymi przed zbiegnięciem drużyna manewrowa użytkownika bocznicy zobowiązana jest usunąć płozy hamulcowe spod kół i ułożyć je na stojakach, usytuowanych na międzytorzach oraz odhamować ręczne hamulce wagonów.
16. Dopuszcza się możliwość podstawiania wagonów na bocznicę i zabierania wagonów z bocznicy na stację PKP PLK S.A. Wrocław Swojczyce przez drużynę manewrową i lokomotywę użytkownika bocznicy. W tym przypadku pracownicy użytkownika bocznicy powinni być przeszkoleni z warunków miejscowych stacji PKP PLK S.A. Wrocław Swojczyce przez pracownika PKP PLK S.A. W tym przypadku pracownicy użytkownika bocznicy przejmują wszystkie obowiązki przewoźnika kolejowego wynikające z niniejszego regulaminu.
17. Droga przebiegu dla lokomotyw przewoźnika przy obsłudze torów zdawczo-odbiorczych ustawiana jest przez drużynę manewrową przewoźnika, po uzgodnieniu jazd manewrowych z ustawiaczem użytkownika bocznicy, z którym należy przed wjazdem na tory zdawczo – odbiorcze omówić wykonanie pracy manewrowej.
18. Wagony podstawione przez przewoźnika na tory zdawczo-odbiorcze winny być sprzęgnięte ze sobą na sprzęgi śrubowe i sprzęgi hamulcowe oraz zabezpieczone przed zbiegnięciem poprzez zahamowanie hamulcem ręcznym pierwszego i ostatniego wagonu oraz przez wyłożenie płozów hamulcowych pod ostatnie osie skrajnych wagonów. Za właściwe zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem odpowiedzialna jest drużyna manewrowa, która ostatnia wykonywała manewry na torach zdawczo-odbiorczych. Sprawdzenie, czy wagony pozostawione na torach zdawczo-odbiorczych są odpowiednio zabezpieczone przed zbiegnięciem należy do obowiązków ustawiacza użytkownika bocznicy.
19. Jednorazowo na bocznicę można podstawić skład manewrowy o maksymalnej długości 230 metrów bieżących.
20. Największy dopuszczalny nacisk osi na szyny na torach bocznicowych wynosi 20 ton.
21. Po torach bocznicy mogą się poruszać wszystkie rodzaje wagonów towarowych kursujących na sieci PKP S.A.
22. Ze względu na promień łuku na torach zdawczo – odbiorczych zabroniony jest wjazd lokomotyw przewoźnika na wózkach trzyosiowych.

§ 33

Liczba obsług i czas ich wykonywania

1. Plan obsługi bocznicy opracowuje przewoźnik kolejowy uwzględniając wnioski właściciela i użytkownika bocznicy. Opracowany plan obsługi bocznicy nie może spowodować wydłużenia postoju wagonów na stacji Wrocław Swojczyce i zakłócić organizacji przewozów.
2. Poza planem obsługi bocznicy, wagony mogą być podstawione lub zabrane po wzajemnym uzgodnieniu w tzw. obsłudze dodatkowej.
3. Jednoczesne dokonywanie obsługi bocznicy przez więcej niż jednego przewoźnika jest zabronione.

§ 34

Masa hamująca składów manewrowych

1. Masa hamująca składów manewrowych kursujących pomiędzy PKP PLK S. A. stacją Wrocław Swojczyce i bocznicą jak i w odwrotnym kierunku wynosi 20 % .

§ 35

Dopuszczalny nacisk osi na szynę

1. Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 221 kN.

§ 36

Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

1. Na bocznicy dozwolone jest kursowanie wszystkich typów wagonów towarowych i lokomotyw spalinowych, za wyjątkiem lokomotyw przewoźnika na wózkach trzyosiowych, ze względu na promień łuku na torach zdawczo – odbiorczych.
2. Wagonów, których stan i sposób załadowania zagraża bezpieczeństwu ruchu, ludzi i taboru nie wolno zabierać z bocznicy.
3. Po torze dojazdowym do bocznicy maksymalna prędkość jazd składów manewrowych z PKP PLK S.A. stacji Wrocław Swojczyce na bocznicę i z powrotem, nie może przekraczać 20 km/h,
4. Maksymalna prędkość jazd manewrowych na bocznicy wynosi 10 km/godz.
5. Podstawowa masa składów manewrowych brutto nie powinna przekraczać ustalonego obciążenia lokomotywy.

§ 37

Ruch lokomotyw przewoźników kolejowego po torach bocznicy kolejowej

1. Jazdy manewrowe składów prowadzone lokomotywą przewoźnika odbywają się po torze dojazdowym na tor zdawczo odbiorczy 201 202 do tablicy z napisem PUNKT ZDAWCZO – ODBIORCZY umiejscowionej na międzytorzu torów 201 i 202 w km 0,230 toru 201. Dalsza jazda lokomotyw przewoźnika kolejowego poza tą tablicę jest zabroniona.
2. W czasie jednej obsługi po torach bocznicowych może poruszać się tylko jedna lokomotywa przewoźnika kolejowego.
4. Zapoznanie drużyny manewrowej i trakcyjnej przewoźnika z postanowieniami Regulaminu Pracy Bocznicy Kolejowej należy do obowiązków przewoźnika, treść regulaminu udostępniony jest na stronie internetowej użytkownika bocznicy www.majkoltrans.pl
5. W przypadku braku znajomości postanowień Regulaminu Pracy Bocznicy Kolejowej przez pracowników przewoźnika, wjazd na teren bocznicy jest zabroniony.

§ 38
Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznica kolejowa jest połączona

1. Użytkownik bocznicy MAJKOLTRANS Sp. z o.o. jest jednocześnie przewoźnikiem kolejowym rzeczy posiadającym licencję nr WPR/136/2005 na wykonywanie przewozów kolejowych który posiada aktualną umowę z PKP PLK S.A.(nr beneficjenta 27000072) o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu rzeczy, i w ramach tej umowy może dokonywać jazd manewrowych w relacji bocznica – stacja Wrocław Swojczyce.
2. Na podstawie załącznika nr 2 – do ww. umowy dyżurny ruchu stacji Wrocław Swojczyce rejestruje te przejazdy manewrowe, co jest podstawą do rozliczeń między PKP PLK S.A. a MAJKOLTRANS Sp. z o.o.
3. Przejazd taboru miedzy bocznicą a stacją Wrocław Swojczyce musi spełniać warunki określone w § 31 niniejszego regulaminu, i musi spełnić także wymagania stosowane w stosunku do innych przewoźników obsługujących bocznicę.

ROZDZIAŁ V
WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ

§ 39
Podział bocznicy kolejowej na rejony manewrowe

1. Układ torowy bocznicy stanowi jeden rejon manewrowy i obejmuje on wszystkie tory bocznicy z rozjazdami.

2. Na bocznicy pracę manewrową wykonuje się jedną lokomotywą manewrową. Podczas obsługi bocznicy przez przewoźnika, lokomotywa użytkownika bocznicy musi być odstawiona na torze trakcyjnym nr 210 albo na torach ładunkowych nr 204, 209, 211 lub 212.

§ 40
Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy kolejowej

1. Szybkość jazd manewrowych powinna być dostosowana do warunków technicznych bocznicy, długości składu manewrowego, warunków atmosferycznych i widoczności tak, aby manewry wykonywane były z zachowaniem ostrożności zapewniającej bezpieczeństwo ludzi, taboru, ładunku.
2. Dopuszczalna prędkość jazd manewrowych po torach bocznicy wynosi 10 km/h.
3. Prędkość jazdy obok rampy przy torze 204, 206 i 209 należy ograniczyć do 5 km/h.
4. Przy dojeżdżaniu lokomotywy lub taboru do stojących wagonów oraz podczas podstawiania i zabierania wagonów na punkty ładunkowe prędkość należy ograniczyć do 3 km/h.
5. Przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód poprzedzanego przez pracownika - na wszystkich torach prędkość należy ograniczyć do 5 km/h.
8. W razie wystąpienia złych warunków atmosferycznych, pogorszenia widoczności, szybkości te należy odpowiednio zmniejszyć.

§ 41
Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej

1. Odrzucanie wagonów na terenie całej bocznicy jest zabronione.
2. Zabrania się wykonywania pracy manewrowej siłą ludzką i przy pomocy ciągników drogowych.
3. Na bocznicy nie ma zainstalowanych podciagarek wagonowych..
4. Praca manewrowa może odbywać się tylko systemem odstawczym.
5. W czasie podstawiania wagonów na punkty ładunkowe bocznicy, ustawiacz użytkownika bocznicy musi jechać na pierwszym pchanym wagonie lub poprzedzać pieszo pchany skład manewrowy.
6. Zabrania się wskakiwania i zeskakiwania z manewrującego taboru będącego w ruchu.

§ 42

Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym

1. Lokomotywa manewrowa nie może się znajdować w środku składu manewrowego.
2. Lokomotywa manewrowa powinna znajdować się na początku lub na końcu składu manewrowego w zależności od wykonywanej pracy manewrowej:

- podczas jazdy manewrowej ze składem wagonów torem dojazdowym ze stacji PKP Wrocław Swojczyce na bocznicę, lokomotywa musi znajdować się na końcu składu manewrowego (wagony pchane), a skład manewrowy ma być hamowany hamulcem zespolonym,
- podczas jazdy manewrowej ze składem wagonów torem dojazdowym z bocznicy na stację PKP Wrocław Swojczyce, lokomotywa musi znajdować się na początku składu manewrowego (wagony ciągnione), a skład manewrowy ma być hamowany hamulcem zespolonym,
- w przypadku wykonywania pracy manewrowej na torach bocznicy, lokomotywa manewrowa może znajdować się od strony toru dojazdowego nr 300 jak i od strony torów zakładu.

§ 43

Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw

1. Przetaczany tabor powinien być zawsze sprzęgnięty ze sobą i z lokomotywą manewrową.
2. Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozprzęgania pojazdów kolejowych będących w ruchu. Dozwolone jest natomiast dociśnięcie taboru pojazdem trakcyjnym celem jego sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia. Wejście pomiędzy pojazdy kolejowe lub wyjście spomiędzy pojazdów kolejowych może nastąpić, gdy pojazdy kolejowe nie są w ruchu.
3. Przy wchodzeniu pomiędzy pojazdy kolejowe dla dokonania sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia pojazdów kolejowych należy zachować szczególną ostrożność. Wchodząc należy schylić się poniżej zderzaka, chwytając ręką za uchwyt umocowany pod zderzakiem do czołownicy pojazdu kolejowego.
4. Skład manewrowy powinien być sprzęgnięty możliwie krótko (dla uniknięcia nadmiernych szarpnięć w czasie manewrów). Lokomotywę manewrową należy sprzęgnąć z pierwszym wagonem w ten sposób, aby zderzaki stykały się ze sobą.
5. Przy łączeniu taboru w składzie pociągu należy wykonywać kolejno następujące czynności:

1) założyć na hak sprzęg cięgłowy i odpowiednio go skręcić,
2) połączyć sprzęgi hamulcowe,
3) otworzyć kurki powietrzne.

Przy rozłączaniu taboru czynności odbywają się w odwrotnym porządku, przy czym najpierw należy zamykać kurek przewodu hamulcowego od strony pojazdu trakcyjnego. Rozłączone sprzęgi hamulcowe należy założyć na wsporniki. Zamykanie kurków przewodu głównego, rozłączanie sprzęgów hamulcowych, zakładanie tych sprzęgów na wsporniki może być dokonywane tylko po całkowitym zatrzymaniu pojazdów kolejowych.

6. Sprzęganie i rozprzęganie czynnego pojazdu trakcyjnego ze składem manewrowym dokonuje ustawiacz.

Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) w każdym przypadku odpowiedzialny jest za należyte sprzęgnięcie obsługiwanego pojazdu trakcyjnego ze składem oraz za otwarcie kurków przewodu hamulcowego.

7. Przy sprzęganiu pojazdów kolejowych należy zwracać uwagę na właściwe trzymanie sprzęgu. Pałąk sprzęgu należy trzymać w dolnej jego części przy nakrętce, przestrzegając przy tym, aby palce rąk znajdowały się po zewnętrznej stronie pałąka. Zarzucanie pałąka sprzęgu na hak łączonego pojazdu kolejowego powinno być dokonywane szybko, a ręce natychmiast usunięte. Zdejmowanie pałąka sprzęgu z haka należy dokonywać w kolejności odwrotnej, zwracając przy tym uwagę, aby opuszczony sprzęg nie zranił nóg pracownika rozprzęgającego pojazdy kolejowy.
8. Pracownik nie powinien znajdować się dłużej pomiędzy pojazdami kolejowymi, niż wymaga tego wykonanie koniecznych czynności związanych z połączeniem lub rozłączeniem pojazdów kolejowych.
9. Sprzęgi pojazdów kolejowych nie użyte do sprzęgania nie powinny zwisać niżej niż 140 mm ponad główkę szyny (według oszacowania wzrokowego). Po zakończeniu manewrów, sprzęgi nie użyte do połączenia pojazdów kolejowych należy założyć na wsporniki.

§ 44

Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie

1. Obsadę lokomotywy manewrowej przewoźnika stanowi maszynista.
2. Maszynista przewoźnika podczas wykonywania manewrów powinien posiadać:
   - prawo kierowania pojazdem kolejowym,
   - kartę znajomości szlaku,
   - przybory sygnałowe.
3. Obsadę lokomotywy manewrowej użytkownika bocznicy stanowi maszynista lub prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy.
4. Maszynista lub prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy podczas wykonywania manewrów powinien posiadać:
   - prawo kierowania pojazdem kolejowym,
   - przybory sygnałowe,
   - przewidziane przepisami ubranie.
5. Wyposażenie maszynisty /prowadzącego pojazdy szynowe w obrębie bocznicy/ zostało szczegółowo opisane w „Instrukcji dla maszynisty pojazdu trakcyjnego" Majkoltrans sp. z o.o." **MKT – 5.**

§ 45

Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie

1. Pracę manewrową przy obsłudze bocznicy (podstawianie wagonów ze stacji Wrocław Swojczyce na tory zdawczo - odbiorcze i odwrotnie) wykonuje ustawiacz przewoźnika kolejowego, a przy obsłudze torów zdawczo odbiorczych i punktów ładunkowych na bocznicy ustawiacz użytkownika bocznicy. Nie dopuszcza się wykonywanie pracy manewrowej przy obsłudze punktów ładunkowych przez drużyny manewrowe innych podmiotów niż użytkownik bocznicy kolejowej.
2. Podczas wykonywania pracy manewrowej ustawiacz może sam wykonywać następujące prace manewrowe:
   a) z włączonym hamulcem zespolonym:
   - wyciągać bez zmiany kierunku jazdy składy pociągów towarowych z torów zawczo - odbiorczych na tory wyciągowe, z torów wyciągowych na tory odjazdowe, zdawczo - odbiorcze itp.,
   - przestawić z toru na tor (ze zmianą kierunku jazdy) składy towarowe nie przekraczające 60 osi, uwzględniając ustalone obciążenie lokomotywy,
   b) bez włączonego hamulca zespolonego przestawić z toru na tor grupy maksymalnie 2 wagonów,
3. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni używać podczas pracy przydzielonych im środków ochrony osobistej oraz odzieży i obuwia roboczego, zapewniających swobodę ruchów oraz bezpieczeństwo osobiste.
3. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni w czasie wykonywania pracy posiadać:
   a) chorągiewkę sygnałową, a w porze ciemnej sprawną latarkę sygnałową,
   b) gwizdek,
   c) kredę do znaczenia wagonów,
   d) kask i rękawice ochronne,
   e) kamizelkę ostrzegawczą.
4. Ustawiacz powinien mieć przy sobie notatnik i ołówek do zapisywania danych dotyczących wykonywania pracy, zauważonych nieprawidłowości, spostrzeżeń i uwag.
5. Kierownik manewrów jest ponadto wyposażony w radiotelefon przenośny zapewniający łączność z maszynistą pojazdu trakcyjnego lub prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy, nadzorującym manewry oraz drużyną manewrową.
6. Wyposażenie ustawiacza zostało szczegółowo opisane w „Instrukcji o wykonywaniu pracy manewrowej na bocznicach MAJKOLTRANS Sp. z o.o." **MKT – 1.**

§ 46

Jazdy manewrowe przez przejazdy kolejowo drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn

1. Podczas zbliżania się do przejazdu kolejowego lub przejścia w poziomie szyn maszynista obowiązany jest podać sygnał „Baczność". Przy wykonywaniu manewrów przez przejazdy kolejowo drogowe zakładowe na skrzyżowaniu torów z drogami kołowymi lub przejściu w poziomie szyn należy zachować szczególną ostrożność.
2. Aby umożliwić korzystanie z przejazdu pojazdom drogowym i pieszym należy pracę manewrową wykonywać w ten sposób, aby nie zajmować taborem skrzyżowań torów z drogami kołowymi przez pozostawienie na nim wagonów lub dłuższe zatrzymanie się na nim z manewrującym taborem. Zbliżając się do skrzyżowania torów lub przejścia w poziomie szyn maszynista obowiązany jest podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy oraz zmniejszyć prędkość składu manewrowego do 10km/h.

§ 47

Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych

1. Masa hamująca składów manewrowych kursujących na bocznicy wynosi 20 % .
2. Po torach bocznicowych w jednej grupie bez obsadzenia hamulców ręcznych lub włączenia hamulców zespolonych można przetaczać 2 wagony.

§ 48

Przetaczanie taboru kolejowego przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów

1. Na terenie bocznicy nie wolno wykonywać pracy manewrowej przy użyciu ciągników drogowych i podciągarek oraz metodą odrzutów.

§ 49

Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów

1. Wszystkie zwrotnice na bocznicy przeznaczone są do ręcznego nastawiania i obsługiwane są przez drużynę manewrową wykonującą pracę manewrową. Po przestawieniu zwrotnicy, pracownik obsługujący zwrotnicę powinien upewnić się o prawidłowym jej nastawieniu na podstawie wzrokowego sprawdzenia dolegania iglicy do opornicy oraz drogi oporowej zamknięcia nastawczego. Za prawidłowe nastawienie zwrotnic wchodzących w drogę przebiegu odpowiedzialny jest pracownik, który je obsługuje. Przed podaniem sygnału na uruchomienie jazdy manewrowej kierownik manewrów zobowiązany jest do upewnienia się o prawidłowym nastawieniu zwrotnic.
2. Drogi przebiegu dla wyjazdu manewru ze stacji Wrocław Swojczyce na tor dojazdowy zespołu bocznic i odwrotnie układa pracownik PKP PLK S.A. stacji Wrocław Swojczyce na polecenie dyżurnego ruchu.
3. Drogi przebiegu dla wjazdu manewru z toru dojazdowego na bocznicę i odwrotnie podczas obsługi bocznic przez przewoźnika układa pracownik przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.
4. Drogi przebiegu podczas obsługi torów zdawczo odbiorczych i punktów ładunkowych na bocznicy obsługuje ustawiacz użytkownika bocznicy.

§ 50

Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie

1. Używane płozy powinny odpowiadać typom szyn, na których są wykładane.
2. W zależności od typów szyn stosowane są płozy dwuwargowe o różnej szerokości powierzchni ślizgowej (rozstępu pomiędzy wargami), a mianowicie:

1) o szerokości 64 mm, malowane na kolor niebieski - do szyn typu 6,
2) typu PL1 o szerokości 73 mm, malowane na kolor czerwony - do szyn typu S42, S49, 39, 41 i taki typ obowiązuje na bocznicy,
4) typu PL3 uniwersalne (wzmocnione) o szerokości 78 mm, malowane na kolor pomarańczowy - do szyn typu 8, 15, S42, S49, S60, R65,
5) Malowanie płozów dwuwargowych na odpowiednie kolory ma na celu unikanie pomyłek w ich zastosowaniu.

3. Zabrania się stosowania płóz o wymiarach nie przewidzianych dla danego typu szyn.
4. Aby zapewnić dobre przyleganie podeszwy płoza do powierzchni tocznej główki szyny i właściwą jego pracę, należy po wyłożeniu płoza ruchem ślizgowym przesunąć go nieco w kierunku taboru. Trzeba przy tym zwracać uwagę, aby warga płoza dobrze przylegała do wewnętrznej krawędzi główki szyny.
5. Nie wolno używać płozów uszkodzonych. Płozy hamulcowe powinny być wyłączone z użycia, jeżeli mają następujące wady:

1) nieprzepisowe wymiary,
2) język podeszwy jest ułamany, spłaszczony, pęknięty lub zadarty do góry,
3) podeszwa jest skrzywiona, bardzo zużyta lub pęknięta,
4) wargi są uszkodzone lub bardzo zużyte,
5) korpus jest złamany lub pęknięty,

6) nasadka jest złamana, trzyma się na jednym nicie lub zupełnie odpadła,
7) uchwyt jest złamany lub tak skrzywiony, że używanie płoza jest niewygodne,
8) nity łączące stopkę z podeszwą są obluzowane lub widoczne jest pęknięcie spawu.

6. Płozy powinny być należycie utrzymane. Płozy zdatne do użytku powinny być ułożone w rejonie manewrowym na przeznaczonych do tego celu stojakach. Płozów uszkodzonych nie wolno układać razem z dobrymi.
7. Płozy hamulcowe przed wydaniem do użytku powinny być ocechowane oraz oznakowane skrótem nazwy bocznicy „W" i kolejnym numerem. Oznaczenie powinno być trwałe i czytelne przez cały okres użytkowania płoza.
8. Płozów nie wolno rzucać na ziemię, podeszwą ślizgową do spodu.
9. W porze zimowej, w celu uniknięcia oblodzenia płozów, nie należy ich kłaść na śniegu. W razie konieczności położenia płoza na śniegu należy śnieg udeptać a płóz położyć bokiem.
10. Po zestawieniu składu manewrowego należy obejść go z obu stron celem sprawdzenia i usunięcia wszystkich płozów spod pojazdów kolejowych, pozostawiając tylko płozy pod kołami skrajnych pojazdów kolejowych dla zabezpieczeń składu przed zbiegnięciem.
11. Po ukończeniu manewrów ustawiacz powinien usunąć z torów zbędne płozy i umieścić je na wyznaczonym miejscu.
12. W bieżącym użytkowaniu znajduje się 10 płozów hamulcowych.
13. Kierownik Transportu na bocznicy utrzymuje zapas płóz hamulcowych zdatnych do użytku w ilości 2 sztuk. Płozy hamulcowe powinny być ocechowane skrótem bocznicy „W" i kolejnym numerem. Szerokości powierzchni ślizgowej płóz powinny być odpowiednie do typu szyn. Ustawiacz powinien przed przyjęciem dyżuru sprawdzać czy płozy hamulcowe znajdują się na właściwym miejscu w ustalonej ilości i odpowiednim stanie technicznym.

§ 51

Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem

1. Wagony pozostawione na torach bocznicowych należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem przez zahamowanie hamulcem ręcznym pierwszego i ostatniego wagonu oraz przez wyłożenie płozów hamulcowych pod ostatnie osie skrajnych wagonów. Nie przewiduje się stosowania klinów hamulcowych.
2. Zabezpieczenie wagonów, o którym mowa powyżej należy do drużyny manewrowej użytkownika bocznicy lub przewoźnika w zależności kto ostatni wykonywał pracę manewrową,
3. Sprawdzenie właściwego zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy po zakończonej pracy manewrowej do obowiązków ustawiacza użytkownika bocznicy.
4. Na torach bocznicowych stosowane są płozy hamulcowe do typu szyn S - 49 i do tych szyn muszą być stosowane odpowiednie płozy hamulcowe.
5. Przed założeniem płoza hamulcowego na szynę danego toru należy sprawdzić, czy płóz hamulcowy odpowiada szynom danego typu szyny, bo w innym przypadku może spowodować zakleszczenie płoza.
6. Płozy hamulcowe służące do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem powinny znajdować się na stojakach. Stojaki na płozy hamulcowe ustawione są w miejscach dokonywania manewrów, odstawiania wagonów na postój na wszystkich torach załadunkowo - rozładunkowych oraz torach zdawczo - odbiorczych. Rozmieszczenie płozów hamulcowych jest następujące:
   a) między torami Nr 201, 202 na wysokości tablicy „Punkt zdawczo - odbiorczy" -jeden stojak na 4 sztuki,
   b) między torami Nr 205 i 206 w pobliżu rozjazdu Nr 206 -jeden stojak na 2 sztuki,
   c) między torami Nr 207 i 208 w pobliżu rozjazdu Nr 212 -jeden stojak na 2 sztuki,
   d) między torami Nr 211 i 212 w pobliżu rozjazdu Nr 216 – jeden stojak na 2 sztuki,
   e) Ponadto na lokomotywie użytej do wykonywania prac manewrowych bocznicy, powinny znajdować się dwie płozy hamulcowe.

ROZDZIAŁ VI
ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ

§ 52
Planowanie i organizowanie pracy manewrowej

1. Grupa torów zdawczo-odbiorczych dla bocznicy znajduje się na bocznicy. Tory te oznaczone są numerami 201 i 202 i stanowią integralną część bocznicy .
2. Przekazywanie wagonów z bocznicy lub na bocznicę dokonywane jest przedstawicielowi bocznicy przez pracownika przewoźnika na torach zdawczo-odbiorczych nr 201 i 202.
3. Jednorazowo na bocznicę można podstawić skład manewrowy o maksymalnej długości 230 metrów bieżących. W jednej obsłudze maksymalnie na tory zdawczo-odbiorcze nr 201 i 202 można podstawić składy wagonów o długości nie przekraczającej 550 metrów, pod warunkiem że tory 201 i 202 są wolne od taboru. W przypadku gdy jeden z torów zdawczo – odbiorczych jest zajęty, wówczas można podstawić skład wagonów długości nie przekraczającej długości toru wolnego
4. Plan obsługi bocznicy opracowują przewoźnicy na zasadach i zgodnie z zapisami § 33 ust. 1 uwzględniając wnioski posiadacza i użytkownika bocznicy o ile nie spowoduje to wydłużenia postoju wagonów na stacji Wrocław Swojczyce i nie zakłóci organizacji przewozów.
5. Podstawą sprawnego wykonania pracy manewrowej na bocznicy jest plan pracy manewrowej.
6. Plan pracy manewrowej obejmuje całokształt pracy związanej: z manewrami na torach stacji Wrocław Swojczyce, torach bocznicy.
7. Planowanie pracy manewrowej powinno odbywać się: zawczasu, przed rozpoczęciem pracy, biorąc pod uwagę ilość wagonów do podstawienia pod załadunek i zabrania z bocznicy.
8. Podstawą sporządzania planu pracy manewrowej jest potrzeba załadowania odpowiedniej ilości wagonów celem realizacji złożonych zamówień przez właściciela zakładu.

§ 53

Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej

1. Praca manewrowa obejmuje następujące zadania:
- dokonanie oględzin wstępnych składu wagonów na torach zdawczo odbiorczych,
- rozrządzanie wagonów próżnych systemem odstawczym na poszczególne tory bocznicy,
- przygotowanie wagonów pod załadunek,
- podstawienie wagonów próżnych na punkt ładunkowy i podpychanie ich pod załadunek ,
- przekazanie wagonów z punktu ładunkowego na bocznicy, zestawianie składu wagonów ładownych: oględziny wstępne techniczne, dokonanie próby hamulca zespolonego,

2. W przypadku podstawiania wagonów ładownych na bocznicę, praca manewrowa będzie wykonywana w identycznej kolejności.

§ 54

Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznicy

1. Praca manewrowa przy obsłudze bocznicy i punktów ładunkowych odbywa się na warunkach wskazanych w regulaminie pracy bocznicy kolejowej. Czynności te wykonuje użytkownik bocznicy w ramach wykonywania pracy manewrowej na bocznicy,
2. Zabrania się przy obsłudze punktów ładunkowych prowadzenia manewrów z zastosowaniem odrzucania.
3. Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe, ustawiacz użytkownika bocznicy powinien:

1) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,
2) zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
3) zażądać pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zajętych przy czynnościach ładunkowych,
4) sprawdzić czy pomiędzy rampą, a wagonami lub pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
5) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, usypów ładunku lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie,
6) sprawdzić czy składowany na rampach i placach ładunek znajduje się poza skrajnią budowli oraz nie grozi obsunięciem się w czasie ruchu taboru - należy przy tym mieć na uwadze, że składowanie obok toru dozwolone jest w odległości co najmniej:

a) 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w pryzmach (węgiel, tłuczeń, kamienie, piasek itp.),
b) 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte pod lit. a,

7) upewnić się, że wagony stojące na torach ładunkowych są odpowiednio zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego,
8) sprawdzić czy wszystkie zestawy kołowe wagonów stoją prawidłowo na torze i mają bezpośredni kontakt z powierzchniami tocznymi główek szyn (czy nie są wykolejone lub pomiędzy powierzchnią toczną szyny a kołem nie znajduje się tłuczeń, węgiel, kamienie, piasek itp.).

4. Sprawdzenia wymienione w ust. 3 pkt 4, 5, 6, 7 i 8 powinny być dokonane niezależnie od tego, czy bezpośrednio przed obsługą odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.
5. W czasie obsługi punktów ładunkowych zabrania się drużynie manewrowej chodzenia i przebywania na składowanym tam ładunku.
6. Wykonywanie manewrów na punktach ładunkowych powinno odbywać się sprawnie, aby przerwa w czynnościach ładunkowych była jak najkrótsza.
7. W czasie trwania czynności ładunkowych można dostawiać wagony na punkty ładunkowe bez przerywania tych czynności pod warunkiem, że dostawiany tabor zostanie zatrzymany przed pierwszym wagonem (od strony dostawianego taboru) znajdującym się na tym punkcie i nie zetknie się z nim.
8. Wagony, które dla wykonania manewrów zostały zabrane z miejsca ładunkowego pomimo nieukończenia czynności ładunkowych , należy po wykonaniu manewrów z powrotem

podstawić na miejsce z którego zostały zabrane. O zakończeniu manewrów należy powiadomić pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych.

9. Nie wolno dojeżdżać taborem do wagonów stojących na torach bez uprzedniego stwierdzenia czy pomiędzy taborem, pod taborem lub na taborze nie pracują ludzie, oraz nie ma innych przeszkód do uruchomienia taboru.
10. O wszelkich przyczynach, które uniemożliwiły obsługę punktu ładunkowego (brak skrajni, uszkodzenia wagonów, niewłaściwy załadunek itp.) ustawiacz użytkownika bocznicy powinien niezwłocznie powiadomić kierownika kopalni.

§ 55

Ważenie wagonów

1. Na terenie bocznicy znajdują się 2 wagi wagonowe usytuowana w torze 205 i 209.
2. Wagi posiadają długość pomostu wynoszącą 18 metrów o udźwigu do 100 ton,
3. Przejazd przez wagę lokomotywą jest dozwolony z szybkością 5 km/h i tylko wtedy gdy mechanizmy wag wagonowych są unieruchomione (zamknięte).
4. Pozostawianie taboru na wadze wagonowej na postój jest zabronione.
5. Wagi wagonowe są osygnalizowane sygnałami zamknięcia toru przeznaczonymi do osygnalizowania wag Z-1,
6. Wagi wagonowe są obsługiwane przez magazyniera Zakładu Produkcji Etanolu i Biopaliw,
7. Obsługa wagi winna się odbywać zgodnie z instrukcją urządzenia znajdującą się w pomieszczeniu wagi.

§ 56

Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych

1. W czasie złych warunków atmosferycznych, w razie braku należytej widoczności oraz podczas przejazdu przez przejazdy kolejowo drogowe i przejścia lub miejsc gdzie pracują robotnicy należy zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby skład manewrowy mógł być zatrzymany natychmiast w przypadku pojawienia się przeszkody dojazdy.
2. Za stan przygotowania bocznicy do pracy w warunkach zimowych i zabezpieczenie sprzętu i materiałów do akcji zimowej odpowiedzialny jest posiadacz bocznicy. W przypadkach zwiększonych opadów śniegu i niskich temperatur akcja odśnieżna powinna mieć na celu utrzymanie ciągłości eksploatacyjnej bocznicy i niedopuszczenie do przerw w pracy manewrowej i ładunkowej.
3. Gdyby trudności w pracy wywołane warunkami zimowymi wystąpiły bez uprzedniej zapowiedzi zmian warunków atmosferycznych, należy samorzutnie przystąpić do akcji usuwania skutków w celu umożliwienia normalnego toku pracy manewrowej.
4. Podczas pracy w warunkach zimowych ustawiacz powinien sprawdzać:
   1) posypanie miejsc śliskich piaskiem lub innymi materiałami oraz usunięcie innych przeszkód dla bezpiecznego poruszania się w czasie pracy,
   2) prawidłowe działanie zwrotnic,
   3) oczyszczenie płozów hamulcowych ze śniegu i lodu,
   4) widoczność sygnałów na urządzeniach stałych i wskaźnikach.

4. Składy pociągów należy pozostawiać w stanie ściśniętych sprężyn zderzakowych. W tym celu przed odjazdem pojazdu trakcyjnego należy zahamować hamulec ręczny w ostatnim pojeździe kolejowym, ścisnąć skład oraz zahamować hamulcem ręcznym najbliższy pojazd kolejowy od pojazdu trakcyjnego.
5. Do obsługi torów ze zwrotnicami przestawianymi przez drużynę manewrową należy zabierać sprzęt do usuwania śniegu i lodu.

§ 57

Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych

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 pojazdami kolejowymi należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi pojazdami, o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojące pojazdy kolejowe przechodząc przez tor w odległości co najmniej 10 m od ostatniego pojazdu.
4. Nie wolno przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym pociągiem lub pojazdami kolejowymi, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym pociągiem lub pojazdami kolejowymi.
5. Nie wolno przechodzić pod pojazdami kolejowymi oraz po ich zderzakach i sprzęgach.
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, z którym dokonywane są manewry, a rampami, magazynami, wagami itp. obiektami przylegającymi do tego toru.
8. Nie wolno stać lub chodzić po materiałach zgromadzonych na międzytorzach do wymiany nawierzchni względnie budowy urządzeń oraz po materiałach i przedmiotach 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 nie zabezpieczonych wykopów ziemnych.
10. W razie potrzeby przeniesienia materiałów, przedmiotów, ciężar przypadający na jedną osobę oraz odległość przemieszczania nie mogą przekraczać norm określonych odrębnymi przepisami BHP.
11. Pracownik jadący na stopniu przetaczanego pojazdu kolejowego powinien być zwrócony twarzą w kierunku jazdy oraz trzymać się ręką za uchwyt pojazdu kolejowego.

12. W czasie, gdy pojazd kolejowy znajduje się w ruchu, zabrania się:

1) wychylać się poza skrajnię taboru,
2) przebywać na pochwach zderzakowych, sprzęgach, stopniach strzemiączkowych, drabinkach, na stopniach bez uchwytu, z uchwytem uszkodzonym lub umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych,
3) przebywać na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają one znajdowanie się pracownika w skrajni taboru,
4) przebywać na stopniach pojazdów kolejowych od strony wysokich ramp, peronów i innych urządzeń, gdy stopnie znajdują się poniżej krawędzi tych urządzeń,
5) przebywać na stopniach pojazdów kolejowych w czasie przejazdu obok bram, ogrodzeń, estakad itp. gdy zagraża to bezpieczeństwu pracownika,
6) przebywać na stopniach wejściowych do pojazdów trakcyjnych,
7) zajmować miejsca w wagonie załadowanym towarami niebezpiecznymi,
8) przebywać na zderzakach, sprzęgach, ładunkach i dachach pojazdów kolejowych.

13. Zabrania się zeskakiwania lub wskakiwania do pojazdów kolejowych będących w ruchu.
14. Sprzęganie taboru z taborem dozwolone jest tylko podczas jego postoju.
15. Nie wolno chwytać sprzęgu wagonowego na jego końcu, lecz przy nakrętce. Przed rozłączeniem lub łączeniem sprzęgów hamulcowych należy uprzednio zamknąć obydwa kurki przewodów powietrznych. Prace w/wym. należy wykonywać w rękawicach ochronnych.
16. Zabrania się wskakiwania lub zeskakiwania ze stopni taboru będącego w ruchu.
17. W czasie obsługi frontów ładunkowych na bocznicy z uwagi na zlokalizowane przy nich obiekty budowlane (rampy) i urządzenia ładunkowe, zabrania się jazdy na stopniach wagonu i przebywania pomiędzy taborem a obiektami budowlanymi.
18. Każdy pracownik drużyny manewrowej winien znać miejsca niebezpieczne obok torów, na których jest prowadzona praca manewrowa i zapoznać się z Regulaminem Pracy Bocznicy Kolejowej.
19. Jazda na zderzakach , sprzęgach, dachach lub stopniach przy drzwiach wagonów jest niedozwolona.
20. Zabrania się przewożenia ludzi w wagonach przetaczanych na bocznicy.
21. Zabrania się chodzenia bez potrzeby wszystkim osobom znajdującym się na bocznicy po torach i rozjazdach bocznicy nawet wtedy , gdy nie jest prowadzona praca manewrowa. Przejście przez tory prostopadle do osi toru odbywać się winno po upewnieniu się czy z prawej lub z lewej strony nie nadjeżdża tabor.
22. Pracownicy zatrudnieni w pracy manewrowej są zobowiązani znać i przestrzegać wszystkie postanowienia o pracy manewrowej ujęte w: przepisach wewnętrznych określających warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące bezpieczeństwa ruchu kolejowego zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, Regulaminie Pracy Bocznicy Kolejowej a także w zarządzeniach porządkowych wydanych przez Zarząd Kopalni i Zarząd użytkownika bocznicy.
23. Zabrania się wydawania poleceń maszyniście lokomotywy manewrowej na wykonanie jakichkolwiek ruchów manewrowych z pominięciem ustawiacza użytkownika bocznicy kolejowej.

ROZDZIAŁ VII
ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO

§ 58
Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym

Punktem taryfowym bocznicy jest punkt zdawczo - odbiorczy. Umowny punkt zdawczo odbiorczy usytuowany jest na międzytorzu torów 201 i 202 w km 0,230 kilometracji toru 201 bocznicy.

1. Na wagony zdawane przez przewoźnika dla bocznicy - zdającym jest ustawiacz lub kierownik pociągu przewoźnika. Sporządzają oni stosowny dokument przyjęty u danego przewoźnika (wykaz zdawczy) na wagony podstawiane na bocznicę.

2. Przyjęcie wagonów i przesyłek od przewoźnika przez ustawiacza użytkownika bocznicy, odbywa się na podstawie „Wykazów zdawczych", dokumentów przewozowych i nalepek kierunkowych na wagonach poprzez sprawdzenia na gruncie wszystkich podstawionych wagonów i przesyłek w obecności przedstawiciela przewoźnika.
   Dokumenty przewozowe pobiera kierownik manewrów użytkownika bocznicy, który o przybyciu przesyłek powinien być powiadomiony przez pracownika przewoźnika.

3. Sprawdzenie wagonów i przesyłek na gruncie przez przedstawiciela bocznicy w obecności przedstawiciela przewoźnika polega na stwierdzeniu:
- ilości wagonów podstawionych na bocznicę i zgodności numerów wagonów podanych w wykazach zdawczych ze stanem na gruncie,
- stanu technicznego podstawianych wagonów, zwracając uwagę na ewentualne uszkodzenia oraz braki wyposażenia (połamane deski, uszkodzenia otuliny, pogięte słupki, stopnie, brak dekli, kłonic itp.),
- stanu przesyłek na wagonach otwartych oraz stanu plomb w wagonach zamykanych (np. na wagonach krytych), a także śladów, usypów, wycieków lub innych uszkodzeń lub braków w przesyłkach,
- przydatności podstawionych wagonów do załadunku towarów, dla których wagony te były zamawiane.

4. Wszystkie nieprawidłowości stwierdzone podczas oględzin przyjmowanych wagonów winny być zgłoszone przedstawicielowi przewoźnika zdającego wagony oraz odnotowane przez przyjmującego w dokumentacji zdawczej przy odpowiednich numerach wagonów, we wszystkich egzemplarzach, podając przy odpowiednim wagonie rodzaj nieprawidłowości np: uszkodzona 1 deska, złamany słupek narożny, brak 4 kłonic, oberwany stopień, brak 1 węża hamulcowego itp.

5. Po sprawdzeniu i przyjęciu wagonów na gruncie, przedstawiciel bocznicy kwituje ich odbiór odnotowując ewentualne uwagi o wagonach i przesyłkach oraz faktyczną godzinę przyjęcia wagonów.

6. Z chwilą przyjęcia wagonów, wszelka odpowiedzialność za ujawnione później braki i uszkodzenia przesyłek w wagonach przechodzi na użytkownika bocznicy. Te same skutki powoduje nieobecność użytkownika bocznicy na punkcie zdawczo-odbiorczym, jeżeli obsługa dokonywana jest w godzinach obsług planowanych lub w nieplanowanej obsłudze, o ile obsługa ta była uzgodniona z użytkownikiem bocznicy.

7. W razie stwierdzenia częściowego braku lub uszkodzenia przesyłki lub braku plomb wagony mogą być przyjęte od przewoźnika na teren bocznicy pod warunkiem:

a) komisyjnego sprawdzenia zawartości wagonu na punkcie zdawczo-odbiorczym i sporządzenia protokołu kolejowego na żądanie przedstawiciela bocznicy,

b) założenia przez przewoźnika na punkcie zdawczo-odbiorczym plomb zabezpieczających ładunek; w tym przypadku pracownicy użytkownika bocznicy mogą przystąpić do komisyjnego otwarcia i rozładunku wagonu tylko w obecności upoważnionego pracownika przewoźnika, o czym informacja powinna być wpisana do wykazu zdawczego przez użytkownika bocznicy przed jego podpisaniem. W obu tych przypadkach, po sprawdzeniu zawartości wagonu, przedstawiciel przewoźnika przy współudziale użytkownika bocznicy, sporządza protokół kolejowy na właściwym druku. W przypadku nie spełnienia w/w wymogów przez przewoźnika, użytkownik bocznicy wykreśla z wykazu zdawczego numer podstawionego i zakwestionowanego wagonu (na wszystkich egzemplarzach), a przesyłkę pozostawia do dyspozycji przewoźnika.

8. Jeżeli podstawiony wagon próżny nie nadaje się do załadunku towaru, pod który był zamawiany, to obowiązkiem użytkownika bocznicy jest wykreślenie numeru zakwestionowanego wagonu na wszystkich egzemplarzach wykazu zdawczego i zażądanie zabrania tego wagonu z punktu zdawczo-odbiorczego przez przewoźnika.

9. W zakresie nieuregulowanym niniejszymi postanowieniami, użytkownika bocznicy obowiązują kolejowe przepisy przewozowe i taryfowe mające związek z odprawą i przewozem przesyłek towarowych.

§ 59

Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na Punkt Zdawczo – Odbiorczy przewoźnikowi

1. Przed zgłoszeniem przewoźnikowi gotowości wagonów do zabrania z torów zdawczo-odbiorczych, użytkownik bocznicy powinien upewnić się o prawidłowości spisania wagonów na stosownym zawiadomieniu obowiązującym u danego przewoźnika, zwracając szczególną uwagę na:
- właściwy załadunek wagonów ładownych i zabezpieczenie przesyłek przed ich ewentualnym przesunięciem się podczas przewozu do odbiorcy,
- czystość wagonów próżnych po rozładunku,
- pozamykanie drzwi i innych otworów oraz znajdowanie się części wagonowych na właściwym miejscach,
- zgodność adresatów dla wagonów ładownych z uprzednio ustalonymi z przewoźnikiem dyspozycjami wysyłkowymi,
- odpisanie usterek z przybycia.

2. O gotowości wagonów ładownych i próżnych do zabrania z bocznicy użytkownik bocznicy zawiadamia przedstawiciela przewoźnika w ustalony z przewoźnikiem sposób (telefonicznie, SMS, fax, email),

3. Przekazywanie wagonów przedstawicielowi przewoźnika odbywa się na torze zdawczo-odbiorczym znajdującym się na bocznicy na podstawie zawiadomienia podpisanego przez obydwie strony, tj. przez przedstawiciela przewoźnika oraz przez użytkownika bocznicy, po uprzednim sprawdzeniu na gruncie.

4. Wpisywanie stwierdzonych usterek w zawiadomieniu oraz wykreślanie numerów wagonów, których nie ma na punkcie zdawczo-odbiorczym we wszystkich egzemplarzach zawiadomienia, a także podpisywanie z wstawieniem daty i godziny przyjęcia wagonów należy do przedstawiciela przewoźnika, a użytkownik bocznicy fakty te potwierdza własnym podpisem. Z chwilą potwierdzenia przyjęcia wagonów przez przedstawiciela przewoźnika, odpowiedzialność za stan wagonów i przesyłek przechodzi na przewoźnika.
5. Przy wagonach przeznaczonych do zabrania należy sprawdzić:
- napisy oznaczające wagon zgodnie z przepisami kolejowymi, odpowiednio czy wagon dopuszczony jest do kursowania wewnątrz kraju , czy również za granicą,
- czy posiada cechy włączenia do taboru kolejowego,
- nazwę włączającego,
- nazwę towaru lub grupy towarów do których przewozów wagon jest przeznaczony,
- czy wagon wyposażony jest w luźne części wagonowe.

ROZDZIAŁ VIII
ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

§ 60

I. Charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie bocznicy kolejowej.

Na terenie bocznicy przewożone są towary niebezpieczne, których szczegółowa charakterystyka określona jest w kartach charakterystyki preparatu (substancji) niebezpiecznej, stanowiących załącznik nr 2 do niniejszego regulaminu.

II. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznicy kolejowej.

1) <u>Zasady wypełniania listu przewozowego</u>

1. List przewozowy w komunikacji krajowej i międzynarodowej CIM powinien być wypełniony czytelnie i wyraźnie, zgodnie z postanowieniami Działu 5.4 RID.
2. W liście przewozowym powinny być podane następujące dane (dla wagonów ładownych):

a) numer identyfikacyjny towaru, poprzedzony literami UN,
b) oficjalna nazwa przewozowa, według 3.1.2 RID, i o ile dotyczy (patrz 3.1.2.8.1 RID) uzupełniona nazwą techniczną (patrz 3.1.2.8.1.1 RID);
c) kod klasyfikacyjny dla materiałów i przedmiotów klasy 1, zgodnie z zapisem w dziale 3.2, tabela A, kolumna 3b;
d) W przypadku, gdy w Dziale 3.2 RID, tabela A, kolumna 5, podano numer wzorów nalepek inne niż 1, 1.4, 1.5, 1.6, 13 i 15, muszą te wzory być podane w nawiasie po kodzie klasyfikacyjnym;
e) numer klasy „7" dla materiałów promieniotwórczych klasy 7;
f) numery wzorów nalepek podane w dziale 3.2, tabela A, kolumna 5, dla materiałów i przedmiotów pozostałych klas, z wyjątkiem nalepki dotyczącej manewrowania według wzoru nr 13. W przypadku, gdy podano więcej numerów wzorów nalepek ostrzegawczych, numery następujące po pierwszym numerze, powinny być podane w nawiasie. Dla materiałów i przedmiotów, dla których w dziale 3.2 tabela A, kolumna 5 nie podano numerów nalepek ostrzegawczych, podaje się zamiast tego klasę zgodnie z kolumną 3a;
g) grupę pakowania (jeżeli jest przyporządkowana w Tabeli A w kolumnie 4), którą mogą poprzedzać litery „GP" skrót wyrazów „grupa pakowania", (w komunikacji międzynarodowej: w języku niemieckim „VG", w języku francuskim „GE"),
h) liczba i opis sztuk przesyłek,
i) za wyjątkiem próżnych nie oczyszczonych środków opakowania, ilość całkowita każdego towaru niebezpiecznego z różnym numerem UN, różna oficjalna nazwę przewozową lub różna grupę pakowania (jako objętość względnie jako masa brutto lub netto),
j) nazwa i adres nadawcy,
k) nazwa i adres odbiorcy,
l) deklaracja odpowiednio do postanowień umowy specjalnej;
m) numer identyfikacyjny zagrożenia.

Przykład prawidłowego oznaczenia towaru niebezpiecznego:

33, UN 1170 ETANOL (ALKOHOL ETYLOWY), 3, GP II

W odpowiednim polu listu przewozowego należy wpisać nazwę towaru zgodną z RID oraz zakreślić znak „X". Listy przewozowe w komunikacji krajowej powinny być wypełnianie zgodnie z przepisami wewnętrznymi przewoźników kolejowych, a w komunikacji międzynarodowej zgodnie z przepisami umów międzynarodowych, na podstawie których odbywa się przewóz.

W przypadku przewozu odpadów, numer UN oraz oficjalna nazwa przewozowa, powinny być poprzedzone wyrazem „ODPAD", o ile określenie to nie jest częścią oficjalnej nazwy przewozowej.

W przypadku przewozu towarów niebezpiecznych w opakowaniach awaryjnych, w liście przewozowym po określeniu tych towarów należy wpisać wyrazy „OPAKOWANIE AWARYJNE".

3. W liście przewozowym należy podać następujące dane (dla wagonów próżnych):
   a) nazwę próżnej jednostki transportowej (zgodnie z 5.4.1.1.6 RID),
   b) wyrazy „OSTATNI ŁADUNEK",
   c) numer identyfikacyjny zagrożenia,
   d) numer identyfikacyjny towaru, poprzedzony literami UN,
   e) oficjalną nazwę przewozową,
   f) numer nalepki ostrzegawczej lub klasę towaru,
   g) grupę pakowania, którą mogą poprzedzić litery „GP" skrótu wyrazów „grupa pakowania".

Przykład prawidłowego oznaczenia towaru niebezpiecznego:

PRÓŻNY WAGON – CYSTERNA, OSTATNI ŁADUNEK: 33, UN 1170 ETANOL (ALKOHOL ETYLOWY), 3, GP II

W odpowiednim polu listu przewozowego należy wpisać nazwę towaru zgodną z RID oraz zakreślić znak „X". Listy przewozowe w komunikacji krajowej powinny być wypełnianie zgodnie z przepisami wewnętrznymi przewoźników kolejowych, a w komunikacji międzynarodowej zgodnie z przepisami umów międzynarodowych, na podstawie których odbywa się przewóz.

W przypadku przewozu próżnych nie oczyszczonych wagonów, pojazdów, MEGC do czyszczenia lub naprawy, w liście przewozowym należy zamieścić uwagę o treści:
„Przewóz zgodny z 4.3.2.4.3" lub „Przewóz zgodny z 7.5.8.1".

a) **Czynności kontrolne przed przyjęciem i nadaniem przesyłki do przewozu polegają na sprawdzeniu:**

1) **W odniesieniu do wagonów-cystern i kontenerów-cystern:**

a) czytelności następujących danych na tabliczce znamionowej (6.8.2.5.1 RID), a w szczególności:
   - daty (miesiąc i rok) ostatniego badania okresowego oraz liter „L" lub „P",
   - stempla rzeczoznawcy przeprowadzającego badania,

b) danych zawartych na obu bokach zbiornika lub na tablicach wagonowych (6.8.2.5.2 RID):
   - nazwa właściciela (użytkownika),
   - pojemność zbiornika,
   - masa własna wagonu,
   - granica obciążenia stosownie do właściwości wagonu i kategorii linii kolejowych, po których będzie on przewożony,
   - oficjalna nazwa przewozowa - dla materiałów wskazanych w 4.3.4.1.3 RID,
   - oficjalna nazwa gazu lub gazów - według 6.8.3.5.6 RID; dla gazów „i.n.o." dodatkowo nazwa techniczna - według 6.8.3.5.2 RID - na cysternach do przewozu gazów,
   - data następnego badania okresowego (miesiąc i dwie ostatnie cyfry roku),
   - kod cysterny zgodnie z 4.3.3.1.1 i 4.3.4.1.1 RID,
   - jeżeli są konieczne, kody przepisów specjalnych TC i TE (6.8.4 RID)

c) obecności zgodnych ze wzorem i właściwych dla załadowanego towaru, pomarańczowych tablic identyfikacyjnych na obu stronach wagonu/kontenera (Dział 5.3 RID),

d) obecności zgodnych ze wzorem i właściwych dla załadowanego towaru, nalepek ostrzegawczych na obu stronach wagonu/na 4 ścianach kontenera (Dział 5.2 i 5.3 RID),

e) zabezpieczenia wszystkich króćców zaworów nalewowo-spustowych zaślepkami, w pozycji jednoznacznie zamkniętej,

f) plomb na dźwigniach zaworów nalewowo-spustowych w cysternach ładownych,

g) zabezpieczenia przed przesunięciem/przestawieniem tablic ruchomych (cysterny przeznaczone do przewozu różnych towarów niebezpiecznych),

h) stanu szczelności zbiornika i osprzętu (stwierdzonego na podstawie braku objawów wycieku, ulatniania lub wysypywania substancji),

i) oznakowania zbiornika pasem pomarańczowym lub przy wagonach 1520 mm, innej, odpowiedniej barwy, jeżeli jest to wymagane dla załadowanego towaru,

j) kompletności linek uziemiających,

2) **W odniesieniu do listu przewozowego:**

a) poprawności wypełnienia listu przewozowego i kompletności dokumentów,

b) dołączenia do dokumentów przewozowych kopii certyfikatu klasyfikacyjnego władzy właściwej kraju nadania przesyłki, w przypadku nadawania przez nadawcę towaru, co do którego występują wątpliwości w zakresie jego klasyfikacji według RID,

c) dołączenia pisemnych instrukcji dla kierowcy (zgodnie z 5.4.3 ADR), w przypadku przewozów towarów niebezpiecznych w jednostkach transportu kombinowanego, jeżeli dalszy przewóz będzie odbywał się transportem drogowym.

III. Wykonywanie pracy manewrowej z wagonami załadowanymi towarami niebezpiecznymi:

1. Kierownik manewrów powinien uprzedzić drużynę manewrową i trakcyjną o wykonywaniu manewrów z wagonami z towarami niebezpiecznymi, w celu zachowania szczególnej ostrożności.
2. Przed rozpoczęciem wykonywania manewrów należy upewnić się czy okna w wagonach krytych, pokrywy, dźwignie zaworów nalewowo-spustowych cystern są zamknięte, z wagonów nie ulatnia się, nie wycieka lub nie wysypuje się towar niebezpieczny.
3. Prędkość jazd manewrowych nie może przekraczać 10 km/h, z zastrzeżeniem ust. 4.
4. Prędkość jazd manewrowych z wagonami oznaczonymi nalepkami nr 8 lub 15 i wagonów-cystern ze zbiornikiem oznaczonym pomarańczowym pasem oraz cystern kolei 1520/1524 mm oznaczonych kolorowymi pasami wzdłuż części cylindrycznej zbiornika zgodnie z Zał 2. do SMGS nie może przekraczać 5 km/h.
5. Zabrania się staczania i odrzutu wagonów:

a) oznaczonych nalepkami nr 8 lub 15,

b) wagonów-cystern ze zbiornikiem oznaczonym pomarańczowym pasem oraz cystern kolei 1520/1524 mm oznaczonych kolorowymi pasami wzdłuż części cylindrycznej zbiornika zgodnie z Zał 2. do SMGS.

6. Wagony oznaczone nalepką nr 13 mogą być odrzucane i staczane pod warunkiem, że odprzęg będzie hamowany dobrze działającym ręcznym hamulcem wagonowym, dwoma płozami hamulcowymi albo sprawnym hamulcem torowym.

IV. Przewóz towarów wysokiego ryzyka

1. Towary wysokiego ryzyka (TWR) to takie towary, które mogą być użyte niezgodnie ze swoim przeznaczeniem, do celów terrorystycznych i które mogą spowodować poważne skutki, takie jak liczne ofiary, masowe zniszczenia lub szczególnie w przypadku klasy 7, masowe zakłócenia społeczno-gospodarcze, jeżeli są wymienione w poniższej tabeli (za wyjątkiem klasy 7) i przewożone w ilościach większych niż określone w poniższej tabeli.

Wykaz towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka

Klasa	Pod-klasa	Materiał lub przedmiot	Ilość		
			Cysterna [litry][c)]	Luzem [kg][d)]	Sztuki 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 lub przedmioty z materiałem wybuchowym UN 0104, 0237, 0255, 0267, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 i 0500.	a)	a)	0
	1.5	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym	0	a)	0
2		gazy zapalne (kody klasyfikacyjne zawierające tylko literę F)	3000	a)	b)
		gazy trujące (kody klasyfikacyjne zawierające litery T, TF, TC, TO, TFC lub TOC), za wyjątkiem pojemników aerozolowych	0	a)	0
3		materiały ciekłe zapalne grupy pakowania I lub II	3000	a)	b)
		materiały ciekłe wybuchowe odczulone	0	a)	0
4.1		materiały wybuchowe odczulone	a)	a)	0
4.2		materiały grupy pakowania I	3000	a)	b)
4.3		materiały grupy pakowania I	3000	a)	b)
5.1		materiały utleniające grupy pakowania I	3000	a)	b)
		nadchlorany, azotan amonu, nawozy zawierające azotan amonu i azotan amonu jako emulsja, zawiesina lub żel	3000	3000	b)
6.1		materiały trujące grupy pakowania I	0	a)	0
6.2		materiały zakaźne kategorii A (UN 2814 i 2900 za wyjątkiem materiałów zwierzęcych	a)	a)	0
8		materiały żrące grupy pakowania I	3000	a)	b)

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

W przypadku towarów klasy 7 materiały promieniotwórcze są towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka wtedy, gdy ich aktywność jest równa lub większa niż wartość graniczna dla bezpieczeństwa przewozu 3000A2 na sztukę przesyłki, z wyjątkiem następujących izotopów, dla których wartość graniczna dla bezpieczeństwa przewozu podana jest w tabeli 1.10.3.1.3. RID.

1. Przy przewozie TWR należy przestrzegać przepisów Działu 1.10 RID, a w szczególności sporządzić Plan Zapewnienia Bezpieczeństwa dla tych przewozów, oraz przeprowadzać niezbędne szkolenia personelu na stanowiskach związanych z przewozem TWR.

V. Postępowanie w przypadku wystąpienia zdarzenia z towarem niebezpiecznym:

1. W przypadku wystąpienia zdarzenia z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny, pracownik, który zauważył objawy niekontrolowanego wydostawania się materiału niebezpiecznego, tj. wyciek, ulatnianie oparów, wysypywanie się, powinien niezwłocznie (w dostępny sposób) powiadomić o powyższym:
   a) Osoby znajdujące się w strefie zagrożenia,
   b) Państwową Straż Pożarną,
   c) Kierownika zakładu, a następnie oddalić się na bezpieczną odległość od źródła zagrożenia, poruszając się prostopadle do kierunku wiatru, lub pod wiatr.
2. Zawiadomienie powinno zawierać możliwie najwięcej informacji, minimalne to:
   a) czas i miejsce zdarzenia (np. umiejscowienie wagonu w składzie manewrowym, nr torów, rejon bocznicy),
   b) objawy zdarzenia (wyciek, ulatnianie, wysypywanie się, pożar) i rozmiar awarii (wyciek kropelkowy, strumieniowy, wybuch),
   c) rodzaj wagonu,
   d) oznakowanie wagonu (numery na pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej, nalepki ostrzegawcze, napisy),
   e) drogi dojazdowe do miejsca zdarzenia,
   f) nazwisko i numer telefonu
3. Brak informacji o niektórych danych nie powinien opóźniać zgłoszenia.
4. Dowódca przybyłej na miejsce zdarzenia jednostki Państwowej Straży Pożarnej obejmuje kierownictwo w zakresie prowadzonej akcji ratowniczej, w tym decyduje o manewrowaniu uszkodzonym wagonem z towarem niebezpiecznym.
5. We wszystkich działaniach należy mieć na uwadze przede wszystkim bezpieczeństwo własne. Dlatego:
   a) ostrzeż osoby znajdujące się w strefie zagrożenia !
   b) zachowaj spokój i nie spiesz się !
   c) unikaj kontaktu z rozlewiskiem, usypem, chmurą, spalinami lub dymem !

d) nie wahaj się wzywać pomocy; czekanie na pomoc jest często jedyną prawidłową drogą działania !

6. W przypadku zaistnienia poważnego wypadku lub incydentu powinien być sporządzony raport o zdarzeniach zaistniałych podczas przewozu towarów niebezpiecznych, zgodnie z 1.8.5 RID, który należy przesłać do Urzędu Transportu Kolejowego (UTK).

VI. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych oraz obsłudze urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych.

Pracownicy uczestniczący w przewozie koleją towarów niebezpiecznych powinni posiadać:

1. kwalifikacje przewidziane w przepisach określających stanowiska bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz spełniać warunki przewidziane dla tych stanowisk,
2. szkolenia przeprowadzone zgodnie z wymogami określonymi w Dziale 1.3 i 1.10 RID,
3. kwalifikacje wymagane w przepisach określających tryb sprawdzania kwalifikacji wymaganych przy obsłudze i konserwacji urządzeń technicznych oraz rodzaje urządzeń, przy których obsłudze i konserwacji wymagane jest posiadanie kwalifikacji – jeżeli wykonują czynności w zakresie napełniania lub opróżniania cystern kolejowych.

VII. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego.

A. Oznakowanie pomarańczowymi tablicami identyfikacyjnymi i pasami koloru pomarańczowego:

1. Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest do umieszczenia pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej na każdej ścianie bocznej wagonu lub kontenera, ładownego lub próżnego nie oczyszczonego:
   a) wagonu-cysterny,
   b) wagonu-baterii,
   c) wagonu z cysternami odejmowalnymi,
   d) kontenera-cysterny,
   e) wieloelementowego kontenera do gazu (MEGC),
   f) cysterny przenośnej,
   g) wagonu do przewozu towaru luzem,
   h) kontenera małego lub wielkiego do przewozu towaru luzem.
2. Nadawca może umieścić taką tablicę także na wagonie z całowagonowym ładunkiem sztuk przesyłki tego samego towaru. Pomarańczowa tablica identyfikacyjna ma kształt prostokąta w kolorze pomarańczowym, o wymiarach: 40cm (podstawa) i 30cm (wysokość) (z tolerancją ±10%), z czarnym pasem na obwodzie i w połowie tablicy. Wykonana może być w postaci: płyty metalowej, płyty z folii samoprzylepnej lub w innej formie pod warunkiem, że użyty materiał będzie odporny na działanie warunków atmosferycznych i zapewni trwałość oznaczenia. Wysokość cyfr – 100 mm, grubość linii i cyfr – 15 mm.



a) Licznik - numer identyfikacyjny zagrożenia (2 lub 3 cyfry), który w określonych przypadkach może być poprzedzony literą „X" – patrz 5.3.2.3 RID.
b) Mianownik - numer identyfikacyjny towaru UN (4 cyfry) - patrz dział 3.2 tabela A RID.
c) Znaczenie cyfr w numerze identyfikacyjnym zagrożenia:

2 - wydzielanie się gazu spowodowane ciśnieniem lub reakcją chemiczną
3 - zapalność materiałów ciekłych (par) i gazów lub materiał ciekły samonagrzewający się
4 - zapalność materiałów stałych lub materiał stały samonagrzewający się
5 - działanie utleniające
6 - działanie trujące lub niebezpieczeństwo zakażenia
7 - działanie promieniotwórcze
8 - działanie żrące
9 - zagrożenie samorzutną gwałtowną reakcją

3. Wagony-cysterny przeznaczone dla przewozu gazów skroplonych, skroplonych schłodzonych lub rozpuszczonych, powinny być oznaczone nieodblaskowym pomarańczowym pasem o szerokości około 30 cm, który otacza zbiornik na wysokości osi podłużnej zbiornika.

B. Oznakowanie nalepkami ostrzegawczymi:

1. Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest umieścić:
   a) nalepki ostrzegawcze na:
      – sztukach przesyłek,
      – DPPL,
      – opakowaniach dużych,
      – kontenerach małych.
   b) duże nalepki ostrzegawcze na obu ścianach bocznych:
      – wagonów-cystern,
      – wagonów-baterii,
      – wagonów z odejmowalnymi zbiornikami,
      – innych rodzajach wagonów niż w/w,
   c) duże nalepki ostrzegawcze na obu ścianach bocznych i obu ścianach czołowych:
      – wieloelementowych kontenerów do gazu (MEGC),
      – cystern przenośnych,
      – kontenerów-cystern,
      – kontenerów wielkich.

   Nalepki powinny być odporne na oddziaływanie warunków atmosferycznych bez znaczącej utraty swojej jakości. Nalepki ostrzegawcze należy umieszczać na wagonach w taki sposób, aby były dobrze widoczne podczas przewozu. Zamiast nalepek mogą być stosowane również trwale naniesione oznakowania odpowiadające dokładnie wzorom nalepek.
2. Wymiary nalepek:

a) nalepka ostrzegawcza - romb o boku minimum 100 mm,
b) duża nalepka ostrzegawcza - romb o boku minimum 250 mm (nalepki mogą być zmniejszone do wymiaru boku 150 mm).

3. Na przesyłkach z towarami niebezpiecznymi, które pod względem oznakowania muszą odpowiadać również przepisom dotyczącym innych rodzajów transportu (np. w przewozach promowych), powinny być umieszczone dodatkowo nalepki ostrzegawcze odpowiadające postanowieniom tych przepisów (np. morskich).
4. Sztuki przesyłki z materiałami zagrażającymi środowisku, odpowiadającymi kryteriom podanym pod 2.2.9.1.10 Regulaminu RID, powinny być oznakowane trwale znakiem dla materiałów zagrażających środowisku podanym pod 5.2.1.8.3 Regulaminu RID, za wyjątkiem pojedynczych opakowań i opakowań kombinowanych, o ile te opakowania pojedyncze lub opakowania wewnętrzne tych opakowań kombinowanych zawierają: maksymalnie 5 litrów netto materiału ciekłego, lub maksymalnie 5 kg netto materiału stałego.

ROZDZIAŁ IX
NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIEM OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY PRZEZNACZONYCH DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO

§ 61

Nadzór techniczny nad eksploatacją bocznicy oraz bezpieczeństwem ruchu kolejowego

1. Centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach nadzoru technicznego nad eksploatacją bocznicy, pojazdów szynowych i bezpieczeństwem ruchu kolejowego jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego. Urząd Transportu Kolejowego wykonuje również zadania specjalistycznego nadzoru budowlanego obejmujące obiekty i roboty budowlane na obszarach kolejowych.
2. Nad całością bocznicy nadzór sprawuje AKWAWIT POLMOS S.A. we Wrocławiu (51-501), ul. Monopolowa 4.
3. Stały nadzór nad utrzymaniem w sprawności technicznej torów, rozjazdów, wskaźników i tarcz zaporowych należy do obowiązków toromistrza użytkownika bocznicy o odpowiednich kwalifikacjach.

§ 62

Utrzymanie stanu technicznego torów, rozjazdów, przepustów oraz prowadzenie robót torowych oraz okresowe sprawdzanie stanu technicznego obiektów budowlanych związanych z transportem kolejowym

Utrzymanie bocznicy kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy należy do obowiązków użytkownika bocznicy.

1. Przeprowadzanie oględzin, badań technicznych torów, rozjazdów oraz urządzeń infrastruktury kolejowej na bocznicy należy do obowiązku użytkownika bocznicy.
2. Utrzymanie torów, rozjazdów i urządzeń torowych na torze dojazdowym, torach zdawczo – odbiorczych oraz torach ładunkowych, odchwaszczania torów bocznicowych i odśnieżanie w okresie zimowym należy do obowiązków drużyny manewrowej bocznicy.
3. Czynności czyszczenia i konserwacji, o których mowa powyżej, wykonuje się w czasie przerwy w wykonywaniu pracy manewrowej,
4. **Oględziny torów** - przeprowadza się wzrokowo celem stwierdzenia, czy w torach nie występują pęknięte, wykruszone lub uszkodzone części albo inne usterki (odkształcenia) grożące naruszeniem prawidłowego działania torów, Oględziny dokonuje ustawiacz bocznicy posiadający odpowiednie przeszkolenie w tym zakresie. Wyniki oględzin torów należy wpisywać do założonej książki - „Książka oględzin torów, rozjazdów i urządzeń srk" a ewentualne nieprawidłowości należy zgłosić kierownikowi transportu na bocznicy.
5. **Badanie techniczne torów** - składa się z oględzin i pomiarów torów oraz ustalenia stopnia zużycia lub uszkodzenia poszczególnych elementów nawierzchni (szyn, podkładów, złączek), stanu podtorza, zanieczyszczenia lub braku podsypki, stanu przytwierdzenia szyn do podkładów, stanu zachwaszczenia i stanu odwodnienia podtorza. Fakt wykonania pomiarów i pozostałe ustalenia wraz z wynikami powinny być odnotowane w „Książce kontroli stanu torów".(załącznik X do Instrukcji MKT-2), ponadto na potwierdzenie

wykonanego badania powinien być sporządzony protokół zgodnie z załącznikiem nr 14 do Instrukcji MKT – 2).

6. **Oględziny rozjazdów i urządzeń srk** przeprowadza się wzrokowo celem stwierdzenia, czy w rozjazdach i skrzyżowaniach torów nie występują pęknięte, wykruszone lub uszkodzone części albo inne usterki (odkształcenia) grożące naruszeniem prawidłowego działania torów, Oględziny dokonuje ustawiacz użytkownika bocznicy posiadający odpowiednie przeszkolenie w tym zakresie. Wyniki oględzin skrzyżowań torów należy wpisywać do założonej książki - „Książka oględzin torów, rozjazdów i urządzeń srk", a ewentualne nieprawidłowości należy zgłosić kierownikowi transportu na bocznicy.
7. **Badanie techniczne i pomiar rozjazdów** składa się z oględzin i pomiarów rozjazdów oraz ustalenia stopnia zużycia lub uszkodzenia poszczególnych elementów nawierzchni. Odbywają się 1 raz do roku wiosną i przeprowadzane są przez toromistrza bocznicy posiadającego stosowne kwalifikacje. Badanie techniczne i pomiar rozjazdów może być połączone z okresowym przeglądem budowlanym bocznicy. Wynik pomiaru i badania należy odnotować w książce oględzin rozjazdów i urządzeń srk (załącznik 1 do instrukcji MKT-2), oraz w arkuszach rozjazdów (załącznik 16 do instrukcji MKT-2), ponadto na potwierdzenie wykonanego badania powinien być sporządzony protokół zgodnie z załącznikiem nr 14 do Instrukcji MKT – 2).
8. Oględziny torów, rozjazdów na bocznicy dokonuje ustawiacz użytkownika bocznicy, posiadający odpowiednie przeszkolenie, na bieżąco, nie rzadziej jednak niż raz w tygodniu we wtorek. Gdy wtorek jest dniem wolnym od pracy, lub gdy bocznica nie była eksploatowana przez okres dłuższy niż 7 dni, oględziny należy wykonać w dniu wznowienia eksploatacji bocznicy. Wynik oględzin należy odnotować w książce oględzin rozjazdów i urządzeń srk (załącznik 1 do instrukcji MKT-2), a ewentualne nieprawidłowości należy zgłosić kierownikowi transportu na bocznicy.
9. Zakres i czas, w którym powinny być wykonane konieczne prace konserwacyjne i remonty należy stwierdzić na podstawie wyniku oględzin torów i rozjazdów w czasie przeglądu bocznicy i kontroli okresowej stanu użytkowego bocznicy na podstawie wpisów do książki oględzin rozjazdów i urządzeń srk (załącznik 1 do instrukcji MKT-2) i zapisów zawartych w sporządzonym protokół zgodnie z załącznikiem nr 14 do Instrukcji MKT – 2).
10. Ustawiacz bocznicy powinien być powiadomiony o wykonywanych robotach torowych. W przypadku awaryjnych robót na torze dojazdowym oraz torach zdawczo – odbiorczych które ograniczały by przyjęcie wagonów z sieci PKP PLK S.A. kierownik transportu na bocznicy powinien powiadomić o powyższym dyżurnego ruchu PKP PLK S.A. Wrocław Swojczyce,
11. Utrzymanie oświetlenia zewnętrznego na torach bocznicowych zgodnie z wymaganymi przepisami należy do właściciela bocznicy.
12. O wszelkich planowych robotach związanych z utrzymaniem elementów infrastruktury kolejowej na bocznicowym torze dojazdowym nr 1M, mogące naruszyć ustalony porządek pracy manewrowej lub wiążące się z bezpieczeństwem pracy ludzi i/lub taboru kolejowego, muszą być poinformowani:
    a) Przewoźnicy kolejowi planujący podstawianie wagonów na bocznicę,
    b) Naczelnik PKP PLK SA, Sekcji Eksploatacji Wrocław Główny reprezentujący zarządcę infrastruktury kolejowej do której bocznica jest podłączona.
13. Przed przystąpieniem do wykonania robót utrzymania należy sporządzić harmonogram, określający:
    a) zakres i termin wykonania poszczególnych prac,
    b) niezbędne środki ostrożności (osygnalizowanie) i sposób osłonięcia miejsca robót,
    c) osobę nadzorującą wykonanie robót.
    d) usuniecie sygnałów osłaniających miejsce robót może nastąpić dopiero po całkowitym zakończeniu prac oraz sprawdzeniu stanu torów i urządzeń.
14. Utrzymanie zamka zwrotnicowego w rozjeździe 201 i wykolejnicy WK-201 leżących na terenie bocznicy, w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy należy do zarządcy linii kolejowej PKP PLK S.A.

15. Utrzymanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym torów i rozjazdów leżących w granicach bocznicy należy do użytkownika bocznicy,

§ 63
Utrzymanie stanu technicznego torów, rozjazdów, przepustów oraz prowadzenie robót torowych

1. Na wykonanie napraw głównych i średnich właściciel bocznicy musi uzyskać pozwolenie od Specjalistycznego Kolejowego Nadzoru Budowlanego.

3. Bieżącej naprawy torów i rozjazdów dokonują pracownicy Grupy Robót Torowych pod kierownictwem pracownika mającego odpowiednie kwalifikacje zatrudnionego przez użytkownika bocznicy na stałe lub doraźnie /w formie zlecenia/.

4. Do wykonania robót ograniczających lub wstrzymujących ruch na bocznicy można przystąpić dopiero po otrzymaniu zgody dyrekcji AKWAWIT POLMOS S.A. Miejsce prowadzenia robót, uszkodzenie toru lub rozjazdu, osygnalizowuje kierujący robotami poprzez ustawienie tarcz zatrzymania „D1" , zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 roku w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji /Dz. U. nr 172 poz. 1444 z roku 2005/, z późniejszymi zmianami - tekst jednolity Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 23 stycznia 2015 r. oraz Instrukcji określającej warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach kolejowych obsługiwanych przez Majkoltrans Sp. z o.o." MKT – 2.

5. Robotnicy brygady remontowej jak i nadzorujący ich pracę, powinni pracować w kamizelkach ostrzegawczych. O prowadzonych robotach torowych i związanych z nimi ograniczeniach ruchu, kierujący robotami informuje pracowników użytkownika bocznicy poprzez dokonania wpisu w dzienniku oględzin rozjazdów i urządzeń srk. Kapitalny i średni remont układu torowego lub jego naprawa awaryjna zlecana jest przez właściciela bocznicy specjalistycznej firmie zajmującej się budową i utrzymaniem torów.

6. Zabrania się wykonywania jakichkolwiek robót na torze dojazdowym, bez wcześniejszego powiadamiania o tym: dyżurnego ruchu stacji Wrocław Swojczyce, Zakładu Linii Kolejowych we Wrocławiu, przewoźnika obsługującego bocznicę. Przed przystąpieniem do pracy, kierujący robotami zobowiązany jest zapoznać wykonujących roboty z zakresem prac, przypomnieć podstawowe zasady przestrzegania BHP oraz sprawdzić czy przydzieleni mu pracownicy mogą być dopuszczeni do wykonywania pracy.

§ 65

Podstawy prawne dla obowiązujących wymagań kwalifikacyjnych w stosunku do pracowników bocznicy

1. Na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych zatrudnieni muszą być pracownicy spełniających warunki określone w:
   - Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym z późniejszymi zmianami,
   - Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 30 grudnia 2014r w sprawie wykazu pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, ogłoszone w Dz.U. z 2015 roku poz. 46.
   - Instrukcji o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach pracowników Majkoltrans Sp. z o.o. - **MKT-11**

ROZDZIAŁ XI
OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY (DLA POSZCZEGÓLNYCH STANOWISK ZWIĄZANYCH BEZPOŚREDNIO Z REALIZOWANYM NA BOCZNICY RUCHEM KOLEJOWYM ORAZ Z PRACĄ ŁADUNKOWĄ WAGONÓW KOLEJOWYCH

§ 66
Obowiązki pracowników nadzoru nad pracą bocznicy kolejowej

- Kierownik transportu na bocznicy

Kierownik transportu na bocznicy podlega bezpośrednio Dyrektorowi ds. eksploatacyjnych. Kierownik transportu na bocznicy odpowiedzialny jest za:

1. Nadzór nad pracą podległych mu pracowników na bocznicy.
2. Zawiadamianie Dyrektora ds. eksploatacyjnych o sytuacji w zakresie eksploatacyjnym na terenie bocznicy jak również o wszystkich stwierdzonych nieprawidłowościach.
3. Udział w komisjach na temat bocznicy i przygotowanie na polecenie zwierzchników w imieniu Spółki stosownej dokumentacji.
4. Zaznajamianie zatrudnionych pracowników na bocznicach z zakresem ich obowiązków na wyznaczonych stanowiskach pracy, dokonywanie szkoleń praktycznych i stanowiskowych.
5. Podejmowanie niezbędnych działań w celu usunięcia nieprawidłowości w pracy stwierdzonych na bocznicy.
6. Współpraca z Zakładem Produkcji Etanolu i Biopaliw w zakresie terminowości realizacji wykonywania załadunków i innych spraw związanych umową.
7. W przypadku braku ekspedytora, przejmuje jego obowiązki.
8. Terminowe sporządzenia miesięcznych harmonogramów pracy i ich właściwa realizacja.
9. Szkolenie wstępne i stanowiskowe BHP dla podległych pracowników bocznicy.

Nadzorowanie:

- wyposażenia posterunków pracy w niezbędne przepisy, instrukcje służbowe i ich aktualizacja,
- wyposażenia posterunków pracy w niezbędny sprzęt, dzienniki i książki,
- prawidłowej eksploatacji urządzeń i powierzonego mienia obsługiwanych przez pracowników bocznicy,
- porządku na podległych bocznicach,
- ochrony mienia kolejowego i powierzonego Spółce do przewozu,
- ochrony BHP, przeciwpożarowej i ekologicznej wynikającej z przepisów wewnętrznych MAJKOLTRANS oraz Zakładu Produkcji Etanolu i Biopaliw,
- terminowego i rzetelnego prowadzenia dokumentacji i sprawozdawczości z powierzonego zakresu,
- wykonywanie bieżącej kontroli w zakresie dyscypliny pracy na podległej bocznicy.

Kierownik transportu odpowiedzialny jest za:

- jakość pracy pracowników na podległych bocznicach,
- realizację zadań nałożonych przez zwierzchników,
- gospodarkę paliwami na bocznicy,
- wydawane polecenia i decyzje na bocznicy

Kierownik transportu posiada uprawnienie:

Wnioskowanie do Dyrektora ds. eksploatacyjnych w sprawie:

- karanie i nagradzanie pracowników bocznicy,
- poprawy warunków BHP,
- usprawnienia pracy bocznicy,
- wyposażenia podległej bocznicy w środki techniczne.

Kierownikowi transportu na bocznicy, przy czynnościach przewidzianych niniejszym regulaminem, które nie wypełniają mu całkowicie ustalonego czasu pracy, dyrektor ds. eksploatacyjnych MAJKOLTRANS może przydzielić inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na terminowość i dokładność wykonania czynności zasadniczych

§ 67

Obowiązki pracowników związanych bezpośrednio z pracą manewrową oraz pracą ładunkową

I. Ekspedytor bocznicy:

1. Ekspedytor podlega bezpośrednio kierownikowi transportu na bocznicy.
   Do obowiązków ekspedytora należy:
2. Organizowanie pracy w sposób zapewniający ciągłość prac załadunkowych,
3. Organizowanie pracy Spedycji Kolejowej w taki sposób, aby nie spowodować zbędnego postoju wagonów,
4. Zamawianie wagonów przewoźników zgodnie z Prawem Przewozowym, pod załadunki wyrobów z wełny mineralnej.
5. Sporządzenie dokumentów przewozowych na podstawie dostarczonych dokumentów WZ z magazynu Zakładu Produkcji Etanolu i Biopaliw zgodnie z Prawem Przewozowym i regulaminem przewozu przewoźnika.
6. Dostarczanie dokumentów przewozowych do przewoźnika,
7. Zdawanie wagonów przewoźnikowi na podstawie ustalonych regulaminem przewoźnika dokumentów,
8. Utrzymać stały kontakt ze stacją Wrocław Swojczyce w celu uzyskania informacji o nadchodzących wagonach pod adres bocznicy.
9. Informować osoby odpowiedzialne za rozładunek wagonów celem dotrzymania ustalonego przez przewoźnika terminu rozładunku.
10. Sporządzenie z udziałem przedstawiciela przewoźnika protokołu różnic wagi zgodnie z Prawem Przewozowym w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości podczas przekazywania przesyłki wagonowej.
11. Przekazywanie listów przewozowych do komórki wskazanej przez Zakładu Produkcji Etanolu i Biopaliw
12. Rejestrowanie i zgłaszanie przełożonemu postoje wagonów, wynikające z tego koszty.
13. Terminowe przekazywanie wagonów przewoźnikom,
14. Prowadzenie dokumentacji związanej z pracami ładunkowymi na bocznicy
15. Informować dyżurnego ruchu PKP PLK S.A. stacji Wrocław Swojczyce o wszelkich sytuacjach uniemożliwiających podstawienie lub zabranie wagonów.
16. Kontrolowanie prawidłowego naliczania opłat przez PKP i podpisywania faktur Vat.
17. Przestrzegać obowiązujące przepisy BHP i p.poż.
18. Przestrzegać zasad i postanowień Regulaminu zakładowego głównie dyscypliny pracy.

19. Dbać o dobry stan posiadanego sprzętu i urządzeń.
20. Zgłaszać kierownikowi transportu na bocznicy zauważone nieprawidłowości i uchybienia.
21. Powiadomić natychmiast o każdym wypadku mającym miejsce na terenie bocznicy.
22. Ekspedytorowi na bocznicy, przy czynnościach przewidzianych niniejszym regulaminem, które nie wypełniają mu całkowicie ustalonego czasu pracy, kierownik transportu na bocznicy może przydzielić inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na terminowość i dokładność wykonania czynności zasadniczych

II. Kierujący pracą manewrową na bocznicy ustawiacz:

1. Ruchy manewrowe mogą być wykonywane tylko pod kierownictwem pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje, zwanego kierownikiem manewrów.
2. Kierownik manewrów jest odpowiedzialny za celowe i terminowe wykonywanie pracy manewrowej. Stosowane sposoby pracy powinny umożliwiać sprawne wykonanie zadań i nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu pociągów, pracy manewrowej oraz bezpieczeństwa pracowników, podróżnych i osób postronnych.
3. Jeżeli kierownik manewrów wykonuje pracę manewrową bez udziału manewrowego lub innego pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje, nie wolno wówczas odrzucać taboru. Ograniczenie to obowiązuje również w przypadku wykonywania manewrów przez samego manewrowego (na polecenie kierownika manewrów).
4. Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo z włączonym hamulcem zespolonym przestawiać z toru na tor (ze zmianą kierunku jazdy) składy towarowe o długości nie przekraczającej 30 wagonów.
5. Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo przestawiać bez czynnego hamulca zespolonego 1 wagon.
6. Kierownik manewrów wykonuje manewry jedną lokomotywą i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej. Zabrania się do wykonywania pracy manewrowej używać więcej jak jedną lokomotywę.
7. Przed przystąpieniem do pracy, kierownik manewrów powinien:
   a. zgłosić swoją obecność kierownikowi transportu na bocznicy,
   b. przyjąć informacje od poprzednika o pracach nie wykonanych przez zmianę poprzednią,
   c. zapoznać się z poleceniami kierownika transportu na bocznicy i operatywnym planem pracy manewrowej,
   d. sprawdzić skład drużyny lokomotywowej, przepisowe ubranie, wyposażenie w przybory sygnałowe, stan psychofizyczny maszynisty, prowadzącego pojazdy szynowe w obrębie bocznicy,
   e. sprawdzić sygnalizowanie, wyposażenie lokomotywy oraz stan i działanie urządzeń łączności stosowanej przy manewrach,
   f. zapoznać się ze stanem torów w swoim rejonie manewrowym odnośnie ich zajętości, ewentualnie zamknięcia, zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem, usytuowanie taboru w granicach ukresów,
   g. ustalić miejsca postoju wagonów wymagających zachowania szczególnej ostrożności (z przekroczoną skrajnią, z ładunkiem niebezpiecznym, przesuniętym, wykolejonych, uszkodzonych), przetrzymanych, z pilnym ładunkiem; na dużych stacjach sprawdzanie rejonu manewrowego kierownik manewrów może powierzyć imiennie manewrowym,
   h. sprawdzić stan i ilość płozów hamulcowych, stan wyrzutni płozowych, oświetlenia i łączności,
   i. bezpośrednio przed rozpoczęciem manewrów ustalić plan w pracy manewrowej i zapoznać z nim maszynistę (kierowcę lokomotywki spalinowej),
8. W czasie wykonywania pracy, do obowiązków ustawiacza należy:
   a. kierowanie pracą manewrową,
   b. obsługa punktów ładunkowych na bocznicy oraz przyjmowanie i zdawanie wagonów od i dla przewoźnika oraz na i z poszczególnych punktów ładunkowych

c. obsługa zwrotnic podczas przygotowania dróg przebiegu dla jazd manewrowych na bocznicy,
d. sprzęganie i sprzęganie taboru,
e. zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem,
f. powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych,
g. hamowanie taboru manewrującego,
h. w razie wypadku podczas manewrów zgłosić o tym natychmiast kierownikowi transportu na bocznicy, podając zwięzłą informację o rozmiarach wypadku, jego przyczynach itp., a do czasu przybycia kierownika transportu na bocznicy, wstrzymać pracę i zabezpieczyć ślady wypadku przed zatarciem; pracę manewrową można wznowić na polecenie kierownika transportu na bocznicy
i. prowadzenie raportu z wykonanej pracy manewrowej.
j. ustawiaczowi na bocznicy, przy czynnościach przewidzianych niniejszym regulaminem, które nie wypełniają mu całkowicie ustalonego czasu pracy, kierownik transportu na bocznicy może przydzielić inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na terminowość i dokładność wykonania czynności zasadniczych.

9. Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien sprawdzić czy wagony znajdują się w granicach ukresów czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem.
10. Podczas pracy w warunkach zimowych, do obowiązków ustawiacza należy:
    a. posypanie miejsc śliskich piaskiem lub innymi materiałami oraz usunięcie innych przeszkód dla bezpiecznego poruszania się w czasie pracy,
    b. oczyszczenie płozów hamulcowych ze śniegu i lodu,
    c. do obsługi torów zdawczo - odbiorczych i punktów ładunkowych bocznicy należy zabierać przybory do usuwania śniegu i lodu.
    d. przed odbyciem jazdy przez przejazd należy sprawdzić stan czystości żłobków (oblodzenie, zamulenie).
11. Zakres oględzin rozjazdów dokonywanych przez ustawiacza, określony jest w Instrukcji MKT - 2 i obejmuje wzrokowe sprawdzenie:
    a. ogólnego stanu rozjazdu pod względem utrzymania go w czystości, szczególnie żłobków oraz przestrzeni między iglicą i opornicą,
    b. stanu przylegania iglic do opornic w obu położeniach,
    c. stanu właściwego działania zamknięć nastawczych,
    d. stanu zamocowania ściągów iglicowych, sworzni, nitów i zawleczek,
    e. stanu dokręcenia śrub i wkrętów,
    f. stanu nasmarowania zwrotnic,
    g. Wynik oględzin rozjazdów należy odnotować w książce oględzin rozjazdów i urządzeń srk (załącznik 1 do instrukcji MKT-2).
12. Zakres prac konserwacyjnych w rozjazdach wykonywanych przez ustawiacza obejmuje: :
    a. czyszczenie i smarowanie odpowiednimi smarami poduszek ślizgowych w zwrotnicach oraz części trących zwrotnic i zamknięć nastawczych,
    b. czyszczenie żłobków w krzyżownicach,
    c. dokręcanie śrub i wkrętów.
    d. rozjazd podlega oczyszczaniu od złącza przed iglicami do pierwszego złącza za krzyżownicą - w rozjazdach pojedynczych, zaś w rozjazdach krzyżowych pomiędzy stykami końcowymi rozjazdu. Z rozjazdu należy usuwać wszelkiego rodzaju zanieczyszczenia i stary smar na poduszkach ślizgowych oraz na zamknięciach nastawczych; szczególnie starannie powinny być utrzymywane zamknięcia nastawcze i dokręcane śruby przy krzyżownicy i prowadnicach.
    e. O wszelkich stwierdzonych usterkach ustawiacz powinien niezwłocznie, przed rozpoczęciem manewrów powiadomić kierownika transportu na bocznicy.
13. Przy przekazywaniu dyżuru podać informację o aktualnej sytuacji (trudnościach i najbliższych zadaniach) kierownikowi transportu na bocznicy oraz przejmującemu pracę ustawiaczowi.

14. Ustawiacz ponosi odpowiedzialność za wykonywanie pracy przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami niniejszego regulaminu.
15. W czasie nauki praktycznego wykonywania pracy manewrowej wykonywanie czynności przez szkolonego może odbywać się tylko pod bezpośrednim, stałym nadzorem ustawiacza. Praktykanta nie wolno wyznaczać do samodzielnego wykonywania pracy. Wszystkie czynności powinny mu być uprzednio pokazane z naświetleniem grożącego niebezpieczeństwa.
16. Do obowiazków ustawiacza należy także czyszczenie i uszczelnianie wagonów przystosowanych do wchodzenia na podłogi wagonów. Zabrania się wchodzenia do wagonów bez drzwi w ścianie bocznej.
17. O przerwie w pracy manewrowej mającej trwać powyżej 30 minut, ustawiacz powinien powiadomić o tym maszynistę (kierowcę lokomotywki) lokomotywy.
18. Ustawiaczowi, przy czynnościach przewidzianych niniejszym regulaminem, które nie wypełniają mu całkowicie ustalonego czasu pracy, kierownik transportu na bocznicy może przydzielić inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na terminowość i dokładność wykonania czynności zasadniczych.
19. Ustawiacz powinien spełniać warunki określone w Instrukcji o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach pracowników Majkoltrans sp. z o.o. MKT-11.

III. Maszynista lokomotywy - prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy:

1. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) podlega bezpośrednio ustawiaczowi,
2. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) wykonujący manewry powinien obserwować:
    a. sygnały i wskaźniki, ściśle się do nich stosować,
    b. prawidłowe nastawienie zwrotnic, wykolejnic, itp.,
    c. czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy (ludzie na torze, pojazdy drogowe w skrajni, itp.),
    d. czy tabor znajduje się w granicach ukresów oraz jego ruch po sąsiednich torach, w miarę możliwości, jeżeli skład manewrowy jest ciągnięty, albo w zasięgu widoczności, jeżeli jest pchany.
3. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) powinien znać kierownika manewrów, wykonywać ruchy manewrowe na jego polecenie, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszej Instrukcji i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i taboru.
4. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) powinien odmówić wykonania polecenia, jeżeli przedtem nie był omówiony plan pracy manewrowej, podany sygnał, albo polecenia zostały wydane w sposób niezgodny z przepisami.
5. Podczas manewrowania maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) powinien znajdować się na pojeździe trakcyjnym, a w czasie przerwy w pracy pojazd trakcyjny powinien być przez niego dozorowany.
6. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) może na polecenie ustawiacza sam układać drogę przebiegu dla jazdy lokomotywy luzem lub z jednym wagonem, oraz sprzęgać i rozprzęgać lokomotywę z taborem.
7. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę po uprzednim zatrzymaniu silnika w lokomotywie, zahamowaniu i zabezpieczeniu jej przed samouruchomieniem lub uruchomieniem przez osoby niepowołane. Na opuszczenie lokomotywy przez maszynistę (prowadzącego pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) musi wyrazić zgodę ustawiacz.
8. Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane bez względu na to, kto je wydał.
9. Podczas jazd manewrowych przez przejścia, przejazdy kolejowo drogowe, miejsca gdzie pracują ludzie itp. maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) powinien podawać sygnał "Baczność". Sygnał ten powinien być podany na

długości drogi hamowania w zależności od prędkości jadącego pojazdu trakcyjnego, przy czym prędkość ta nie może być większa niż 20 km/h.

10. Maszyniście (prowadzącemu pojazdy szynowe w obrębie bocznicy), przy czynnościach przewidzianych niniejszym regulaminem, które nie wypełniają mu całkowicie ustalonego czasu pracy, kierownik transportu na bocznicy może przydzielić inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na terminowość i dokładność wykonania czynności zasadniczych.
11. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) na polecenie ustawiacza uczestniczy w procesie czyszczenia i uszczelniania wagonów przystosowanych do wchodzenia na podłogi wagonów. Zabrania się wchodzenia do wagonów bez drzwi w ścianie bocznej.
12. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy)a, powinien spełniać warunki określone w Instrukcji o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach pracowników Majkoltrans Sp. z o.o. MKT-11.

Rewident

1. Wykonuje wszystkie obowiązki wynikające z instrukcji MKT-3 „określającej zasady i wymagania dotyczące utrzymania pojazdów trakcyjnych i wagonów na bocznicach kolejowych obsługiwanych przez Majkoltrans Sp. z o.o." oraz instrukcji MKT-7 „dla rewidenta taboru kolejowego"
2. Sprawdzanie stanu technicznego wagonów przybyłych na bocznice z sieci PKP S.A.
3. Sprawdzanie stanu technicznego wagonów przeznaczonych pod załadunek
4. Wyłącznie i kierowanie wagonów z przekroczonym terminem przeglądu okresowego lub naprawy okresowej.
5. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń lub usterek, przy których wagon należy wyłączyć z ruchu, a rewident we własnym zakresie nie może ich usunąć powinien o tym fakcie zgłosić kierownikowi transportu na bocznicy.

Kontrola wagonów cystern pod względem technicznym wg poniższego zestawienia:

L.p	Czynności	Częstotliwość
1	2	3
I	**Dotyczy wszystkich cystern**	
1.	Wymiana uszczelek:	
a	pokrywy włazu	kontrola przy każdorazowym pełnieniu cysterny
b	nakrywy ochronnej zaworu bocznego	kontrola przy każdorazowym pełnieniu i opróżnianiu cystern
c	zaworu głównego	kontrola przy każdorazowym pełnieniu i opróżnianiu cystern
d	zaworów bocznych	kontrola przy każdorazowym pełnieniu i opróżnianiu cystern
e	sprzęgu hamulcowego i tłoka w cylindrze hamulcowym	kontrola przy każdym powrocie cysterny
2.	Sprawdzenie prawidłowości działania wyłączonego hamulca i ewentualna regulacja	kontrola przy każdym powrocie cysterny (hamulec wyłączony wg WT2-Cz.6)
3.	Wymiana zużytych klocków hamulcowych	kontrola przy każdym powrocie cysterny (zużycie wg WT4)
a	wymiana uszkodzonych obsad wstawek hamulcowych	kontrola przy każdym powrocie cysterny (zużycie wg WT4)

1	2	3
B	wymiana uszkodzonych klinów klocka hamulcowego	kontrola przy każdym powrocie cysterny
4.	Wymiana pękniętych lub prostowanie pogiętych pałąków ochronnych trójkątów hamulcowych	kontrola przy każdym powrocie cysterny
5.	Odnawianie znaków	kontrola przy każdym powrocie cysterny
6.	Tablice kodowe RID • uzupełnianie • zmiana • wymiana nieczytelnych	kontrola przy każdym powrocie cysterny
7.	Smarowanie części ruchomych hamulce, trzonu, i tarczy zderzaka, gwintów sprzęgów śrubowych, motylków włazu oraz innych podczas sprawdzania wagonu (wyszczególnione w WT3-Cz.2)	raz w miesiącu lub przy każdorazowej naprawie bieżącej
8.	Uzupełnianie oleju w smarownicach	kontrola oleju w oliwiarkach raz na dwa tygodnie
9.	Sprawdzenie stanu technicznego podwozia:	
a	zestawów kołowych wg WT2-Cz.3a	kontrola przy każdym powrocie cysterny
b	wózków IXTa	kontrola przy każdym powrocie cysterny
c	zderzaków wg WT2-Cz.5b	kontrola przy każdym powrocie cysterny
d	amortyzatorów	kontrola przy każdym powrocie cysterny
e	osprzętu podwozia	kontrola przy każdym powrocie cysterny
f	hamulca ręcznego	kontrola przy każdym powrocie cysterny
10.	Sprawdzanie stanu technicznego zbiornika:	
a	działanie zaworu dennego cysterny	kontrola przy każdym powrocie cysterny
b	zaworów kulkowych	kontrola przy każdym powrocie cysterny
c	zaworu bezpieczeństwa	kontrola przy każdym powrocie cysterny
d	zaworu napowietrzającego	kontrola przy każdym powrocie cysterny
11.	Sprawdzanie działania kurka końcowego hamulca	kontrola przy każdym powrocie cysterny
12.	Sprawdzanie stanu technicznego sprzęgła hamulcowego	kontrola przy każdym powrocie cysterny
13.	Napinanie luźnych opasek zbiornika	kontrola przy każdym powrocie cysterny
14.	Wzmożona kontrola wszystkich czynności przed każdą ekspedycją eksportową	kwalifikacja przed każdą wysyłką cystern na eksport
II	System grzewczy przy 406 Ra	
1.	Kontrola zewnętrznych elementów podgrzewacza	kontrola przy każdorazowym pełnieniu i opróżnianiu cystern
2.	Sprawdzanie szczelności podgrzewaczy • sprawdzanie stanu technicznego kurków parowych (1/2" oraz P4a30)	kontrola przy każdorazowym pełnieniu i opróżnianiu cystern

§68

Obowiązki pracowników związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej

I. Toromistrz

1. Wykonuje wszystkie obowiązki wynikające z Instrukcji MKT-2 określającej warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach kolejowych obsługiwanych przez Majkoltrans Sp. z o.o."
2. Dokonuje przeglądu okresowego bocznicy jeden raz do roku (w drugim kwartale). Wyniki przeglądu zapisuje w oddzielnym protokole zgodnie z załącznikiem 13 do instrukcji MKT-2.
3. Badanie techniczne i pomiar wszystkich torów bocznicy odbywa się raz na rok. Badanie to może być połączone z okresowym przeglądem bocznicy o którym mowa w punkcie 2. Wynik pomiaru i badania należy odnotować w książce kontroli stanu toru (załącznik 2 do instrukcji MKT-2),
4. Zakres i czas, w którym powinny być wykonane konieczne prace konserwacyjne i remonty należy stwierdzić na podstawie wyniku obchodów toru i oględzin rozjazdów w czasie przeglądu bocznicy i kontroli okresowej stanu użytkowego bocznicy na podstawie wpisów do książki oględzin rozjazdów i urządzeń srk (załącznik 1 do instrukcji MKT-2).
5. Czynności toromistrza mogą być wykonane przez pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje do wykonywania tych czynności a dodatkowo powinni oni posiadać uprawnienia budowlane w odpowiednim zakresie.

§ 69

Wspólny zakres obowiązków pracowników bocznicy

1. Wszyscy pracownicy związani z eksploatacją bocznicy zobowiązani są do przestrzegania postanowień niniejszego regulaminu. Pracowników tych obowiązuje właściwy dla danego stanowiska zakres znajomości przepisów wewnętrznych obowiązujących na bocznicach MAJKOLTRANS Sp. z o.o. zatwierdzonych uchwałą zarządu MAJKOLTRANS Sp. z o.o. dla wykonywania pracy na danym stanowisku.
2. Pracownicy bocznicy winni chronić mienie Zakładu i powierzony przez przewoźnika tabor przed zniszczeniem, uszkodzeniem i kradzieżą. Za straty poniesione przez użytkownika lub właściciela bocznicy z winy pracownika , ponosi on odpowiedzialność służbową i finansową.

ROZDZIAŁ XII
POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI LUB WYPADKU Z TABOREM KOLEJOWYM

§ 70
Postępowanie w razie wypadku z ludźmi

1. W razie zaistnienia wypadku i zranienia osoby na terenie bocznicy pracownik, który to spostrzegł lub został o tym poinformowany obowiązany jest udzielić jej pierwszej pomocy przedmedycznej względnie zapewnić jej udzielenie pomocy przez inną osobę. Sposób udzielania pierwszej pomocy przez pracownika zawiera zarządzenie wewnątrzzakładowe tj. „Instrukcja o udzieleniu pierwszej pomocy".
2. O zaistniałym zdarzeniu należy powiadomić kierownika transportu na bocznicy.
3. W razie potrzeby należy wezwać karetkę pogotowia ratunkowego lub w miarę możliwości przewieźć rannego do najbliższego szpitala.
4. W razie wypadku śmiertelnego na torach bocznicy, należy zatrzymać tabor kolejowy, powiadomić kierownika transportu na bocznicy, który powiadamia Komisariat Policji i Prokuraturę. Do czasu przybycia Policji i przedstawiciela organów Prokuratury nie wolno nic dotykać oraz zmieniać, a wszelkie ślady znajdujące się w pobliżu należy zabezpieczyć przed naruszeniem i zatarciem.
5. Kierownik transportu na bocznicy, któremu zgłoszono zdarzenie jest zobowiązany:

1) zgłosić zdarzenie niezwłocznie swojemu bezpośredniemu przełożonemu,
2) zgłosić zdarzenie niezwłocznie dyspozytorom innych jednostek organizacyjnych, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w wypadku w celu powiadomienia członków komisji kolejowej właściwej dla okoliczności i skutków zdarzenia,
3) powiadomić jednostkę macierzystą pracownika, który został poszkodowany w zdarzeniu,
4) powiadomić o zdarzeniu inne komórki organizacyjne, których powiadamianie nakazują zarządzenia wewnętrzne Zarządu Kopalni.

6. Zwłoki można odsunąć z toru po uzyskaniu zgody organu śledczego.

§ 71

Postępowanie w przypadku powstania wypadku lub poważnego wypadku na torach bocznicy

1. Pod pojęciem wypadku kolejowego należy rozumieć wszystkie wydarzenia, które zaszły w związku z eksploatacją bocznicy i mające wpływ na ciągłość funkcjonowania bocznicy, bezpieczeństwo ruchu i pracy tj. zderzenie taboru z taborem, wykolejenie lokomotywy lub wagonu, uszkodzenie taboru spowodowanego zderzeniem, starciem, najechaniem lub wykolejeniem, uszkodzenie rozjazdów, torów, kozłów oporowych, urządzeń na przejeździe drogowym, pożar taboru kolejowego, ofiar w ludziach tj. pracowników związanych z obsługą bocznicy, przewoźnika lub osób postronnych w związku z ruchem taboru na bocznicy.
2. Pracownik kierujący pracą manewrową na bocznicy kolejowej, któremu zgłoszono zdarzenie lub jest świadkiem – uczestnikiem zdarzenia jest obowiązany, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:
   a) natychmiast zamknąć tory, na którym powstała przeszkoda dla ruchu; zatrzymać zbliżający się po sąsiednim torze pociąg, skład manewrowy lub pojazd trakcyjny w przypadku zagrożenia spowodowanego zaistniałym zdarzeniem, włącznie z ewentualnym nadaniem sygnału „Alarm";
   b) niezwłocznie zawiadomić kierownika transportu na bocznicy
   c) Kierownik transportu na bocznicy na podstawie otrzymanych informacji powiadamia centrum powiadamiania ratunkowego, podając w miarę możliwości informacje o:
      - rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie poszkodowanych,
      - uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
      - pożarze lub wybuchu bądź zagrożenia nimi,
      - zawaleniu się lub zalaniu wodą obiektu budowlanego,
      - zgłosić zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu;
3. Kierownik transportu na bocznicy kolejowej, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o nim dyżurującego dyrektora MAJKOLTRANS,
4. Dyrektor MAJKOLTRANS, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany powiadomić o nim stosownym zawiadomieniem zgodnym z § 7 i załącznikiem 1 instrukcji MKT - 10: Przewodniczącego PKBWK oraz Oddział Terenowy Urzędu Transportu Kolejowego we Wrocławiu.
5. Dalsze postępowanie w sprawie wypadku czy też incydentu (dochodzenie, protokół ustaleń końcowych) prowadzi wyznaczony przez dyrektora Spółki członek komisji zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 roku w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym /Dz.U. poz. 369 z dnia 18 marca 2016 roku/.
6. Szczegółowy tok postępowania w sprawie wypadku czy też incydentu określa INSTRUKCJA **MKT-10** o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym MAJKOLTRANS Sp. z o.o.

ROZDZIAŁ XIII

WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ Z TORAMI KTÓREGO BOCZNICA KOLEJOWA JEST POŁĄCZONA ORAZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ

§ 72
Spis adresów i telefonów

1. Urząd Transportu Kolejowego w Warszawie Al. Jerozolimskie 134
   - telefon nr - **(22) 749 14 00,**
2. Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy we Wrocławiu ul. Św. Antoniego 7
   - telefon nr - **(71) 720 76 30,**
   - powiadomienie o zdarzeniach – **572 591 126**
3. Dyspozytor PKP PLK S. A. Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu ul. Joannitów 13 – **(71) 717 43 21**
   – **784 087 520**
4. Naczelnik Sekcji Eksploatacji we Wrocławiu ul. Hubska 1 – **(71) 717 54 64**
   - telefon nr, telefon komórkowy nr – **600 084 664,**
5. PKP PLK S. A. Dyżurny ruchu stacji Wrocław Swojczyce – **(71) 717 38 17**
6. Kierownik Transportu na bocznicy MAJKOLTRANS Sp. z o.o. – **605 892 003,**
8. Kierownik ds. Logistyki Akwawit/Wratislavia-Biodiesel S.A. – **603 113 361,**
9. Dyrektor Zakładu Wratislavia-Biodiesel S.A. – **693 291 991**
10. Ochrona Zakładu Akwawit/Wratislavia-Biodiesel S.A. – **(71) 347 41 00**
11. Dyspozytura LOTOS Kolej – **506 002 076**
11. Dyspozytura STK – **(71) 783 45 56**
11. Dyspozytura CTL – **608 285 577**
11. Dyspozytura PKP CARGO S.A. – **663 292 219**

ROZDZIAŁ XIV POSTANOWIENIA KOŃCOWE

§ 73
Rozdzielnik Regulaminu Pracy Bocznicy Kolejowej

1. Niniejszy regulamin opracowano w 8 jednobrzmiących egzemplarzach, które przydzielono następującym jednostkom i komórkom organizacyjnym, wg. następującego rozdzielnika:

- egz. **Nr 1** – MAJKOLTRANS Sp. z o.o. - dyrektor ds. technicznych,
- egz. **Nr 2** – MAJKOLTRANS Sp. z o.o. - dyrektor ds. eksploatacyjnych,
- egz. **Nr 3** – MAJKOLTRANS Sp. z o.o. - kierownik transportu na bocznicy,
- egz. **Nr 4** - PKP PLK S. A. Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu,
- egz. **Nr 5** - PKP PLK S. A. Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu,
- egz. **Nr 6** – Zakład Produkcji Etanolu i Biopaliw we Wrocławiu
- egz. **Nr 7** – MAJKOLTRANS Sp. z o.o. - ustawiacz bocznicy,
- egz. **Nr 8** – UTK Warszawa - Wniosek o przedłużenie Świadectwa Bezpieczeństwa,

§ 74
Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu

1. Wszystkie zmiany i poprawki dotyczące obsługi bocznicy, układu torowego oraz inne zmiany zarządzone przez użytkownika bocznicy winny być na bieżąco wnoszone przez odpowiedzialnego za utrzymanie w stanie aktualnym regulaminu kierownika transportu na bocznicy Zakładu Produkcji Etanolu i Biopaliw we Wrocławiu.
2. W przypadku większych zmian dopuszcza się opracowanie nowych kart regulaminu i wymianę poszczególnych kart regulaminu lub jego załączników.
3. W przypadku poprawek nieaktualną treść regulaminu należy skreślić kolorem czerwonym w taki sposób aby unieważniony zapis można było odczytać; poprawki należy nanosić czytelnie w sposób trwały; każdą zmianę w tekście oznaczyć na marginesie strony kolejnym numerem w kolorze czerwonym w kółku zgodnie z numerem bieżącym wpisanym w skorowidzu zmian i uzupełnień.
4. Zmiany i uzupełnienia w regulaminie powinny być uzgodnione z Zakładem Linii Kolejowych we Wrocławiu.
5. Treść wprowadzonej zmiany lub uzupełnienia należy podać do wiadomości zainteresowanym pracownikom za pokwitowaniem.

§ 75

Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania

1. Znajomość regulaminu obowiązuje pracowników bezpośrednio związanych z pracą transportu kolejowego na bocznicy.
2. Wyznaczeni oddzielnie pracownicy nadzoru bocznicy Kopalni obowiązani są dopilnować, by pracownicy stykający się bezpośrednio z pracą transportu kolejowego zapoznali się z postanowieniami niniejszego Regulaminu oraz ze wszystkimi zmianami i uzupełnieniami wniesionymi do niego. Przyjęcie do wiadomości postanowień niniejszego regulaminu winno być udokumentowane własnoręcznym podpisem pracownika z odnotowaniem daty.

Potwierdzam odbiór egzemplarzy
2,3 szt.

15. 03. 2018

Dyrektor
ds. eksploatacyjnych
Alfred Burghardt

§ 76
Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu

Nr poz	Nr stronie	Zmiana dotyczy	Przyczyna wprowadzenia	Data ważności	Data wprowadzenia	Podpis wprowadzającego
1	2	3	4	5	6	7
1	Str. 12, plan schematyczny bocznicy	§ 8 i planu schematycznego bocznicy (opis)	Wezwanie UTK DMK-WSB.43.63.2018.3.KG	od natychmiast	2018-05-16	MAJKOLTRANS Sp. z o.o z upoważnienia Zarządu Eugeniusz Buda p.o. dyrektora d.s. technicznych
2	Plan schematyczny bocznicy	Uzupełnienie planu schematycznego o miejsce odgałęzienia toru dojazdowego	Wezwanie UTK DMK-WSB.43.63.2018.4.KG	od natychmiast	2018-07-02	MAJKOLTRANS Sp. z o.o z upoważnienia Zarządu Eugeniusz Buda p.o. dyrektora d.s. technicznych
3	Strona 9, 55, 56 i 57	Utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicy	Zmiany w Instrukcji MKT-2	od natychmiast	2020-03-31	MAJKOLTRANS Sp. z o.o z upoważnienia Zarządu Eugeniusz Buda p.o. dyrektora d.s. technicznych

§ 77
Załączniki

1. Do regulaminu dołączono następujące załączniki:

nr 1 - Wykaz pracowników, którzy przyjęli do wiadomości i stosowania postanowienia Regulaminu Pracy Bocznicy Kolejowej

nr 2 – Karty Charakterystyki Towarów Niebezpiecznych:

a) BIOTANOL-ETANOL ABSOLUTNY PALIWOWY KCH 20.4
b) METANOL

nr 3 - Plan sytuacyjny bocznicy,

Załącznik Nr 1

POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI

Lp.	Nazwisko i Imię	Stanowisko	Data	Podpis
1	2	3	4	5
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				
21				
22				
23				
24				
25				
26				
27				
28				
29				
30				
31				

HGBS	KARTA CHARAKTERYSTYKI	Indeks:	*KCH /4/2017*
	BIOETANOL-ETANOL ABSOLUTNY PALIWOWY KCH 20.4	Strona/stron: 1/16	Wyd. 1.0
		obowiązuje od:	24.02.2017

Data sporządzenia *24 lutego 2017*

Spis treści:

SEKCJA 1: Identyfikacja substancji/mieszaniny i identyfikacja spółki/przedsiębiorstwa
SEKCJA 2: Identyfikacja zagrożeń
SEKCJA 3: Skład/informacja o składnikach
SEKCJA 4: Środki pierwszej pomocy
SEKCJA 5: Postępowanie w przypadku pożaru
SEKCJA 6: Postępowanie w przypadku niezamierzonego uwolnienia do środowiska
SEKCJA 7: Postępowanie z substancją i mieszaninami oraz ich magazynowanie
SEKCJA 8: Kontrola narażenia/środki ochrony indywidualnej
SEKCJA 9: Właściwości fizyczne i chemiczne
SEKCJA 10: Stabilność i reaktywność
SEKCJA 11: Informacje toksykologiczne
SEKCJA 12: Informacje ekologiczne
SEKCJA 13: Postępowanie z odpadami
SEKCJA 14: Informacje dotyczące transportu
SEKCJA 15: Informacje dotyczące przepisów prawnych
SEKCJA 16: Inne informacje

sporządzona zgodnie z Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 2015/830 z dnia 28 maja 2015 r. zmieniającym Rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 roku w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH)

SEKCJA 1: Identyfikacja substancji/mieszaniny i identyfikacja spółki/ przedsiębiorstwa

1.1. Identyfikator produktu

Nazwa produktu: Bioetanol, etanol absolutny paliwowy

Nr indeksowy	603-002-00-5
Nr CAS	64-17-5
Nr WE	200-578-6
Wzór chemiczny	C_2H_5OH

1.2. Istotne zidentyfikowane zastosowania substancji lub mieszaniny oraz zastosowania odradzane

Zastosowanie: w przemyśle paliwowym.

1.3. Dane dotyczące dostawcy karty charakterystyki

Producent

HGBS Finanse S.A.
51-501 Wrocław
ul. Monopolowa 4
tel. +48 (71) 34 74 100
fax. +48 (71) 34 74 110
biuro_wroclaw@hgbs.com.p

Zakład Produkcyjny w Lesznie
64-100 Leszno
ul. Święciechowska 2
tel. +48 65 526 0100
fax. +48 65 526 0200
biuro_leszno@hgbs.com.pl

1.4. Numer telefonu alarmowego

112 – całą dobę

Telefon alarmowy: (071) 34 74 100 (czynny w godzinach 7:00 – 15:00)

SEKCJA 2: Identyfikacja zagrożeń

2.1. Klasyfikacja substancji lub mieszaniny

Klasyfikacja wg rozporządzenia (WE) nr 1272/2008 (CLP)

Klasy zagrożenia i kody kategorii: **Flam. Liq. 2, H225, Eye Irrit 2, H319**

Pełne brzmienia zwrotów H oraz akronimy symboli, klas zagrożenia i kodów kategorii podano w sekcji 16 Karty charakterystyki

2.2. Elementy oznakowania

Piktogramy GHS:



Hasło ostrzegawcze: **Niebezpieczeństwo**

Zwrot wskazujący rodzaj zagrożenia: H225: Wysoce łatwopalna ciecz i pary
H319 Działa drażniąco na oczy

Zwrot wskazujący środki ostrożności:

Zapobieganie: P210: Przechowywać z dala od źródeł ciepła/iskrzenia/otwartego ognia/gorących powierzchni. Palenie wzbronione
P233: Przechowywać pojemnik szczelnie zamknięty.
P243: Przedsięwziąć środki ostrożności zapobiegające statycznemu rozładowaniu
P264: Dokładnie umyć ręce i twarz po użyciu.
P280: Stosować rękawice ochronne/ odzież ochronną/ ochronę oczu/ ochronę twarzy.

Reagowanie: P305+P351+P338: W PRZYPADKU DOSTANIA SIĘ DO OCZU: Ostrożnie płukać wodą przez kilka minut. Wyjąć soczewki kontaktowe, jeżeli są i można je łatwo usunąć. Nadal płukać
P303+P361+P353: W PRZYPADKU KONTAKTU ZE SKÓRĄ (lub z włosami): Natychmiast usunąć/zdjąć całą zanieczyszczoną odzież. Spłukać skórę pod strumieniem wody/prysznicem.

Przechowywanie P403+P235: Przechowywać w dobrze wentylowanym miejscu. Przechowywać w chłodnym miejscu.

2.3. Inne zagrożenia

Mieszanina nie spełnia kryteriów PBT i vPvB.
Pary tworzą mieszaniny wybuchowe z powietrzem. Pary są cięższe od powietrza, gromadzą się przy powierzchni ziemi i w dolnych częściach pomieszczeń. Zbiorniki narażone na działanie ognia lub wysokiej temperatury mogą eksplodować.

SEKCJA 3: Skład/informacja o składnikach

3.1 Substancje

Nazwa substancji	nr indeksowy	nr CAS	nr WE	Skład w % (v/v)	Klasyfikacja zgodna z rozporządzeniem (WE) nr 1272/2008	
					Klasy zagrożenia i kody kategorii	Kody zwrotów wskazujących rodzaj zagrożenia
Etanol Nr rejestracji REACH 01-2119457610-43-0XXX	603-002-00-5	64-17-5	200-578-6	Nie mniej niż 99,7	Flam. Liq. 2 **Eye Irrit 2**	H225 H319

Wszelkie prawa zastrzeżone - zabrania się dokonywania zmian a także kopiowania i rozpowszechniania dokumentu na zewnątrz bez zgody Prezesa Zarządu.

SEKCJA 4: Środki pierwszej pomocy

4.1. Opis środków pierwszej pomocy

Wdychanie: Wynieść poszkodowanego z miejsca narażenia, ułożyć w wygodnej pozycji półleżącej lub siedzącej, zapewnić spokój, chronić przed utratą ciepła. Jeżeli wystąpią zaburzenia oddychania, zastosować sztuczne oddychanie. Jeżeli objawy nie ustępują, wezwać lekarza.

Kontakt ze skórą: Natychmiast spłukać dużą ilością wody, zdjąć zanieczyszczoną odzież, skórę zmyć dużą ilością wody z mydłem, nie używać rozpuszczalników lub rozcieńczalników. W razie potrzeby skonsultować się z lekarzem.

Kontakt z oczami: Natychmiast płukać dużą ilością letniej wody, najlepiej bieżącej, przez co najmniej 15 min. Usunąć szkła kontaktowe. Unikać silnego strumienia wody ze względu na ryzyko mechanicznego uszkodzenia rogówki. Jeżeli podrażnienie nie ustępuje, należy skonsultować się z lekarzem-okulistą.

Przewód pokarmowy: Jeżeli nastąpi połknięcie, nie prowokować wymiotów. Wypłukać usta wodą, a następnie podać do wypicia dużą ilość wody (jeśli poszkodowany jest przytomny). Nie podawać mleka, węgla aktywnego, środków wymiotnych. Nigdy nie podawać niczego do ust osobie nieprzytomnej. Zapewnić pomoc lekarską.

4.2. Najważniejsze ostre i opóźnione objawy oraz skutki narażenia

Przy znacznych stężeniach par lub bezpośrednim dostaniu się produktu do oczu może wystąpić lekkie podrażnienie, zaczerwienienie, łzawienie, pieczenie, ból. Wdychanie par o dużym stężeniu może spowodować uczucie zmęczenia, osłabienie, senność, nudności, bóle i zawroty głowy, kaszel, urywany oddech. Spożycie dużych ilości wywołuje mdłości, wymioty, ból brzucha. Bezpośrednim następstwem zatrucia drogą pokarmową może być uszkodzenie wątroby i nerek.

4.3. Wskazania dotyczące wszelkiej natychmiastowej pomocy lekarskiej i szczególnego postępowania z poszkodowanym

Leczyć objawowo.
W razie połknięcia nie wywoływać wymiotów.
Dla uzyskania specjalistycznej porady lekarze powinni się skontaktować z Centrum Informacji o Zatruciach.
Miejsce pracy powinno być wyposażone w prysznic i stanowisko do płukania oczu.

Uwaga: W pierwszej kolejności należy wyprowadzić poszkodowaną osobę ze skażonego środowiska. Należy przestrzegać uwag dotyczących bezpieczeństwa i użytkowania zamieszczonych na etykiecie. Przy wystąpieniu symptomów lub w wypadkach wątpliwych zasięgnąć rady lekarza.

SEKCJA 5: Postępowanie w przypadku pożaru

5.1.Środki gaśnicze

- Gaśnice CO_2
- Gaśnice pianowe, gaśnice płynowe z dodatkowym wodnym roztworem środka
- Gaśnice proszkowe z proszkiem gaszącym ABC lub BC
- Woda gaśnicza. Stanowiska za i rozładunku wyposażone w hydranty wodne

Nieodpowiednie środki gaśnicze:
Zwarty strumień wody – ryzyko rozprzestrzenienia pożaru.

Wszelkie prawa zastrzeżone - zabrania się dokonywania zmian a także kopiowania i rozpowszechniania dokumentu na zewnątrz bez zgody Prezesa Zarządu.

5.2. Szczególne zagrożenia związane z substancją lub mieszaniną

Wysoce łatwopalna ciecz i pary. Pary tworzą mieszaniny wybuchowe z powietrzem. Pary są cięższe o powietrza i gromadzą się przy powierzchni ziemi oraz w dolnych partiach pomieszczeń. Zbiorniki narażone na działanie ognia lub wysokiej temperatury mogą eksplodować.
Chronić przed wyładowaniami elektrostatycznymi.
W środowisku pożaru wydzielają się tlenki węgla.

5.3. Informacje dla straży pożarnej

Wysoce łatwo palna ciecz. Pary tworzą mieszaniny wybuchowe z powietrzem, są cięższe od powietrza i gromadzą się przy powierzchni ziemi oraz w dolnych częściach pomieszczeń. Pojemniki narażone na działanie ognia chłodzić z bezpiecznej odległości rozproszonym strumieniem wody (niebezpieczeństwo wybuchu); o ile to możliwe, usunąć je z terenu zagrożonego. Odzież gazoszczelna w wersji antyelektrostatycznej, izolujący sprzęt ochrony układu oddechowego.

Specjalny sprzęt ochronny dla strażaków:

Środki ochrony ogólnej typowe w przypadku pożaru. Nie należy przebywać w zagrożonej ogniem strefie bez odpowiedniego ubrania odpornego na chemikalia (kompletna odzież ochronna z kaskiem, osłona na twarz i kark, kurtka i spodnie z materiału izolacyjnego, z opaskami wokół ramion, na nogach i wokół pasa) i aparatu do oddychania z niezależnym obiegiem powietrza.

Niebezpieczne produkty spalania:

W czasie pożaru mogą tworzyć się tlenki węgla, drażniące i toksyczne dymy i gazy.

.

SEKCJA 6: Postępowanie w przypadku niezamierzonego uwolnienia do środowiska

6.1. Indywidualne środki ostrożności, sprzęt ochronny i procedury w sytuacjach awaryjnych

W przypadku wydostania się alkoholu do środowiska, osoby postronne przebywające na zagrożonym awarią obszarze należy natychmiast ewakuować. Awaria musi być jak najszybciej zlokalizowana i zlikwidowana. Obszar dotknięty awarią musi być kontrolowany eksplozymetrem, lub za pomocą rurek wskaźnikowych. Do likwidowania skażenia mogą przystąpić przeszkolone w ratownictwie chemicznym osoby. W przypadku wydostania się alkoholu do kanalizacji istnieje niebezpieczeństwo wytworzenia się mieszanin wybuchowych z powietrzem oraz wybuchu.
W warunkach przemysłowych zakładać odzież ochronną z materiałów naturalnych (bawełna) lub włókien syntetycznych, rękawice wykonane z kauczuku nitrylowego (grubość 1.25 mm, czas przebicia ≥ 480 min) lub kauczuku butylowego (grubość 0.5 mm, czas przebicia ≥ 480 min). Stosować okulary ochronne typu gogle, chroniące przed kroplami cieczy. Nie pić, nie jeść i nie palić w trakcie używania. Zapewnić odpowiednią wentylację ogólną i miejscową. Usunąć źródła zapłonu (ugasić otwarty ogień, ogłosić zakaz palenia i używania narzędzi iskrzących). Usunąć osoby niezabezpieczone z zagrożonego obszaru. Unikać bezpośredniego kontaktu z mieszaniną. Unikać wdychania par. W razie potrzeby zarządzić ewakuację.
Odzież ochronna, ochrony dróg oddechowych z filtrem par oznaczonym kolorem brązowym i literą A oraz filtrem cząsteczkowym P2, szczelne okulary ochronne, rękawice ochronne.

6.2. Środki ostrożności w zakresie ochrony środowiska

Zabezpieczyć przed przedostaniem się do kanalizacji, wód powierzchniowych i gruntowych oraz gleby. Powiadomić odpowiednie władze sanitarne i ochrony środowiska.

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

Zabezpieczyć studzienki ściekowe. Jeżeli to możliwe, zlikwidować wyciek (zamknąć dopływ cieczy, uszczelnić). Uszkodzone opakowanie umieścić w opakowaniu zastępczym. W razie dużego wycieku

Wszelkie prawa zastrzeżone - zabrania się dokonywania zmian a także kopiowania i rozpowszechniania dokumentu na zewnątrz bez zgody Prezesa Zarządu.

obwałować miejsce wycieku, zebraną ciecz odpompować. Pary rozcieńczyć rozproszonym strumieniem wody. Usunąć źródła zapłonu (ugasić otwarty ogień, ogłosić zakaz palenia i używania narzędzi iskrzących). Zbieranie rozlanego alkoholu dokonywane jest mechanicznie oraz za pomocą substancji sorbujących (słoma, siano, trociny, wysuszony torf i in.).
Małe ilości zaabsorbować w chemicznie obojętny materiał wiążący (piasek, ziemia okrzemkowa), przenieść do szczelnie zamykanych pojemników przenieść do szczelnie zamykanych pojemników i przekazać do uprawnionego odbiorcy odpadów. Zanieczyszczoną powierzchnię spłukać wodą.

W przypadku niemożności zlikwidowania następstw awarii własnymi siłami i środkami, przeprowadzenie akcji należy powierzyć zewnętrznym, wyspecjalizowanym służbom ratowniczym. Chronić kanalizację. W przypadku wydostania się alkoholu do wód powierzchniowych, ostrzec użytkowników.

Metody utylizacji:
Niszczyć na drodze spalania - zgodnie z obowiązującym prawem.

6.4. Odniesienia do innych sekcji

Usuwać zgodnie z zaleceniami przedstawionymi w sekcji 13.
Środki ochrony osobistej podano w sekcji 8.

SEKCJA 7: Postępowanie z substancjami i mieszaninami oraz ich magazynowanie

7.1. Środki ostrożności dotyczące bezpiecznego postępowania

Zapewnić odpowiednią wentylację ogólną i miejscową. Trzymać z daleka od źródeł wysokiej temperatury i źródeł zapłonu. Wskazane jest podejmowanie środków ostrożności, aby podczas pracy z mieszaniną unikać kontaktu ze skórą i oczami. Nie wdychać par. Zabezpieczyć przed przedostaniem się do kanalizacji, wód powierzchniowych i gruntowych oraz gleby. Nie jeść, nie pić i nie palić w czasie użytkowania. Myć ręce podczas przerw i po zakończonej pracy. Zanieczyszczone ubranie natychmiast zdjąć, uprać przed ponownym założeniem. Stosować narzędzia nieiskrzące.

7.2. Warunki bezpiecznego magazynowania, w tym informacje dotyczące wszelkich niezgodności

Stosować tylko w dobrze wentylowanych pomieszczeniach z wentylacją wywiewną. Instalacja, aparatura i zbiorniki powinny być zawsze szczelnie zamknięte. Pary mieszaniny z powietrzem mogą tworzyć mieszaniny wybuchowe. Pary są cięższe od powietrza i gromadzą się przy powierzchni podłogi lub gruntu. Przechowywać w oryginalnych, właściwie oznakowanych, szczelnie zamkniętych opakowaniach, w chłodnym, suchym, dobrze wentylowanym pomieszczeniu magazynowym, wyposażonym w instalację elektryczną i wentylacyjną w wykonaniu przeciwwybuchowym. Przechowywać z daleka od źródeł wysokiej temperatury, źródeł zapłonu, utleniaczy. Zabezpieczać przed działaniem promieni słonecznych.

Magazynowanie
Zasady magazynowana określa norma PN-A-79535:2008 – Wyroby i półprodukty przemysłu spirytusowego. Pakowanie, przechowywanie i transport.

Dla wyrobu nie określa się czasu przechowywania.
Wszystkie opakowania magazynowe, tj. zbiorniki, pojemniki itp. Powinny mieć numer ewidencyjny naniesiony w sposób trwały i widoczny. Ponadto na każdym opakowaniu magazynowym powinna być umieszczona przywieszka informacyjna umożliwiająca monitorowanie wyrobów.

Wszelkie prawa zastrzeżone - zabrania się dokonywania zmian a także kopiowania i rozpowszechniania dokumentu na zewnątrz bez zgody Prezesa Zarządu.

p. 5.2.1 normy: „Pomieszczenia magazynowe wyrobów w opakowaniach jednostkowych."
Pomieszczenia magazynowe przeznaczone do przechowywania wyrobów w opakowaniach powinny spełniać następujące wymagania:
- powinny być wydzielone (dotyczy zakładów produkcyjnych i hurtowni)
- powinny być zamknięte i szczelnie kryte, tak aby ograniczyć dostęp owadów i gryzoni
- powinny być suche i przewiewne, bez obcych zapachów,
- powinny być zaopatrzone, w zależności od potrzeby, w agregaty chłodnicze, podkłady, regały, półki, palety ładunkowe oraz sprzęt do przemieszczania i składowania jednostek ładunkowych, jednostek ładunkowych paletowych
- podłogi powinny być suche i niepalące się, łatwe w utrzymaniu czystości (np. asfaltobeton, żywice poliestrowe)
- drzwi powinny być wykonane z materiałów trudno palnych
- w pomieszczeniach należy utrzymywać temperaturę od 3°C do 30°C i wilgotność do 80%,
- wyroby nie powinny być narażone na bezpośrednie działanie promieni słonecznych

Przy składowaniu oraz podczas przemieszczania wyrobów w magazynie należy przestrzegać zasady: „PIERWSZE WESZŁO – PIERWSZE WYSZŁO" (FIFO – skrót od słów: first-in, first-out).

p. 5.2.2. Pomieszczenia magazynowe wyrobów luzem
Powinny spełniać następujące wymagania:
- powinny być wydzielone
- powinny być zamknięte i szczelnie kryte, tak aby ograniczyć dostęp owadów i gryzoni,
- powinny być suche i przewiewne, bez ubocznych zapachów
- powinny być zaopatrzone, w zależności od potrzeby w agregaty chłodnicze
- podłogi powinny być suche i niepylące się, łatwe w utrzymaniu czystości (np. asfaltobeton, żywice poliestrowe)
- drzwi powinny być wykonane z materiałów trudno palnych,
- w pomieszczeniach należy utrzymywać temperaturę do 30°C i wilgotność do 80%
- powinny być zaopatrzone w misy awaryjne na wypadek rozszczelnienia zbiornika lub przelania płynu,
- w strefie zagrożonej wybuchem powinny mieć instalację elektryczną i wentylacyjną w wykonaniu przeciwwybuchowym
- odległość zbiorników od ściany powinna wynosić nie mniej niż 0,6 m.

7.3. Szczególne zastosowanie(-a) końcowe
Bioetanol –stosowany w przemyśle paliwowym.

SEKCJA 8: Kontrola narażenia/środki ochrony indywidualnej

8.1. Parametry dotyczące kontroli
DNEL drogi oddechowe (ostre): 1900mg/ m^3 (1000ppm)
DNEL drogi oddechowe (przewlekłe): 950mg/ m^3 (500ppm)
DNEL skóra (przewlekłe): 343mg/kgbw/dzień
PNEC woda (słodkowodna): 0.96mg/l
PNEC woda (morska): 0.79mg/l
PNEC woda (przerywane uwolnienie): 2.75mg/l
PNEC STP: 580mg/l
PNEC osad (słodkowodna):: 3.6mg/kgdw
PNEC osad (morska): 2.9mg/kgdw
PNEC gleba: 0.63 mg/kgdw
PNEC spożycie: 0.72g/kg

Najwyższe dopuszczalne stężenia

Nazwa substancji	nr CAS	Normatyw	wartość	jednostka
Etanol	64-17-5	NDS	1900	mg/m^3

Wszelkie prawa zastrzeżone - zabrania się dokonywania zmian a także kopiowania i rozpowszechniania dokumentu na zewnątrz bez zgody Prezesa Zarządu.

Podstawa prawna:
Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 listopada 2002 r. w sprawie najwyższych dopuszczalnych stężeń i natężeń czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy (Dz. U. nr 217, poz. 1833, 2002 wraz z późniejszymi zmianami).
Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 10 października 2005 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie najwyższych dopuszczalnych stężeń i natężeń czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy (Dz. U. nr 212, poz. 1769, 2005 r. z dnia 28.10.2005 r.)
Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia z dnia 20 kwietnia 2005 r. w sprawie badań i pomiarów czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy (Dz. U. nr 73, poz. 645, 2005).
Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 30 grudnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy związanej z występowaniem w miejscu pracy czynników chemicznych (Dz. U. nr 11, poz. 86 ,2005).

8.2. Kontrola narażenia

8.2.1. Stosowne techniczne środki kontroli

Przestrzegać ogólnych zasad bezpieczeństwa i higieny. Podczas pracy nie jeść, nie pić i nie palić tytoniu. Stosować dobrą wentylację. Nie wdychać par produktu. Unikać kontaktu za skórą i oczami. Jeżeli podczas procesów pracy występuje niebezpieczeństwo zapalenia odzieży na pracowniku, w pobliżu stanowisk pracy powinny być zainstalowane prysznice bezpieczeństwa oraz oddzielne myjki do przemywania oczu.

8.2.2. Indywidualne środki ochrony, takie jak indywidualny sprzęt ochronny

Drogi oddechowe:	W przypadku wystąpienia dużego stężenia par produktu w powietrzu (przekroczenia dopuszczalnych normatywów) stosować ochrony dróg oddechowych z filtrem cząsteczkowym oznaczonym kolorem białym i symbolem P2 oraz filtrem par oznaczonym kolorem brązowym i literą A. Można stosować filtry zespolone AP.
Ręce i skóra:	W warunkach produkcyjnych stosować odzież ochronną z materiałów naturalnych (bawełna) lub włókien syntetycznych, rękawice wykonane z kauczuku nitrylowego (grubość 1.25 mm, czas przebicia ≥ 480 min) lub kauczuku butylowego (grubość 0.5 mm, czas przebicia ≥ 480 min).
Oczy:	W warunkach produkcyjnych stosować okulary ochronne typu gogle, chroniące przed kroplami cieczy

Higiena pracy: Obowiązują przepisy ogólne przemysłowej higieny pracy. Nie dopuszczać do przekraczania w środowisku miejsca pracy dopuszczalnych stężeń normatywnych. Po zakończeniu pracy zdjąć zanieczyszczone ubranie. Przed przerwami w pracy wymyć ręce i twarz. Po pracy umyć dokładnie całe ciało. Nie jeść, nie pić, nie palić podczas pracy.

Należy zastosować procedury monitorowania stężeń niebezpiecznych komponentów w powietrzu oraz procedury kontroli czystości powietrza w miejscu pracy – o ile są one dostępne i uzasadnione na danym stanowisku – zgodnie z odpowiednimi Polskimi lub Europejskimi Normami z uwzględnieniem warunków panujących w miejscu narażania oraz odpowiedniej metodologii pomiaru dostosowanej do warunków pracy. Tryb, rodzaj i częstotliwość badań i pomiarów powinny spełniać wymagania zawarte w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 20.04.2005 r. (Dz. U. Nr 73, poz. 645 z późn. zm.) w sprawie badań i pomiarów czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy.

Metody oceny narażenia w środowisku pracy:
PN-86/Z-04050.01 Ochrona czystości powietrza. Przyrządy i zestawy do pobierania próbek. Postanowienia ogólne.
PN-89/Z-04008.07 – Ochrona czystości powietrza. Pobieranie próbek. Postanowienia ogólne. Zasady pobierania próbek w środowisku pracy i interpretacja wyników.

Wszelkie prawa zastrzeżone - zabrania się dokonywania zmian a także kopiowania i rozpowszechniania dokumentu na zewnątrz bez zgody Prezesa Zarządu.

PN-89/Z-04023 ark. 02 Ochrona czystości powietrza. Badania zawartości (w mieszaninach) szkodliwych substancji wydzielających się z wyrobów lakierowych nitrocelulozowych. Oznaczanie acetonu, alkoholi: etylowego, n-butylowego, izobutylowego, etoksyetylowego, butoksyetylowego; octanów: etylu, n-butylu, etoksyetylu, toluenu i ksylenu na stanowiskach pracy metodą chromatografii gazowej.

8.2.3.. Kontrola narażenia środowiska

Nie należy dopuścić do przedostania się dużych ilości produktu do wód gruntowych, kanalizacji, ścieków lub gleby.

SEKCJA 9: Właściwości fizyczne i chemiczne

9.1. Informacje na temat podstawowych właściwości fizycznych i chemicznych

a) Wygląd: ciecz lotna, bezbarwna, klarowna.
b) Zapach: swoisty – charakterystyczny dla alkoholu etylowego
c) Próg zapachu: brak dostępnych danych.
d) pH: 7,0-roztwór neutralny
e) Temperatura topnienia/krzepnięcia: -114 °C
f) Początkowa temperatura wrzenia i zakres temperatur wrzenia: 78 °C
g) Temperatura zapłonu: 13°C
   a. temperatura zapłonu 21°C odpowiada stężeniu 70% obj., co stanowi 62,38% wag.
   b. temperatura zapłonu 55°C odpowiada stężeniu 7% obj., co stanowi 5,6% wag
h) Szybkość parowania: brak danych
i) Palność: produkt wysoce łatwopalny
j) Górna/dolna granica palności lub górna/dolna granica wybuchowości
   Górna/dolna granica wybuchowości:
   Górna: 13,5 % obj. (dla etanolu)
   Dolna: 2.5 % obj. (dla etanolu)
k) Prężność par: w 20 °C ok. 5736 Pa
l) Gęstość par: koncentracja par w 20 °C 105 g/m^3
m) Gęstość względna: 0,789-0,795 (woda = 1).
n) Rozpuszczalność
   W wodzie: w temp. 20 °C bardzo dobra-bez ograniczeń.
o) Współczynnik podziału: n-oktanol/woda: 0,35 wtemp. 20 °C.
p) Temperatura samozapłonu: 373 °C
q) Temperatura rozkładu: brak danych.
r) Lepkość: 1,2 mPas
s) Właściwości wybuchowe
   Pary mieszaniny z powietrzem mogą tworzyć mieszaniny wybuchowe.
t) Właściwości utleniające: brak danych.

9.2. Inne informacje

Brak dostępnych danych.

SEKCJA 10: Stabilność i reaktywność

10.1. Reaktywność

W warunkach składowania i obchodzenia się zgodnie z przeznaczeniem – brak reaktywności.

10.2. Stabilność chemiczna

W normalnych warunkach stosowania i magazynowania substancja jest stabilna.

10.3. Możliwość występowania niebezpiecznych reakcji

Pary mogą tworzyć z powietrzem mieszaniny wybuchowe.

Wszelkie prawa zastrzeżone - zabrania się dokonywania zmian a także kopiowania i rozpowszechniania dokumentu na zewnątrz bez zgody Prezesa Zarządu.

10.4. Warunki, których należy unikać

Wysoka temperatura, źródła zapłonu, otwarty ogień.

10.5. Materiały niezgodne

Silne utleniacze, mocne kwasy i zasady.

10.6. Niebezpieczne produkty rozkładu

W warunkach pożaru i wysokiej temperatury mogą powstawać tlenki węgla (CO, CO_2).

SEKCJA 11: Informacje toksykologiczne

11.1. Informacje dotyczące skutków toksykologicznych

Toksyczność ostra:

CL50 wdychane przez 4 godz., wart.: > 50 mg/l
LD50 szczur spożycie, wart.: 6,2-15 g/kg

Działanie żrące/drażniące na skórę:

Wszystkie dostępne badania ostrego narażenia (4 h) nie wykazują działania drażniącego na zwierzętach i ludzi. U ludzi, dawka powtarzane badania nie wykazują działania drażniącego z wielokrotnego stosowania przez cały dzień.

Poważne uszkodzenie oczu/działanie drażniące na oczy:

Zazwyczaj powoduje umiarkowane podrażnienie oczu. Wszystkie efekty ustępują w ciągu 8-14 dni. Poziom reakcji jest niewystarczająca, aby wywołać klasyfikacji na mocy dyrektywy 67/548, ale jest wystarczająca pod względem reakcji spojówek wymaga klasyfikacji w kategorii 2 drażniące na mocy rozporządzenia 1272/2008.

Działanie uczulające na drogi oddechowe lub skórę:

Brak zauważonych efektów o działaniu uczulającym.

Działanie mutagenne na komórki rozrodcze:

Brak zauważonych efektów mutagennych. Istnieją pewne dowody z badań in vitro, że etanol może być genotoksyczny lub klastogenny. Jednak widoczne skutki są słabe i występuje tylko w bardzo dużych dawkach.. Bilans dowodów jest fakt, że etanol nie jest toksyczna dla ludzi.

Rakotwórczość:

Szczury: NOAEL> 3000mg/kg
Myszy: Kobiety NOAEL 4400mg/kg> Mężczyźni NOAEL> 4250mg/kg na podstawie historycznych danych dotyczących kontroli,

BMDL10 = 1400mg/kg na podstawie równoczesnych kontroli danych.
U ludzi, spożywanie napojów alkoholowych jest związane ze zwiększoną częstością występowania niektórych nowotworów. Nie ma dowodów, że narażenie ludzi na etanol przez powtarzające się spożywania napojów alkoholowych może spowodować wzrost zachorowań na raka. Na podstawie dostępnych danych, kryteria klasyfikacji nie są spełnione.

Szkodliwe działanie na rozrodczość:

NOAEL (doustnie, mysz) = 13.8g/kg

NOAEC (inhalacja, szczur)> 16.000 ppm
Toksyczność rozwojowa
NOAEL (doustnie) 5.2g/kgbw/dzień
NOAEC (inhalacji) = 39 mg / l.
U ludzi nadmierne spożycie napojów alkoholowych w okresie ciąży jest związane z alkoholowym zespołem płodowym u potomstwa, powodującym zmniejszenie masy noworodka oraz jego fizyczne i psychiczne wady. Nie ma dowodów, że takie skutki mogą być spowodowane ekspozycją inną niż bezpośrednie spożycie napojów alkoholowych. Jest mało prawdopodobne by stężenie etanolu we

Wszelkie prawa zastrzeżone - zabrania się dokonywania zmian a także kopiowania i rozpowszechniania dokumentu na zewnątrz bez zgody Prezesa Zarządu.

krwi, wynikające z narażenia na etanol dostający się do organizmu drogą inną niż zamierzona i wielokrotna konsumpcja, osiągnęło poziom wpływający na układ rozrodczy lub rozwojowy. W związku z powyższym wpływ etanolu jako substancji chemicznej, na klasyfikację na rozrodczość lub toksyczność rozwojową nie jest uzasadniony.

Działanie toksyczne na narządy docelowe – narażenie jednorazowe:

Brak zauważonych efektów

Działanie toksyczne na narządy docelowe – narażenie powtarzalne:

NOAEL wynosiła od 1.73g/kg do 3.9g/kg. Najbardziej wrażliwe na wpływ powyżej tych dawek wydaje się być do nerek u mężczyźni ale brak wskazań do klasyfikacji.

Zagrożenia spowodowane aspiracją:

Brak zauważonych efektów

Skutki zdrowotne narażenia miejscowego

Po spożyciu dużych ilości – trudności w oddychaniu, bóle żołądka, nudności, wymioty, biegunka, duszności. Może wywołać kwasicę, depresję centralnego układu nerwowego z bólem i zawrotami głowy i sennością. Dawka śmiertelna etanolu: 5-8 g/kg masy ciała (350-500 ml czystego alkoholu).
Kontakt z oczami – poważne podrażnienie, bolesna wrażliwość na światło, chemiczne zapalenie spojówek, możliwe uszkodzenia rogówki.
Kontakt ze skórą – podrażnienie, w skrajnych przypadkach cyjanoza. Długotrwały kontakt może powodować wysuszenie skóry. Mogą pojawić się bąble.
Po inhalacji – podrażnienie układu oddechowego i centralnego systemu nerwowego z nudnościami, bólem głowy, możliwa śpiączka, efekty narkotyczne, zawroty głowy i duszności przy wysokim stężeniu par.

12. Informacje ekologiczne

12.1. Toksyczność

Toksyczność dla ryb: LC50 (96hr) Salmo gairdneri: 13g / l; Pimephales promelas: 13,5, 14,2, 15.3g/l.
Kręgowców słodkowodnych EC50 (48hr) Daphnia Magna: 12.34g / l; NOEC (reprodukcja, 21 dni):> 10 mg / l. Dubia Ceriodaphnia: EC50 (48 godzin): 5.012g / l; NOEC (reprodukcji, 10 dni): 9.6mg / l. Palaemonetes Pugio NOEC (rozwojowe, 10 dni): 79mg / l.
Bezkręgowce słonowodne EC50 (24h) Artemia salina 23.9,> 10 g / l; EC50 (48hr) Artemia salina nauplii: 857mg / l
wodne algi słodkowodne: Chlorella vulgaris, 72hr: 275mg EC50 / l, 11.5mg EC10 / l; Selenastrum capricornutum, 72hr, EC50: 12.9g / l, EC10 = 0,44 g / l; eugametos Chlamydomonas, 48hr, EC50: 18g / l, NOEC = 7,9 g / l
wodne algi morskie: costatum Skeletonema, NOEC (5 dni): 3.24g / l.

12.2. Trwałość i zdolność do rozkładu

Produkt łatwo ulega biodegradacji. BOD20 = 84%. Substancja łatwo ulega rozkładowi w oczyszczalni ścieków.

12.3. Zdolność do bioakumulacji

Nie jest spodziewana bioakumulacja.

12.4. Mobilność w glebie

W przypadku uwolnienia do powietrza lub wody produkt będzie się rozprzestrzeniać bardzo szybko. W przypadku uwolnienia do gleby drążył będzie w szybkim tempie. Produkt jest lotny i rozpuszczalny w wodzie. W przypadku uwolnienia do środowiska będzie partycjował do powietrza i wody. Produkt słabo wchłania się do gleby lub osadów.

12.5. Wyniki oceny właściwości PBT i vPvB

Trwałość: substancja łatwo ulega biodegradacji i dlatego nie jest P, ani VP.
Bioakumulacja: logKow Substancja <4,5, a zatem nie jest ani B ani BB.

Wszelkie prawa zastrzeżone - zabrania się dokonywania zmian a także kopiowania i rozpowszechniania dokumentu na zewnątrz bez zgody Prezesa Zarządu.

Toksyczność: ostra toksyczność dla środowiska wodnego (LC50 i EC50)> 0,1 mg / l. Substancja nie jest rakotwórcze, mutagenne, ani teratogennego. Substancja nie jest T.

12.6. Inne szkodliwe skutki działania

Brak danych.

SEKCJA 13: Postępowanie z odpadami

13.1. Metody unieszkodliwiania odpadów:

Nie usuwać produktu razem z odpadami komunalnymi. Nie dopuszczać do zanieczyszczenia wód gruntowych i powierzchniowych.
Zużyte opakowania dokładnie opróżnić. Opakowania wielokrotnego użytku mogą być (po oczyszczeniu) używane powtórnie. Opakowania jednorazowe (po dokładnym oczyszczeniu) przekazać do recyklingu.
Specjalne środki ostrożności:
Usuwać produkt i jego opakowanie w sposób bezpieczny. Należy zachować ostrożność podczas operowania opróżnionymi pojemnikami, które nie zostały dokładnie oczyszczone. Należy zapobiegać przedostawaniu się rozlanego produktu do gleby i cieków wodnych.

Podstawa prawna:
Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. nr 62, poz.628, 2001 z późniejszymi zmianami);
Ustawa z dnia 11 maja 2001 r. o opakowaniach i odpadach opakowaniowych (Dz. U. nr 63, poz. 638, 2001);
Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. nr 112, poz. 1206, 2001).
Ustawa z dnia 29 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o odpadach oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. nr 175, poz. 1458, 2005.

Sposób likwidacji odpadów A1/A3: Na drodze spalania.

Zawartość opakowania, wg:
podgrupy 02 07 – odpady z produkcji napojów alkoholowych i bezalkoholowych.
rodzaju 02 07 02 – odpady z destylacji spirytualów.
rodzaju 02 07 03 – odpady z procesów chemicznych.
Opakowania, wg:
rodzaju 15 01 02 - opakowania z tworzyw sztucznych,
rodzaju 15 01 04 - opakowania z metalu,
rodzaju 15 01 07 - opakowania ze szkła.
rodzaju 15 01 10 – opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone

Wszelkie prawa zastrzeżone - zabrania się dokonywania zmian a także kopiowania i rozpowszechniania dokumentu na zewnątrz bez zgody Prezesa Zarządu.

SEKCJA 14: Informacje dotyczące transportu

ADR/RID, IMDG, IATA

14.1.

Numer UN (numer ONZ)

1170

14.2. Prawidłowa nazwa przewozowa UN

ETANOL (ALKOHOL ETYLOWY)

14.3.Klasa(-y) zagrożenia w transporcie

3

14.4.Grupa opakowaniowa

Grupa pakowanie: II
Kod klasyfikacyjny: F1
Numer rozpoznawczy zagrożenia: 33
Ilości ograniczone: LQ4
Kategoria transportowa: 3
Nalepka ostrzegawcza wg ADR/RID: Nr 3

14.5.Zagrożenia dla środowiska

Produkt nie stanowi zagrożenia dla środowiska zgodnie z kryteriami zawartymi w przepisach modelowych ONZ.

14.6.Szczególne środki ostrożności dla użytkowników

Należy zawsze transportować w zamkniętych pojemnikach, które znajdują się w pozycji pionowej i są odpowiednio zabezpieczone. Należy się upewnić, że osoby transportujące produkt wiedzą, co należy robić w przypadku awarii lub rozlania się produktu.

14.7,Transport luzem zgodnie z załącznikiem II do konwencji MARPOL 73/78 i kodeksem IBC

Nie dotyczy.

Transport lądowy ADR/RID

ADR – prawidłowa nazwa w transporcie: UN 1170 ETANOL (ALKOHOL ETYLOWY), 3, II

RID – prawidłowa nazwa w transporcie: 33 UN 1170 ETANOL (ALKOHOL ETYLOWY), 3, II

14.1	Numer UN (ONZ):	1170
14.2	Klasa RID/ADR/IMO:	3
14.3	Kod klasyfikacyjny:	F1
14.4	Ilości ograniczone:	LQ4
14.5	Kategoria transportowa:	3
14.6	Grupa pakowania:	II
14.7	Numer rozpoznawczy zagrożenia:	33
14.8	Nalepka ostrzegawcza wg ADR/RID: Nr 3	 Nr 3

Zasady transportu zewnętrznego określa norma PN-A-79535:2008 – Wyroby i półprodukty przemysłu spirytusowego. Pakowanie, przechowywanie i transport, punkt 6.2.

Do przewozu luzem należy używać opakowań uzgodnionych między zainteresowanymi stronami.

Do przewozu w opakowaniach jednostkowych należy stosować środki transportu, takie jak samochody

Wszelkie prawa zastrzeżone - zabrania się dokonywania zmian a także kopiowania i rozpowszechniania dokumentu na zewnątrz bez zgody Prezesa Zarządu.

skrzyniowe zamknięte lub kontenery.
Wyżej wymienione środki transportu powinny spełniać następujące wymagania:
- powinny być kryte lub okrywane i gwarantować zabezpieczenie ładunku przed zawilgoceniem w czasie transportu,
- powinny być suche, czyste, bez obcych zapachów,
- powinny być zabezpieczone przed nadmiernym nagrzewaniem się,
- cysterny powinny mieć ważne urzędowe sprawdzenia dozoru technicznego,
- powinny być zabezpieczone przed kradzieżą.

Zgodnie z przepisami prawnymi:
- Klasyfikacja towarów niebezpiecznych zgodnie z Umową Europejską dotyczącą międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR)
- Ustawa z 28.10.2002r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 199, poz. 1671 z późn. zm.).

SEKCJA 15: Informacje dotyczące przepisów prawnych

15.1. Przepisy prawne dotyczące bezpieczeństwa, zdrowia i ochrony środowiska specyficzne dla substancji lub mieszaniny

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 2015/830 z dnia 28 maja 2015 r. zmieniające Rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 roku w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH).
Ustawa z dnia 25 lutego 2011 r. o substancjach chemicznych i ich mieszaninach (Dz. U. nr 63, poz. 322, 2011).
ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 1272/2008 z dnia 16 grudnia 2008r.w sprawie klasyfikacji, oznakowania i pakowania substancji i mieszanin, zmieniające i uchylające dyrektywy 67/548/EWG i 1999/45/WE oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej seria L nr 353 z 31 grudnia 2008 roku).
ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 790/2009 z dnia 10 sierpnia 2009 r. dostosowujące do postępu naukowo-technicznego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1272/2008 z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie klasyfikacji, oznakowania i pakowania substancji i mieszanin (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej seria L nr 235 z 5 września 2009 roku).
ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) nr 286/2011 z dnia 10 marca 2011 r. dostosowujące do postępu naukowo-technicznego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1272/2008 w sprawie klasyfikacji, oznakowania i pakowania substancji i mieszanin (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej seria L nr 83 z 30 marca 2010 roku).
Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla środków ochrony indywidualnej (Dz. U. nr 259, 2173, 2005).
Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 listopada 2002 r. w sprawie najwyższych dopuszczalnych stężeń i natężeń czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy (Dz. U. nr 217, poz. 1833, 2002 wraz z późniejszymi zmianami).
Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 10 października 2005 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie najwyższych dopuszczalnych stężeń i natężeń czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy (Dz. U. nr 212, poz. 1769, 2005 r. z dnia 28.10.2005 r.)
Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 2 lutego 2011 r. w sprawie badań i pomiarów czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy (Dz. U. nr 33, poz. 166, 2011).
Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 30 grudnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy związanej z występowaniem w miejscu pracy czynników chemicznych (Dz. U. nr 11, poz. 86 ,2005).
Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. nr 227, poz. 1367, 2011).
Oświadczenie Rządowe z dnia 26 lipca 2005 r. w sprawie wejścia w życie zmian do załączników A i B Umowy Europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów nie bezpiecznych (ADR) sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. nr 178, poz. 1481, 2005 z późniejszymi zmianami).

Wszelkie prawa zastrzeżone - zabrania się dokonywania zmian a także kopiowania i rozpowszechniania dokumentu na zewnątrz bez zgody Prezesa Zarządu.

Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. poz. 21, 2013).
Ustawa z dnia 13 czerwca 2013 r. o gospodarce opakowaniami i odpadami opakowaniowymi (Dz. U., poz. 888, 2013).
Ustawa z dnia 29 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o odpadach oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. nr 175, poz. 1458, 2005).
Rozporządzenie (WE) 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 roku w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH), utworzenia Europejskiej Agencji Chemikaliów, zmieniające dyrektywę 1999/45/WE oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 793/93 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1488/94, jak również dyrektywę Rady 76/769/EWG i dyrektywy Komisji 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/WE i 2000/21/WE (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej seria L nr 396 z 30 grudnia 2006 roku z późniejszymi zmianami).
ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ZDROWIA z dnia 22 maja 2012 r. w sprawie sposobu oznakowania miejsc, rurociągów oraz pojemników i zbiorników służących do przechowywania lub zawierających substancje niebezpieczne lub mieszaniny niebezpieczne (Dz. U., poz. 601, 2012)

15.2.Ocena bezpieczeństwa chemicznego

Ocena bezpieczeństwa chemicznego została przeprowadzona dla tej substancji.

Sekcja 16: Inne informacje

Skróty:

NDS - Najwyższe dopuszczalne stężenie na stanowisku pracy – najwyższe dopuszczalne stężenie średnie ważone, którego oddziaływanie na pracownika w ciągu 8-godzinnego czasu pracy, przez cały okres jego aktywności zawodowej, nie powinno spowodować zmian w jego stanie zdrowia oraz w stanie zdrowia jego przyszłych pokoleń
NDSCh - Najwyższe dopuszczalne stężenie chwilowe – najwyższe dopuszczalne stężenie chwilowe ustalone jako wartość średnia, która nie powinna spowodować ujemnych zmian w stanie zdrowia pracownika oraz w stanie zdrowia jego przyszłych pokoleń, jeżeli utrzymuje się w środowisku pracy nie dłużej niż 30 minut w czasie zmiany roboczej
vPvB - Substancja bardzo trwała i wykazująca bardzo dużą zdolność do bioakumulacji
PBT - Substancja trwała, wykazująca zdolność do bioakumulacji i toksyczna
DL_{50} – Dawka śmiertelna – dawka, przy której obserwuje się zgon 50 % badanych zwierząt w określonym przedziale czasowym
CL_{50} – Stężenie śmiertelne - stężenie, przy którym obserwuje się zgon 50 % badanych zwierząt w określonym przedziale czasowym
CE_{50} – Stężenie efektywne – efektywne stężenie substancji powodujące reakcję na poziomie 50% maksymalnej
wartości
DNEL - Poziom niepowodujący szkodliwego działania dla zdrowia człowieka - poziom narażenia na działanie substancji niepowodujący szkodliwego działania dla zdrowia człowieka
PNEC-przewidywane stężenie niepowodujące skutków

Symbole zagrożeń i zwroty H (wskazujące rodzaj zagrożenia) oraz akronimy symboli, klas zagrożenia i kodów kategorii **użyte w sekcji 3. Karty charakterystyki:**

H225	Wysoce łatwopalna ciecz i pary
H319	Działa drażniąco na oczy
Flam. Liq. 2	Substancja łatwopalna kategoria zagrożenia 2
Eye Irrit. 2	Działanie drażniące na oczy kategoria zagrożenia 2

Wszelkie prawa zastrzeżone - zabrania się dokonywania zmian a także kopiowania i rozpowszechniania dokumentu na zewnątrz bez zgody Prezesa Zarządu.

Źródło: Na podstawie danych zawartych w dokumentacji IUCLID i CSR

Zaleca się przeprowadzanie szkoleń za zakresu BHP, w celu zagwarantowania ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska. Konieczne jest zapoznanie osób pracujących przy produkcie z kartą charakterystyki. Zaleca się przechowywanie karty charakterystyki w takim miejscu, aby miały do niej łatwy dostęp wszystkie osoby pracujące przy produkcie, oraz (w razie potrzeby) służby ratownicze.

Powyższe informacje są opracowane w oparciu o bieżący stan wiedzy i dotyczą produktu w postaci, w jakiej jest stosowany. Dane dotyczące tego produktu przedstawiono w celu uwzględnienia wymogów bezpieczeństwa, a nie zagwarantowania jego szczególnych właściwości. W przypadku, gdy warunki stosowania produktu nie znajdują się pod kontrolą producenta, odpowiedzialność za bezpieczne stosowanie produktu spada na użytkownika

Informacje zamieszczone w karcie charakterystyki mają na celu opisanie produktu jedynie z punktu wymagań bezpieczeństwa. Użytkownik jest odpowiedzialny za stworzenie warunków bezpiecznego używania produktu i to on bierze na siebie odpowiedzialność za skutki wynikające z niewłaściwego stosowania niniejszego produktu

Wszelkie prawa zastrzeżone - zabrania się dokonywania zmian a także kopiowania i rozpowszechniania dokumentu na zewnątrz bez zgody Prezesa Zarządu.

Brenntag Polska Sp.z o.o
ul. Bema 21, 47-224 Kędzierzyn-Koźle
(48/77) 4721500, (48/77) 4721600

Metanol

Wersja: X

Data sporządzenia: 12.10.2001
Data aktualizacji: 06.07.2017

Karta Charakterystyki

podstawa prawna:
Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/830 z dnia 28 maja 2015 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH)

SEKCJA 1:Identyfikacja substancji/mieszaniny i identyfikacja przedsiębiorstwa

1.1.Identyfikator produktu

Nazwa handlowa:	Metanol
Identyfikator:	603-001-00-X
Kod towaru:	501561
Numer rejestracji REACH	01-2119433307-44-XXXX
Skład na etykietę/Inne nazwy	Metanol, alkohol metylowy.,

1.2.Istotne zidentyfikowane zastosowania substancji lub mieszaniny oraz zastosowania odradzane

Zastosowania zidentyfikowane
Zastosowania przemysłowe:
półprodukt, Przemysl chemiczny. dystrybucja substancji, formulacja i przepakowanie, zastosowanie jako paliwo, zastosowanie w środkach czyszczących, Chemikalia laboratoryjne, Oczyszczanie ścieków

Zastosowania profesjonalne:
zastosowanie jako paliwo, zastosowanie w środkach czyszczących, Chemikalia laboratoryjne, Odwierty w polach naftowych.

Zastosowania konsumenckie:
zastosowanie w środkach czyszczących, zastosowanie jako paliwo

Zastosowania odradzane:
inne niż wymienione powyżej

1.3.Dane dotyczące dostawcy karty charakterystyki

Nazwa i adres:	Brenntag Polska Sp.z o.o ul. Bema 21, 47-224 Kędzierzyn-Koźle Polska
Nr telefonu:	(48/77) 4721500
Nr faxu:	(48/77) 4721600
adres e-mail: kompetentnej osoby odpowiedzialnej za kartę charakterystyki:	kch@brenntag.pl

1.4.Numer telefonu alarmowego

998 lub 112 lub najbliższa terenowa jednostka PSP

SEKCJA 2:Identyfikacja zagrożeń

2.1.Klasyfikacja substancji lub mieszaniny

Zagrożenia ogólne
Produkt sklasyfikowany jako stwarzający zagrożenie w myśl obowiązujących przepisów

Zagrożenia dla zdrowia

Acute Tox. 3	Toksyczność ostra (droga pokarmowa), kat.3	H301 Działa toksycznie po połknięciu
Acute Tox. 3	Toksyczność ostra (po naniesieniu na skórę), kat.3	H311 Działa toksycznie w kontakcie ze skórą
Acute Tox. 3	Toksyczność ostra (droga oddechowa), kat.3	H331 Działa toksycznie w następstwie wdychania
STOT SE 1	Działanie toksyczne na narządy docelowe – narażenie jednorazowe, kat.1	H370 Powoduje uszkodzenie narządów

Zagrożenia fizyczne

Flam. Liq. 2	Substancja ciekła łatwo palna, kat. 2	H225 Wysoce łatwo palna ciecz i pary

Zagrożenia dla środowiska

nie dotyczy

2.2.Elementy oznakowania

Piktogram(y)określający(-e) rodzaj zagrożenia:



Hasło ostrzegawcze:
Niebezpieczeństwo

Zwrot(-y) wskazujący(-e) rodzaj zagrożenia:
H225 Wysoce łatwo palna ciecz i pary
H301 Działa toksycznie po połknięciu
H311 Działa toksycznie w kontakcie ze skórą
H331 Działa toksycznie w następstwie wdychania
H370 Powoduje uszkodzenie narządów

Zwrot(-y) wskazujący(-e) środki ostrożności:
P210 Przechowywać z dala od źródeł ciepła, gorących powierzchni, źródeł iskrzenia, otwartego ognia i innych źródeł zapłonu. Nie palić.
P241 Używać elektrycznego/wentylującego/oświetleniowego/.../. przeciwwybuchowego sprzętu
P243 Przedsięwziąć środki ostrożności zapobiegające statycznemu rozładowaniu
P260 Nie wdychać pyłu/dymu/gazu/mgły/par/ rozpylonej cieczy.
P280 Stosować rękawice ochronne/odzież ochronną/ ochronę oczu/ochronę twarzy.
P301+P310 W PRZYPADKU POŁKNIĘCIA: natychmiast skontaktować się z OŚRODKIEM ZATRUĆ/lekarzem/...
P303+P361+P353 W PRZYPADKU KONTATKU ZE SKÓRĄ (lub z włosami): Natychmiast zdjąć całą zanieczyszczoną odzież. Spłukać skórę pod strumieniem wody/prysznicem.

P304+P340 W PRZYPADKU DOSTANIA SIĘ DO DRÓG ODDECHOWYCH: wyprowadzić lub wynieść poszkodowanego na świeże powietrze i zapewnić mu warunki do swobodnego oddychania.

P308+P311 W przypadku narażenia lub styczności: skontaktować się z OŚRODKIEM ZATRUĆ/ lekarzem/...
P403+P235 Przechowywać w dobrze wentylowanym miejscu. Przechowywać w chłodnym miejscu.
P405 Przechowywać pod zamknięciem

2.3.Inne zagrożenia
Substancja nie spełnia kryteriów PBT lub vPvB zgodnie z załącznikiem XIII Rozporzadzenia (WE) Nr 1907/2006.
Pary mogą tworzyć mieszniny wybuchowe z powietrzem w temperaturach powyżej temperatury zapłonu.

SEKCJA 3:Skład/informacja o składnikach

3.1.Substancje

Wartość stężenia	Substancja	CAS	WE	Numer indeksowy	Numer rejestracji REACH	Klasa zagrożenia
> 99,85 %	Metanol	67-56-1	200-659-6	603-001-00-X	01-2119433307-44-XXXX	Flam. Liq. 2, H225, Acute Tox. 3, H301, Acute Tox. 3, H311, Acute Tox. 3, H331, STOT SE 1, H370

Pełne brzmienie zwrotów H znajduje się w Sekcji 16.

SEKCJA 4:Środki pierwszej pomocy

4.1.Opis środków pierwszej pomocy

Wdychanie
Wyprowadzić osobę poszkodowaną na świeże powietrze. W przypadku nieregularnego lub zatrzymanego oddechu zastosować sztuczne oddychanie. Natychmiast zapewnić pomoc medyczną.
Kontakt ze skórą
Zdjąć zanieczyszczoną odzież. W przypadku zanieczyszczenia skóry – dokładnie spłukać wodą. W przypadku wystąpienia objawów podrażnienia skonsultować się z lekarzem. Uprać skażone ubranie przed ponownym użyciem.
Kontakt z oczami
Usunąć szkła kontaktowe. Niezwłocznie przemyć dużą ilością wody, również pod powiekami, przez co najmniej 15 minut. Unikać silnego strumienia wody ze względu na ryzyko uszkodzenia rogówki. Zabezpieczyć nieuszkodzone oko. Zapewnić konsultację okulistyczną.
Spożycie
W razie spożycia wywołać wymioty. Natychmiast zapewnić pomoc medyczną. Przemyć usta wodą i następnie wypić dużą ilość wody. Podać do wypicia alkohol etylowy (wódkę 40%) w ilości 100ml. Nieprzytomnej osobie nigdy nie podawać nic doustnie. Poszkodowanego ułożyć w bezpiecznej pozycji, przykryć i utrzymywać w cieple.

4.2.Najważniejsze ostre i opóźnione objawy oraz skutki narażenia

Skutki i objawy narażenia
Wdychanie
wrażliwość na światło, zaburzenia ostrości widzenia, przy wysokich stężeniach, działanie depresyjne na ośrodkowy układ nerwowy, Uszkodzenie nerwów wzrokowych.
Kontakt ze skórą
podrażnienie skóry, zaczerwienienie
Kontakt z oczami
podrażnienie oczu, ból, zaczerwienienie, łzawienie, zapalenie spojówek
Spożycie
podrażnienie gardła, podrażnienie przełyku i żołądka, Zaburzenia krążenia. zaburzenia ostrości widzenia, utrata wzroku, Utrata wzroku może wystąpić po wypiciu 10ml metanolu. Dawka śmiertelna metanolu: od 15ml.

4.3.Wskazania dotyczące wszelkiej natychmiastowej pomocy lekarskiej i szczególnego postępowania z poszkodowanym

Obserwować osobę poszkodowaną przez kilka godzin z uwagi na możliwość wystąpienia opóźnionych objawów zatrucia. Przedstawić lekarzowi niniejszą kartę charakterystyki, Leczenie objawowe. detoksykacja, podtrzymywanie funkcji życiowych

SEKCJA 5:Postępowanie w przypadku pożaru

5.1.Środki gaśnicze

Odpowiednie środki gaśnicze
strumień rozpylonej wody, piana odporna na alkohole, suche proszki gaśnicze, dwutlenek węgla (CO2)

Niewłaściwe środki gaśnicze
silny strumień wody

5.2.Szczególne zagrożenia związane z substancją lub mieszaniną

Wysoce łatwopalna ciecz. Pary z powietrzem tworzą mieszaniny wybuchowe. W wysokich temperaturach i w trakcie pożaru wydzielają się toksyczne gazy/pary. metanol, tlenek węgla. dwutlenek węgla (CO2)

5.3.Informacje dla straży pożarnej

Jeżeli nie nastąpił zapłon uwolnionego produktu, należy użyć rozpylonej wody do rozproszania nagromadzonych oparów. W razie pożaru i/lub wybuchu nie wdychać dymu. Stosować niezależny aparat oddechowy oraz pełną odzież ochronną. Stosować rozpyloną wodę do chłodzenia zamkniętych pojemników. Nie dopuścić do przedostawania się środków gaśniczych do kanalizacji, wód powierzchniowych lub gruntowych. Pozostałości po pożarze i zanieczyszczona woda gaśnicza muszą być usunięte zgodnie z przepisami.

SEKCJA 6:Postępowanie w przypadku niezamierzonego uwolnienia do środowiska

6.1.Indywidualne środki ostrożności, wyposażenie ochronne i procedury w sytuacjach awaryjnych

Zawiadomić otoczenie o awarii. Zapobiegać wejściu do strefy zagrożenia nieupoważnionych osób. Nie należy podejmować żadnych działań, które stwarzałyby ryzyko dla kogokolwiek chyba, że jest się odpowiednio przeszkolonym. Do prac związanych z likwidacją skutków awarii skierować osoby przeszkolone i wyposażone w odpowiednie środki ochrony. Unikać kontaktu z uwolnionym produktem. Nie dotykać, ani nie chodzić po rozlanym materiale. Unikać wdychania pary/mgły/aerozolu. Stosować indywidualne wyposażenie ochronne. Zapewnić odpowiednią wentylację. Usunąć wszystkie źródła zapłonu. Ugasić otwarty ogień. Nie palić.

6.2.Środki ostrożności w zakresie ochrony środowiska

Zapobiec rozprzestrzenianiu się lub dostaniu się do kanalizacji, cieków wodnych, gleby. Zabezpieczyć studzienki ściekowe. W przypadku skażenia środowiska poinformować odpowiednie służby.

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

Zatamować wyciek. Uszkodzone opakowania umieścić w pojemniku ochronnym. Ograniczyć rozlewy za pomoc obwałowania z ziemi, piasku. Duże wycieki powinny być zebrane mechanicznie (odpompowane) celem usunięcia. Małe rozlewy zebrać za pomocą niepalnego materiału chłonnego. Zebrać i przenieść do właściwie oznakowanych pojemników. Przekazać do usunięcia/likwidacji. Po oczyszczeniu, pozostałości spłukać wodą. Popłuczyny zebrać i usunąć jako odpad.

6.4.Odniesienia do innych sekcji

Informacje dotyczące odpowiedniego indywidualnego wyposażenia ochronnego podano w sekcji 8.
Usuwać zgodnie z zaleceniami przedstawionymi w sekcji 13.

SEKCJA 7:Postępowanie z substancjami i mieszaninami oraz ich magazynowanie

7.1.Środki ostrożności dotyczące bezpiecznego postępowania

Zabezpieczyć pojemniki przed mechanicznym uszkodzeniem, Pojemniki, które były już otwierane powinny być ponownie szczelnie zamknięte i przechowywane w pozycji uniemożliwiającej wycieki. Stosować zgodnie z zasadami bezpieczeństwa i higieny pracy. Używać osobistego wyposażenia ochronnego. Unikać zanieczyszczenia oczu i skóry. Unikać wdychania par lub mgieł. Zapewnić odpowiednią wentylację. Nie jeść i nie pić oraz nie palić tytoniu w miejscu stosowania. Myć ręce przed każdą przerwą i po zakończeniu pracy. Zdjąć i uprać skażoną odzież przed ponownym użyciem. Nie ogrzewać produktu. Nie używać narzędzi iskrzących. Stosować wyposażenie w wersji EX. Wyeliminować źródła zapłonu. Zastosować środki ostrożności zapobiegające wyładowaniom elektrostatycznym. Puste pojemniki mogą zawierać resztki produktu, przez co mogą stwarzać zagrożenienie.

7.2.Warunki bezpiecznego magazynowania, w tym informacje dotyczące wszelkich wzajemnych niezgodności

Przechowywać we właściwie oznakowanych pojemnikach. Przechowywać pojemniki szczelnie zamknięte w suchym, chłodnym i dobrze wentylowanym miejscu. Przechowywać w atmosferze gazu obojętnego. Przechowywać w temperaturach: < 30°C. Trzymać z dala od źródeł ciepła i zapłonu. Chronić przed bezpośrednim światłem słonecznym. Przechowywać w magazynie z instalacją oświetleniową w wykonaniu przeciwwybuchowym. Trzymać z dala od żywności, napojów i paszy dla zwierząt. Przechowywać z dala od materiałow niezgodnych (patrz sekcja 10 karty charakterystyki).

SEKCJA 8:Kontrola narażenia/środki ochrony indywidualnej

8.1.Parametry dotyczące kontroli

Wartość DNEL

Metanol	Wartość DNEL	dla pracowników	przez kontakt ze skórą	narażenie ostre	działanie ogólnoustrojowe	40 mg/kg mc/dzień
	Wartość DNEL	dla pracowników	przez wdychanie	narażenie ostre	działanie ogólnoustrojowe	260 mg/m³
	Wartość DNEL	dla pracowników	przez wdychanie	narażenie ostre	działanie miejscowe	260 mg/m³
	Wartość DNEL	dla pracowników	przez kontakt ze skórą	narażenie przewlekłe	działanie ogólnoustrojowe	40 mg/kg mc/dzień
	Wartość DNEL	dla pracowników	przez wdychanie	narażenie przewlekłe	działanie miejscowe	260 mg/m³
	Wartość DNEL	dla konsumentów	przez kontakt ze skórą	narażenie ostre	działanie ogólnoustrojowe	8 mg/kg mc/dzień
	Wartość DNEL	dla konsumentów	przez wdychanie	narażenie ostre	działanie ogólnoustrojowe	50 mg/m³
	Wartość DNEL	dla konsumentów	po spożyciu	narażenie ostre	działanie ogólnoustrojowe	8 mg/kg mc/dzień
	Wartość DNEL	dla konsumentów	przez wdychanie	narażenie ostre	działanie miejscowe	50 mg/m³
	Wartość DNEL	dla konsumentów	przez kontakt ze skórą	narażenie przewlekłe	działanie ogólnoustrojowe	8 mg/kg mc/dzień
	Wartość DNEL	dla konsumentów	przez wdychanie	narażenie przewlekłe	działanie ogólnoustrojowe	50 mg/m³
	Wartość DNEL	dla konsumentów	po spożyciu	narażenie przewlekłe	działanie ogólnoustrojowe	8 mg/kg mc/dzień
	Wartość DNEL	dla konsumentów	przez wdychanie	narażenie przewlekłe	działanie miejscowe	50 mg/m³

Wartości PNEC

Metanol	Wartość PNEC	Woda słodka	154 mg/l	(AF = 100)
	Wartość PNEC	Woda morska	15,4 mg/l	(AF = 1000)
	Wartość PNEC	Uwalnianie okresowe	1 540 mg/l	(AF = 10)
	Wartość PNEC	Osad	570,4 mg/kg	

Najwyższe dopuszczalne stężenia

Metanol	NDS	100 mg/m³
	NDSCH	300 mg/m³

Komentarz
NDS zgodnie z Rozporządzeniem MIPS z dn. 6 czerwca 2014, Dz.U. 2014, poz.817

Dopuszczalne wartości biologiczne

Metanol	Mocz	Dopuszczalne wartości biologiczne	6,0 mg/l

Zalecane procedury monitorowania
Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 2 luty 2011 r. w sprawie badań i pomiarów czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy (Dz.U. 2011, nr 33, poz. 166)

8.2.Kontrola narażenia

Techniczne środki kontroli
Instalacja elektryczna w wykonaniu przeciwwybuchowym.
Do utrzymania narażenia na opary poniżej zalecanych limitów zaleca się stosowanie wentylacji ogólnej i lokalnej wyciągowej.
Zapewnić urządzenia do płukania oczu i prysznice bezpieczeństwa w pobliżu stanowiska pracy.

Indywidualne środki ochrony
Ochrona dróg oddechowych
Używać środków ochrony górnych dróg oddechowych, jeśli nie zapewniono odpowiedniej wentylacji wyciągowej lub jeśli ocena ekspozycjiwskazuje taką konieczność Maska przeciwgazowa z pochłaniaczem wielogazowym. Aparat izolujący drogi oddechowe z niezależnym źródłem powietrza.

Ochrona oczu
Okulary ochronne z osłonami bocznymi

Ochrona rąk i skóry
Rękawice ochronne Materiał rękawic Guma naturalna PCW Kauczuk butylowy Uwzględnić informację podaną przez producenta i dotyczącą czasów przepuszczania i przebicia, i specyficzne warunki w miejscu pracy

Inne wyposażenie ochronne:
Ubranie ochronne w wersji antystatycznej Buty antystatyczne

Odniesienia do przepisów
Środki ochrony osobistej powinny spełniać wymogi Rozporzadzenia Ministra Gospodarki z dn. 21 grudnia 2005 w sprawie zasadniczych wymagań dla środków ochrony indywidualnej (Dz.U. nr 259, poz.2173).

Zalecenia ogólne:
Unikać zanieczyszczenia oczu i skóry oraz wdychania par/gazów/mgły. Zdjąć i uprać skażoną odzież przed ponownym użyciem. Myć ręce przed posiłkami i bezpośrednio po stosowaniu produktu. Nie jeść, nie pić, nie palić podczas stosowania produktu.

Kontrola narażenia środowiska
Unikać uwalniania do środowiska. Emisja z układów wentylacyjnych i urządzeń procesowych powinna być sprawdzana w celu określenia ich zgodności z wymogami praw o ochronie środowiska.

SEKCJA 9:Właściwości fizyczne i chemiczne

9.1.Informacje na temat podstawowych właściwości fizycznych i chemicznych

	Stan skupienia	Kolor
Wygląd:	ciecz	bezbarwny

Zapach:	aromatyczny
Próg zapachu:	2 660 - 11 700 mg/m³
pH:	brak dostępnych danych
Temperatura topnienia/krzepnięcia:	-97,8 °C
Początkowa temperatura wrzenia i zakres wrzenia:	64 - 65,8 °C
Temperatura zapłonu:	9,7 °C

Szybkość parowania:	5,3	względem eteru
Palność (ciała stałego, gazu):	nie dotyczy ciecz	
Górna granica palności lub górna granica wybuchowości:	44 % vol	
Dolna granica palności lub górna granica wybuchowości:	5,5 % vol	

Prężność par:	120 hPa	20 °C
	169,27 hPa	25 °C
	510 hPa	50 °C

Gęstość par:	1,1
Gęstość względna:	brak dostępnych danych

Rozpuszczalność:	Woda.	całkowicie rozpuszczalny
	Etanol.	bardzo dobrze rozpuszczalny
	Eter.	bardzo dobrze rozpuszczalny

Współczynnik podziału: n-oktanol/woda:	-0,77
Temperatura samozapłonu:	455 °C
Temperatura rozkładu:	brak dostępnych danych

Lepkość:	Lepkość dynamiczna.	0,544 - 0,59 mPa.s	25 °C
Właściwości wybuchowe:	Możliwe jest tworzenie wybuchowych mieszanin powietrza z oparami.		
Właściwości utleniające:	Brak dostępnych danych.		

9.2.Inne informacje

Minimalna energia zapłonu:	0,14 mJ
Przewodnictwo elektryczne:	brak dostępnych danych
Napięcie powierzchniowe:	brak dostępnych danych

Gęstość:	0,7905 - 0,7925 g/cm³

Dodatkowe informacje	Masa cząsteczkowa	32,04

SEKCJA 10:Stabilność i reaktywność

10.1.Reaktywność
Produkt jest reaktywny w obecności materiałów niezgodnych.

10.2.Stabilność chemiczna
Stabilny w warunkach normalnych.

10.3.Możliwość występowania niebezpiecznych reakcji
Pary mogą tworzyć z powietrzem mieszaninę wybuchową. Kontakt z materiałami niezgodnymi może spowodować gwałtowne lub wybuchowe reakcje. Działa korodująco na metale.

10.4.Warunki, których należy unikać
Wysoka temperatura. Źródła zapłonu. Promieniowanie UV.

10.5.Materiały niezgodne
Silne utleniacze. Mocne zasady. Kwasy. Sole amonowe.

10.6.Niebezpieczne produkty rozkładu
Podczas rozkładu termicznego mogą uwalniać się: toksyczne gazy/opary. Tlenek węgla. Dwutlenek węgla. Promieniowanie UV może powodować powstawanie formaldehydu.

SEKCJA 11:Informacje toksykologiczne

11.1.Informacje dotyczące skutków toksykologicznych

Toksyczność ostra drogą pokarmową

Metanol	LD50	1 187 - 2 769 mg/kg	szczur	
		0,3 - 1,0 g/kg	człowiek	dawka śmiertelna

Toksyczność ostra przez skórę

Metanol	LD50	17 100 mg/kg	królik

Toksyczność ostra drogą oddechową

Metanol	LC50	128,2 mg/l	4 h	szczur

Toksyczność ostra przy innych drogach podania

Działanie żrące/drażniące na skórę

Nie działa drażniąco, królik

Poważne uszkodzenie oczu/działanie drażniące na oczy

Nie działa drażniąco, królik

Działanie uczulające na drogi oddechowe

Nie działa uczulająco, świnka morska

Działanie uczulające na skórę

Nie działa uczulająco, świnka morska

Działanie mutagenne na komórki rozrodcze

Podsumowanie
Kryteria klasyfikacyjne nie zostały spełnione

Rakotwórczość

Podsumowanie
Kryteria klasyfikacyjne nie zostały spełnione

Szkodliwe działanie na rozrodczość

Metanol	NOAEC Toksyczność dla matki	1,3 mg/l	szczur	
	NOAEC Teratogenność	1,3 mg/l	szczur	
	NOAEC Toksyczność dla matki	2,39 mg/l	małpa	
	NOAEC Teratogenność	2,39 mg/l	małpa	
	NOAEL Negatywne działanie dla plemników	1 000 mg/kg mc/dzień		doustnie

Podsumowanie

Kryteria klasyfikacyjne nie zostały spełnione

Działanie toksyczne na narządy docelowe – narażenie jednorazowe

Podsumowanie
Powoduje uszkodzenie narządów
Narażone organy
Oczy

Działanie toksyczne na narządy docelowe – narażenie powtarzane

Podsumowanie
W oparciu o dostępne dane kryteria klasyfikacyjne nie zostały spełnione

Zagrożenie spowodowane aspiracją

Kryteria klasyfikacyjne nie zostały spełnione

Informacje dotyczące prawdopodobnych dróg narażenia
Wdychanie.
Spożycie.
Kontakt ze skórą.
Kontakt z oczami.

Objawy związane z właściwościami fizycznymi, chemicznymi i toksykologicznymi
Wdychanie.
kaszel
ból głowy
zawroty głowy
nudności
wymioty
działanie narkotyczne
wrażliwość na światło
zaburzenia ostrości widzenia
Spożycie.
drgawki
zaburzenia ostrości widzenia
Wahania ciśnienia tętniczego.
Zaburzenia krążenia.
arytmia
zapaść krążeniowa
utrata przytomności
Kontakt ze skórą.
odtłuszczenie
przy długotrwałym narażeniu
Może wysuszać skórę.
pękanie skóry
Objawy narażenia przewlekłego
stany zapalne
wysypka
Kontakt z oczami.
zaczerwienienie
pieczenie

Opóźnione, bezpośrednie oraz przewlekłe skutki krótko- i długotrwałego narażenia
podrażnienie błon śluzowych układu oddechowego
zapalenie błon śluzowych dróg oddechowych
działanie na ośrodkowy układ nerwowy
Kwasica metaboliczna.
obrzęk płuc
obrzęk mózgu
śpiączka
podrażnienie oczu
Zapalenie spojówek.
Uszkodzenie nerwów wzrokowych.
utrata wzroku
Utrata wzroku może wystąpić po wypiciu 10ml metanolu.
przy długotrwałym narażeniu
Uszkodzenie ośrodkowego układu nerwowego.
uszkodzenie nerek
Uszkodzenie serca.

SEKCJA 12:Informacje ekologiczne

12.1.Toksyczność

Metanol	Toksyczność ostra dla ryb	LC50	15 400 mg/l	96 h	Lepomis macrochirus
	Toksyczność ostra dla ryb	LC50	10 800 mg/l	96 h	Oncorhynchus mykiss
	Toksyczność ostra dla ryb	LC50	10 000 mg/l	48 h	Leuciscus idus
	Toksyczność dla skorupiaków	EC50	> 10 000 mg/l	48 h	Daphnia magna
	Toksyczność ostra dla alg	EC50	ok. 22 000 mg/l	96 h	Pseudokirchneriella subcapitata
	Toksyczność przewlekła dla ryb	EC10/LC10	7 900 mg/l		Oryzias latipes

12.2.Trwałość i zdolność do rozkładu

Metanol	Biochemiczne zapotrzebowanie na tlen	BZT5	0,6 - 1,1 gO2/g		
	Chemiczne zapotrzebowanie na tlen	CHZT	1,42 gO2/g		
	Biodegradowalność		71,5 %	5 dni	woda słodka
	Biodegradowalność		95 %	20 dni	woda słodka
	Biodegradowalność		69 %	5 dni	woda morska
	Biodegradowalność		97 %	20 dni	woda morska
	Okres półtrwania w wodzie		1 - 10 dni		oszacowane

Podsumowanie
Łatwo biodegradowalny

12.3.Zdolność do bioakumulacji

Metanol	Współczynnik biokoncentracji	BCF	< 10
	Współczynnik podziału: n-oktanol/woda	LogPow	-0,82 - 0,66

Podsumowanie
Nie ulega znaczącej akumulacji w organizmach.

12.4.Mobilność w glebie

Podsumowanie
Produkt jest rozpuszczalny w wodzie. Niski potencjał do adsorpcji. Wysoce mobilny w glebie

12.5.Wyniki oceny właściwości PBT i vPvB
Substancja nie spełnia kryteriów PBT lub vPvB zgodnie z załącznikiem XIII Rozporzadzenia (WE) Nr 1907/2006.

12.6.Inne szkodliwe skutki działania
Nie dopuścić do przedostania się produktu do kanalizacji, wód gruntowych i powierzchniowych oraz gleby.

SEKCJA 13:Postępowanie z odpadami

13.1.Metody unieszkodliwiania odpadów
Przestrzegać niżej wymienionych przepisów:
Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U.2013 poz.21) ze zmianami.
Ustawa z dnia 13 czerwca 2013 r. o gospodarce opakowaniami i odpadami opakowaniowymi (Dz.U.2013, poz.888).
Tworzenie odpadów powinno być unikane lub ograniczane do minimum, jeśli to możliwe. Nie usuwać bezpośrednio do kanalizacji. Niszczyć zgodnie z obowiązujacymi przepisami w zakresie utylizacji odpadów. Niszczyć przez spalanie w specjalnie przygotowanych do tego celu urządzeniach odpowiadających przepisom w zakresie utylizacji odpadów. Opróżnione, nieoczyszczone pojemniki mogą zawierać pozostałości produktu (ciecz, pary) i mogą stwarzać zagrożenie pożarowe/wybuchowe. Nie używać ponownie pusty pojemników. Nieoczyszczonych opakowań/zbiorników nie wolno: ciąć, wiercić, szlifować, spawać ani wykonywać tych czynności w ich pobliżu.
Kod odpadu: 07 01 04* Inne rozpuszczalniki organiczne, roztwory z przemywania i ciecze macierzyste.
Rozporzadzenie Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. 2014 poz.1923).

SEKCJA 14:Informacje dotyczące transportu

14.1.Numer UN (numer ONZ)

Rodzaj transportu	Numer UN
ADR	1230
RID	1230
ADN	1230
IMDG	1230
ICAO	1230

14.2.Prawidłowa nazwa przewozowa UN

Rodzaj transportu	Prawidłowa nazwa przewozowa UN
ADR	1230 Metanol
RID	1230 Metanol
ADN	1230 Metanol
IMDG	1230 Metanol
ICAO	1230 Metanol

14.3.Klasa(-y) zagrożenia w transporcie

Rodzaj transportu	Klasa zagrożenia w transporcie:	Kod klasyfikacyjny:	Nr rozpoznawczy zagrożenia :	Kod ograniczeń przejazdu przez tunele:	Numery nalepek ostrzegawczych :
ADR	3	FT1	336	D/E	3 6.1
RID	3	FT1	336	D/E	3 6.1
ADN	3	FT1	336	D/E	3 6.1
IMDG	3	FT1	336	D/E	3 6.1
ICAO	3	FT1	336	D/E	3 6.1





14.4.Grupa pakowania

Rodzaj transportu	Grupa pakowania:
ADR	II
RID	II
ADN	II
IMDG	II
ICAO	II

14.5.Zagrożenia dla środowiska
Produkt nie stanowi zagrożenia dla środowiska zgodnie z kryteriami zawartymi w przepisach modelowych ONZ.

14.6.Szczególne środki ostrożności dla użytkowników
brak dostępnych danych

14.7.Transport luzem zgodnie z załącznikiem II do konwencji MARPOL i kodeksem IBC
nie dotyczy

SEKCJA 15:Informacje dotyczące przepisów prawnych

15.1.Przepisy prawne dotyczące bezpieczeństwa, zdrowia i ochrony środowiska specyficzne dla substancji lub mieszaniny
Ustawa z dnia 25 lutego 2011 r. o substancjach chemicznych i ich mieszaninach (Dz.U. Nr 63 z 2011r. poz.322) z późniejszymi zmianami.
Rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 ws. REACH z późniejszymi zmianami
Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1272/2008 z dnia 16 grudnia 2008r. w sprawie klasyfikacji, oznakowania i pakowania substancji i mieszanin, zmieniające i uchylajace dyrektywy 67/548/EWG i 1999/45/WE oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 z późniejszymi zmianami
Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR).

15.2.Ocena bezpieczeństwa chemicznego
Ocena bezpieczeństwa chemicznego została przeprowadzona dla tej substancji.

SEKCJA 16:Inne informacje

Zmiany w stosunku do wersji poprzedniej
Aktualizacja ogólna

Wyjaśnienie skrótów i akronimów stosowanych w karcie charakterystyki
Asp. Tox. - Zagrożenie spowodowane aspiracją
Aquatic Acute - Stwarzające zagrożenie dla środowiska wodnego, zagrożenie ostre
Aquatic Chronic - Stwarzające zagrożenie dla środowiska wodnego, zagrożenie przewlekłe
Ozone - Stwarzające zagrożenie dla warstwy ozonowej
Lact. - Wpływ na laktację lub oddziaływanie szkodliwe na dzieci karmione piersią
NDS Najwyższe dopuszczalne stężenie
NDSCh Najwyższe dopuszczalne stężenie chwilowe
NDSP Najwyższe dopuszczalne stężenie pułapowe
vPvB (Substancja) Bardzo trwała i wykazująca bardzo dużą zdolność do bioakumulacji
PBT (Substancja) Trwała, wykazująca zdolność do bioakumulacji i toksyczna
PNEC Przewidywane stężenie niepowodujące skutków
DNEL Pochodny poziom stężenia, niepowodujacy zmian

LD50 - Dawka letalna, przy której obserwuje się zgon 50% badanych zwierząt
LC50 - Stężenie letalne, przy którym obserwuje się zgon 50 % badanych zwierząt
LOEC - Najniższe stężenie wywołujące dający się zaobserwować efekt
NOEL - Najwyższe poziom, przy którym nie obserwuje się efektów
NOEC - Najwyższe stężenie, przy którym nie obserwuje się efektów
ECX - Stężenie efektywne, przy którym obserwuje się X% zmiany np. zmniejszenie wzrostu lub szybkości wzrostu
ADR Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych
ADN Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi
RID Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych
IMDG Międzynarodowy Kodeks Morski Towarów Niebezpiecznych
ICAO/IATA Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych
UVCB - Substancje o nieznanym lub zmiennym składzie, złożone produkty reakcji lub materiały biologiczne
STOT RE - Działanie toksyczne na narządy docelowe – powtarzane narażenie, kat.1
Expl. - Materiał wybuchowy
Flam. Gas - Gaz łatwo palny
Flam. Aerosol - Wyrób aerozolowy łatwo palny
Ox. Gas - Gaz utleniający
Press. Gas - Gaz pod ciśnieniem
Flam. Liq. - Substancja ciekła łatwo palna
Flam. Sol. - Substancja stała łatwo palna
Self-react. - Substancja lub mieszanina samoreaktywna
Pyr. Liq. - Substancja ciekła piroforyczna
Pyr. Sol. - Substancja stała piroforyczna
Self-heat. - Substancja lub mieszanina samonagrzewającą się
Water-react. - Substancja lub mieszanina, która w kontakcie z wodą uwalnia łatwopalny gaz
Ox. Liq. - Substancja ciekła utleniająca
Ox. Sol. - Substancja stała utleniająca
Org. Perox. - Nadtlenek organiczny, typu A
Met. Corr. - Substancja lub mieszanina powodująca korozję metali
Acute Tox. - Toksyczność ostra
Skin Corr. - Działanie żrące na skórę
Skin Irrit. - Działanie drażniące na skórę
Resp. Sens. - Działanie uczulające na drogi oddechowe
Skin Sens. - Działanie uczulające na skórę
Muta. - Działanie mutagenne na komórki rozrodcze, kat.1A
Carc. - Rakotwórczość
Repr. - Działanie szkodliwe na rozrodczość, kat.1A
STOT SE - Działanie toksyczne na narządy docelowe

Odniesienia do kluczowej literatury i źródeł danych

Niniejsza karta charakterystyki opracowana została na podstawie karty charakterystyki dostarczonej przez producenta i/lub internetowych baz danych oraz obowiązujących przepisów.

Zalecenia dotyczące wszelkich wskazanych szkoleń pracowników

Osoby uczestniczące w obrocie produktem powinny zostać przeszkolone w zakresie postępowania, bezpieczeństwa i higieny. Pracownicy/kierowcy pojazdów powinni odbyć przeszkolenie i uzyskać stosowne zaświadczenie zgodnie z wymaganiami przepisów ADR.

Wykaz zwrotów wskazujących rodzaj zagrożenia oraz warunki bezpiecznego stosowania

H225 Wysoce łatwo palna ciecz i pary

H301 Działa toksycznie po połknięciu

H311 Działa toksycznie w kontakcie ze skórą

H331 Działa toksycznie w następstwie wdychania

H370 Powoduje uszkodzenie narządów

nie dotyczy

P210 Przechowywać z dala od źródeł ciepła, gorących powierzchni, źródeł iskrzenia, otwartego ognia i innych źródeł zapłonu. Nie palić.

P241 Używać elektrycznego/wentylującego/oświetleniowego/.../. przeciwwybuchowego sprzętu

P243 Przedsięwziąć środki ostrożności zapobiegające statycznemu rozładowaniu

P260 Nie wdychać pyłu/dymu/gazu/mgły/par/ rozpylonej cieczy.

P280 Stosować rękawice ochronne/odzież ochronną/ ochronę oczu/ochronę twarzy.

P301+P310 W PRZYPADKU POŁKNIĘCIA: natychmiast skontaktować się z OŚRODKIEM ZATRUĆ/lekarzem/...

P303+P361+P353 W PRZYPADKU KONTATKU ZE SKÓRĄ (lub z włosami): Natychmiast zdjąć całą zanieczyszczoną odzież. Spłukać skórę pod strumieniem wody/prysznicem.

P304+P340 W PRZYPADKU DOSTANIA SIĘ DO DRÓG ODDECHOWYCH: wyprowadzić lub wynieść poszkodowanego na świeże powietrze i zapewnić mu warunki do swobodnego oddychania.

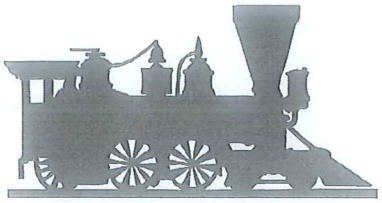
P308+P311 W przypadku narażenia lub styczności: skontaktować się z OŚRODKIEM ZATRUĆ/ lekarzem/...

P403+P235 Przechowywać w dobrze wentylowanym miejscu. Przechowywać w chłodnym miejscu.

P405 Przechowywać pod zamknięciem

Inne informacje

Niniejsza karta została przygotowana w celu przekazania dalszym użytkownikom informacji o produkcie
Informacje zawarte w karcie charakterystyki dotyczą produktu w postaci w jakiej jest dostarczany.
Dane zawarte w karcie charakterystyki oparte są na naszej aktualnej wiedzy i doświadczeniu i opisują produkt w zakresie wymogów bezpieczeństwa.
Dane te nie mogą być uważane w żadnym przypadku za opis jakości towaru (specyfikacja produktu).



PLAN
SYTUACYJNY
BOCZNICY KOLEJOWEJ
NORMALNOTOROWEJ
SKALA 1 : 500
ZAKŁAD PRODUKCJI ETANOLU I BIOPALIW
ul. Monopolowa 4
51 – 501 Wrocław

odgałęziającej się od toru dojazdowego do zespołu bocznic rozjazdem pojedynczym zwyczajnym Nr 201 w km 17,874 (odniesienie prostopadłe do linii kolejowej nr 292 Jelcz Miłoszyce – Wrocław Osobowice), tor dojazdowy do zespołu bocznic odgałęzia się w stacji Wrocław Swojczyce od toru nr 8 rozjazdem Nr 17a/b. w km 17,624 linii kolejowej nr 292 Jelcz Miłoszyce – Wrocław Osobowice zarządzanej przez PKP PLK S.A.

1

Maj 2018 r.

Bocznica kolejowa ZAKŁAD PRODUKCJI ETANOLU I BIOPALIW WROCŁAW

WYKAZ TORÓW

Nr toru	nazwa toru i przeznaczenie	granica toru od do	Długość całkowita	Długość Użyteczna od	Długość Użyteczna do	Długość Użyteczna (m)	Rodzaj szyny	Rodzaj podkłady podsypka	poj. w wag. o dł. 17 m	uwagi
201	dojazdowy zdawczo-odbiorczy	PR 201 - PR 202 PR 202 - ŚR 207 **PR 201 - ŚR 207**	154,03 328,68 **482,71**	* PZ-O	* UKR 207	* 213 **213**	S49	drewno tłuczeń	* 12 **12**	
202	zdawczo-odbiorczy	**PR 202 - ŚR 207**	**300,44**	PZ-O	UKR 207	213 **213**	S49	drewno tłuczeń	12 **12**	
203	komunikacyjny ładunkowy	**PR 203 - ŚR 208**	**332,83**	UKR 203	PR 204	**87,83**	S49 S42	drewno tłuczeń	**5**	
204	ładunkowy	PR 204 - PR 205 PR 205 - K.OPOR **PR 204 - K.OPOR**	235,71 108,23 **343,94**	* koniec przejazdu	* PPP	* 88 **88**	S49	drewno beton tłuczeń	9 6 **15**	
205	ładunkowy wagowy	PR 205- PR 206 PR 206 - K.OPOR **PR** **205 - K.OPOR**	192,42 103,94 **296,36**	* UKR 306	* Z1	* **82,00**	S49	drewno beton tłuczeń	* 4 **4**	
206	ładunkowy	PR 206- PR 215 PR 215 - K.OPOR **PR** **206 - K.OPOR**	195,65 168,20 **363,85**	UKR 206 PR 215	UKR 215 PPP	108 158,20 **266,2**	S49	drewno beton tłuczeń	6 9 **15**	
207	odstawczy ładunkowy	ŚR 207 - PR 212 PR 212 - K.OPOR **ŚR 207 - K.OPOR**	170,41 150,86 **325,27**	UKR 207 UKR 212	PR 212 PPP	136 96 **232**	S49	drewno beton tłuczeń	8 5 **13**	
208	odstawczy ładunkowy	ŚR 208 - PR 210 PR 210 - ŚR 213 ŚR 213 - K.OPOR **ŚR 208 - K.OPOR**	49,93 135,27 101,05 **286,25**	* UKR 210 UKR 213	* UKR 213 PPP	* 52,00 53,00 **105,00**	S49	drewno beton tłuczeń	* 3 3 **6**	
209	ładunkowy wagowy	PR 209 - PR 211 PR 211 - PR 214 PR 214 - K.OPOR **PR 209 - K.OPOR**	58,36 122,52 45,38 **226,26**	* PR 211 PR 214	* UKR 214 PPP	* 78,10 35,38 **113,48**	S49	drewno beton tłuczeń	* 4 2 **6**	
210	trakcyjny	**PR 209 - K.OPOR**	**96,50**	*	*	*	S49	drewno tłuczeń	*	

211	ładunkowy	PR 215 - K.OPOR	192,08	koniec przejazdu	PPP	73,00	S49	drewno tłuczeń	4	
212	ładunkowy	PR 216 - K.OPOR	157,48	koniec przejazdu	PPP	73,00	S49	drewno tłuczeń	4	
łącznik	komunikacyjny	PR 207 - PR 209	102,63	*	*	*	S49	drewno tłuczeń	*	
łącznik	komunikacyjny	PR 210 - PR 211	68,82	*	*	*	S49	drewno tłuczeń	*	
łącznik	komunikacyjny	PR 212 - PR 214	109,01	*	*	*	S49	drewno tłuczeń	*	
			3684,48			1546,51			91	

Objaśnienia

PR	początek rozjazdu (styk prediglicowy)	UKR	ukres rozjazdu	koniec przejazdu
ŚR	środek rozjazdu krzyżowego	K.OPOR	kozioł oporowy	
PPP	początk poduszki piaskowej	Z1	tarcza zaporowa	

Janusz Kłopo
Geodeta Uprawniony
Nr 9622 Świadectwo wydane przez MGPiP

Bocznica kolejowa ZAKŁAD PRODUKCJI ETANOLU I BIOPALIW WROCŁAW

WYKAZ ROZJAZDÓW							
Nr rozjazdu	rodzaj	typ	skos	promień	podrozjezdnice	podsypka	uwagi
201	zw.lewy	S49	1:9	190	drewniane	tłuczeń	
202	zw.lewy	S49	1:7,5	190	drewniane	tłuczeń	
203	zw.lewy	S49	1:9	190	drewniane	tłuczeń	
204	zw.lewy	S49	1:9	190	drewniane	tłuczeń	
205	zw.lewy	S49	1:9	190	drewniane	tłuczeń	
206	zw.prawy	S49	1:9	190	drewniane	tłuczeń	
207	krzyż.podwójny	S49	1:9	190	drewniane	tłuczeń	
208	krzyż.podwójny	S49	1:9	190	drewniane	tłuczeń	
209	zw.lewy	S49	1:9	190	drewniane	tłuczeń	
210	zw.lewy	S49	1:9	190	drewniane	tłuczeń	
211	zw.lewy	S49	1:9	190	drewniane	tłuczeń	
212	zw.lewy	S49	1:9	190	drewniane	tłuczeń	
213	krzyż.podwójny	S49	1:9	190	drewniane	tłuczeń	
214	zw.lewy	S49	1:9	190	drewniane	tłuczeń	
215	zw.prawy	S49	1:7,5	190	drewniane	tłuczeń	
216	zw.lewy	S49	1:7,5	190	drewniane	tłuczeń	

Janusz Kłepo
Geodeta Uprawniony
Nr 9622
Świadectwo wydane przez MGPiP