

Załącznik do uchwały Nr 269/2019
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 23 kwietnia 2019 r.

Instrukcja kwalifikowania materiałów pochodzących z działalności PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Im-3

Spis treści

§ 1. Cel instrukcji i podstawowe definicje	3
§ 2. Zakres Instrukcji	4
§ 3. Etap A – wstępna kwalifikacja rodzaju i ilości materiałów do pozyskania	6
§ 4. Etap B – kwalifikacja.....	7
§ 5. Etap C – ostateczna kwalifikacja.....	8
§ 6. Legalizacja materiałów staroużytecznych nawierzchni kolejowej	11
§ 7. Rozliczenie.....	11
§ 8. Inne postanowienia.....	12
§ 9. Zakres odpowiedzialności	13
§ 10. Szczegółowe postanowienia dotyczące szyn staroużytecznych do regeneracji	14
Załącznik nr 1	15
Załącznik nr 2.....	16
Załącznik nr 3.....	17
Załącznik Nr 4	18
Załącznik Nr 5	19
Załącznik Nr 6	20
Załącznik nr 7	21
Załącznik nr 8.....	22
Załącznik nr 9.....	23
Załącznik nr 10.....	24
Załącznik Nr 11	25
Załącznik Nr 12	27
Załącznik Nr 13.....	29
Załącznik Nr 14	41
Załącznik Nr 15	47

§ 1.

Cel instrukcji i podstawowe definicje

1. Instrukcja kwalifikowania materiałów pochodzących z działalności PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Im-3, zwana dalej "Instrukcją Im-3", określa zasady obowiązujące w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w zakresie przeprowadzania kwalifikacji materiałów pochodzących z działalności Spółki.
2. Określenie zasad kwalifikacji w niniejszej Instrukcji służy do usystematyzowania procesów w gospodarce materiałowej oraz prawidłowego rozliczania materiałów pochodzących z działalności Spółki.
3. W Instrukcji Im-3 stosuje się poniższe określenia:
 - 1) Spółka – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
 - 2) Zakład – właściwy terenowo PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych na obszarze którego realizowane są roboty;
 - 3) Sekcja Eksploatacji – wykonawcza komórka organizacyjna Zakładu;
 - 4) Centrum – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji;
 - 5) uzyskanie finansowania – należy rozumieć decyzje otrzymywane z właściwej merytorycznie komórki Centrali Spółki w formie:
 - a) prowizorium lub planu działalności operacyjnej,
 - b) prowizorium lub planu działalności inwestycyjnej;
 - 6) Zamawiający – jednostka organizacyjna Spółki przygotowująca i prowadząca postępowanie o udzielenie zamówienia tj.:
 - a) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w zakresie dostaw, usług lub robót budowlanych, w których Zakład występuje jako Zamawiający lub Inwestor,
 - b) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji w zakresie dostaw, usług lub robót budowlanych, w których Centrum występuje jako Zamawiający lub Inwestor;
 - 7) Wykonawca – podmiot, któremu Zamawiający udziela zamówienia na dostawy, usługi lub roboty budowlane;
 - 8) kwalifikacja – szereg czynności zmierzających do zaliczenia materiałów do właściwej kategorii przydatności po uprzednim dokonaniu oceny (na podstawie wizji lokalnej, badań diagnostycznych oraz innych danych);
 - 9) materiały do ponownego użytku – materiały, produkty lub części materiałów i produktów niebędące odpadami;
 - 10) urządzenia i materiały zgodnie z załącznikiem nr 8 – materiały, których zagospodarowanie nadzorowane jest przez właściwe merytoryczne komórki organizacyjne Centrali Spółki;

- 11) ponowne użycie – rozumie się przez to działanie polegające na wykorzystaniu materiałów, produktów lub części produktów niebędących odpadami ponownie do tego samego celu, do którego były przeznaczone;
- 12) odpady - rozumie się przez to każdą substancję lub przedmiot, których posiadacz pozbywa się, zamierza się pozbyć lub do którego pozbycia się jest zobowiązany;
- 13) ilość normatywna dla odcinka robót – średnia ilość materiałów na km torów określona na podstawie: Instrukcji Id-1; Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. nr 151 poz. 987); Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 marca 2014 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. 2014 r. poz. 867); Katalogu Nakładów Rzeczowych 2-37.

§ 2.

Zakres Instrukcji

1. Instrukcja szczegółowo określa procesy oraz zasady kwalifikacji materiałów.
2. Wprowadza się poniższe kategorie materiałów do ponownego użytku, wg ich przydatności:
 - 1) materiały staroużyteczne (8) – są to materiały, które kwalifikują się bezpośrednio do ponownego wykorzystania, zgodnie z ich pierwotnym przeznaczeniem;
 - 2) materiały staroużyteczne do regeneracji, a w przypadku szyn staroużytecznych: do regeneracji/reprofilacji (7) – są to materiały kwalifikujące się do ponownego wykorzystania, zgodnie z ich pierwotnym przeznaczeniem po zregenerowaniu/reprofilacji;
 - 3) materiały staroużyteczne do prędkości $V < 40$ km/h (4) – są to materiały, które kwalifikują się bezpośrednio do ponownego wykorzystania w torach do prędkości maksymalnej 40 km/h;
 - 4) pozostałe materiały do ponownego użytku (6).
3. Procesy obejmują trzy etapy kwalifikacji:
 - 1) Etap A – wstępna kwalifikacja;
 - 2) Etap B – kwalifikacja;
 - 3) Etap C – ostateczna kwalifikacja.
4. Przy zawieraniu umów na dostawy, usługi lub roboty budowlane należy:
 - 1) określić sposób postępowania z pozyskanymi materiałami, wskazać miejsce ich magazynowania, z zaznaczeniem, że koszty demontażu, segregacji każdego asortymentu, w tym ułożenia materiałów w sposób umożliwiający ustalenie rzeczywistej ilości (poprzez np. przeliczenie, zmierzenie, zważenie), przeładunku

oraz transportu wszystkich materiałów do wskazanego miejsca należą do Wykonawcy, chyba że zapisy umowy będą stanowiły inaczej;

- 2) wprowadzić postanowienia dotyczące:
 - a) stosowania postanowień niniejszej instrukcji przez wszystkie podmioty zewnętrzne (m.in. Wykonawców) realizujące zadania na rzecz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z zastrzeżeniem, że w przypadku projektów inwestycyjnych stosuje się zasady opisane w § 11 Zasad opracowania i publikowania instrukcji wewnętrznych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ia – 7,
 - b) możliwości obciążenia Wykonawcy przez Zamawiającego wartością materiału, który nie został rozliczony w toku wykonywania usług i robót zgodnie z § 6 ust. 2 pkt 1 lit. b.,
 - c) zakazu łamania szyn wstępnie zakwalifikowanych jako staroużyteczne lub staroużyteczne do regeneracji,
 - d) wymogu cięcia szyn kwalifikowanych wstępnie jako staroużyteczne lub do regeneracji z toru bezстыkowego na odcinku o długości min. 25,4 m (dla szyn typu S60) oraz min. 30,4 m (dla szyn typu S49) z uwzględnieniem zasady, że odległość istniejących spoin i zgrzein do końca szyny nie może być mniejsza niż 6 m. Szyny wstępnie kwalifikowane jako złomowe należy ciąć na odcinki nie dłuższe niż 10 m,
 - e) wymogu demontowania przewodów jezdnych zakwalifikowanych jako staroużyteczne przy użyciu urządzenia nawijającego, które zapewni równomierne i bez skręceń poosiowych układanie przewodów jezdnych na bębnie przy określonym naciągu mechanicznym. Bęben z przewodem jezdny należy opisać określając typ przewodu jezdnego, jego średnie zużycie i maksymalne miejscowe,
 - f) wymogu demontowania lin nośnych zakwalifikowanych jako staroużyteczne na bęben, przy czym bęben powinien być opisany określając typ liny nośnej, jej wiek i pod jakim naciągiem była wywieszona,
 - g) wymogu, aby wszystkie zdemontowane materiały dostarczane do miejsca magazynowania przez Wykonawcę były posegregowane asortymentami, wolne od zanieczyszczeń (stosowanie zapisów określających sposób załadunku oraz rozładunku materiałów drobnych przy pomocy elektromagnesów);
 - 3) określić możliwość rozliczania się Wykonawcy z materiałów równoległe do przekazywanych do eksploatacji kolejnych etapów lub odcinków robót danego zadania.
5. Terminarz przekazania materiałów pochodzących z realizowanych zadań inwestycyjnych koordynuje Kierownik Kontraktu zgodnie z § 1. ust. 3 pkt 6 lit b.

6. Terminarz przekazania materiałów z zadań realizowanych systemem zleconym przez Zakład koordynuje pracownik działu branżowego, który został wyznaczony do bezpośredniego nadzoru nad realizacją umowy lub inspektor diagnosta/główny inżynier zgodnie z § 1. ust. 3 pkt 6 lit a.
7. Planowanie oraz dokonywanie kwalifikacji materiałów ma być dokumentowane zgodnie z Instrukcją o prowadzeniu gospodarki materiałowej i magazynowej Im-1 zwanej dalej „Instrukcją Im-1”, jak również załącznikami do niniejszej Instrukcji.
8. Szczegółowe zasady kwalifikacji materiałów dla każdej branży określają załączniki nr 11 – 14 do Instrukcji Im-3.
9. Niniejsza Instrukcja obowiązuje pracowników jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, pracowników podmiotów prowadzących roboty modernizacyjne, utrzymaniowo-naprawcze lub wykonujących inne prace związane z działalnością PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

§ 3.

Etap A – wstępna kwalifikacja rodzaju i ilości materiałów do pozyskania

1. Wstępna kwalifikacja obejmuje urządzenia i materiały w ramach zadań planowanych do realizacji systemem zleconym, dokonywana na podstawie rutynowych ocen diagnostycznych, szacunków określonych w dokumentacji studialnej, koncepcyjnej, projektowej lub innej (np. uproszczonej); protokół wstępnej kwalifikacji stanowi załącznik do PFU/OPZ; Wykaz urządzeń i materiałów stanowi załącznik nr 8 do Instrukcji Im-3.
2. Wstępna kwalifikacja ma być dokonywana przez Zamawiającego oraz powołaną Komisję zgodnie z załącznikiem nr 1 do Instrukcji Im-3. W przypadku zadań inwestycyjnych, gdzie Zamawiającym jest Centrum, Centrum wypełnia kolumny 1-9 i przesyła do właściwego Zakładu załącznik najpóźniej 60 dni przed planowaną datą wszczęcia postępowania zakupowego.
3. Komisja przekazuje Zamawiającemu wypełniony i zatwierdzony przez Dyrektora załącznik nr 1 do Instrukcji Im-3 w terminie do 30 dni przed planowaną datą wszczęcia postępowania zakupowego. Wypełniony protokół stanowi załącznik do dokumentacji przetargowej.
4. Dyrektor/Zastępca Dyrektora Zakładu powołuje komisję wstępnej kwalifikacji na podstawie przesłanego z Centrum wypełnionego załącznika nr 1. Powołana komisja sporządza protokół z przeprowadzonej wstępnej kwalifikacji. Komisja składa się z przedstawicieli:
 - 1) Zakładu (przewodniczący komisji);
 - 2) Sekcji Eksploatacji;
5. przy udziale Centrum Realizacji Inwestycji w zakresie wypełnienia wskazanej dla Zamawiającego części załącznika nr 1.

6. W trakcie wstępnej kwalifikacji obowiązkowe jest przeprowadzenie wizji lokalnej. Dokonując wstępnej kwalifikacji szyn komisja oznacza je trwale w zakresie złącz do wycięcia oraz cięć szyny na przęsła do demontażu.
7. Komisja oznacza szyny, podkłady, podrozdajdnice, mostownice oraz rozjazdy w sposób umożliwiający identyfikację ich przydatności.
8. W przypadku zadań prowadzonych przez Zakład komisja wypełnia załącznik nr 1 (każda branża wypełnia oddzielnie załącznik dla poszczególnego zadania) i przesyła do komórki właściwej ds. gospodarki materiałowej w Zakładzie oraz każdorazowo na wezwanie do właściwych branżowo komórek organizacyjnych Centrali Spółki. Wypełniony protokół stanowi załącznik do dokumentacji przetargowej.

§ 4.

Etap B – kwalifikacja

1. Kwalifikacja obejmuje wszystkie materiały pochodzące z robót prowadzonych system zleconym.
2. Kwalifikacji materiałów przewidzianych do pozyskania należy dokonać po podpisaniu umowy, a najpóźniej do dnia rozpoczęcia prac rozbiórkowych lub przygotowawczych przy udziale Wykonawcy, w celu weryfikacji danego zadania, o którym mowa w Etapie A. Dopuszcza się możliwość dokonywania kwalifikacji w podziale na etapy danego zadania.
3. Kwalifikacja obejmuje następujące czynności:
 - 1) zgłoszenie pisemne/mailowe do właściwego terenowo Zakładu (w przypadku robót prowadzonych przez Centrum jako Zamawiającego) gotowości przeprowadzenia kwalifikacji materiałów w terminie 3 dni roboczych od daty zgłoszenia gotowości przez Wykonawcę. Zgłoszenie ma zawierać imienny wykaz członków komisji z ramienia Centrum jako Zamawiającego oraz Wykonawcy, wraz z podaniem danych kontaktowych, numeru umowy, kodu projektu CRP, numeru zlecenia inwestycyjnego oraz czasu obowiązywania umowy;
 - 2) w przeciągu 7 dni roboczych od zgłoszenia gotowości przeprowadzenia kwalifikacji pisemne powołanie przez Dyrektora Zakładu/Zastępcę Dyrektora Zakładu (na wniosek komórki ds. inwestycji lub komórki branżowej) komisji kwalifikacyjnej na roboty i usługi prowadzone zarówno przez Centrum jak i Zakład oraz podaniem terminu i miejsca spotkania komisji. Komisja składa się z przedstawicieli:
 - a) Zakładu (główny inżynier, inspektor diagnosta odpowiedniej branży – przewodniczący komisji),
 - b) Zamawiającego,
 - c) Wykonawcy,

- d) Sekcji Eksploatacji (zastępca Naczelnika Sekcji odpowiedniej branży lub zawiadowca);
5. Przesłanie do wszystkich członków komisji informacji o powołaniu ich do komisji kwalifikacji.
 6. W trakcie kwalifikacji obowiązkowe jest komisyjne przeprowadzenie wizji lokalnej. W przypadku stwierdzenia zmiany przydatności materiału oznaczonego we wstępnej kwalifikacji komisja dokona prawidłowego oznaczenia.
 7. Sporządzenie na podstawie wizji lokalnej, badań diagnostycznych, badań technicznych oraz innych przepisów wewnętrznych Spółki „Protokołu kwalifikacji materiałów przewidzianych do pozyskania w ramach prowadzonych usług i robót” (Załącznik nr 2 do Instrukcji Im-3) oddzielnie dla branży drogowej, automatyki, energetyki i przekazanie protokołu stronom za potwierdzeniem odbioru.
 8. Zatwierdzenie „Protokołu kwalifikacji materiałów przewidzianych do pozyskania w ramach prowadzonych usług i robót” przez Dyrektora/Zastępcę Dyrektora Zakładu i przekazanie kopii przez komórki branżowe do komórki ds. gospodarki materiałowej.
 9. Obowiązek przeprowadzenia kwalifikacji obejmuje również likwidację środków trwałych przeprowadzoną zgodnie z Instrukcją zaciągania niektórych zobowiązań finansowych wraz z kompetencjami finansowymi If-6 oraz zgodnie z Instrukcją o ewidencji środków trwałych If-3.
 10. W przypadku likwidacji sposobem gospodarczym komisja składa się z przedstawiciela właściwego działu technicznego i bezpośredniego użytkownika środka trwałego. W przypadku likwidacji prowadzonej przez zewnętrznego wykonawcę niezbędny jest również udział jego przedstawiciela.

§ 5.

Etap C – ostateczna kwalifikacja

1. Ostateczna kwalifikacja obejmuje wszystkie materiały pozyskane w trakcie prowadzonych usług i robót.
2. Ostatecznej kwalifikacji materiałów należy dokonać po dostarczeniu przez Wykonawcę materiałów do miejsca magazynowania wskazanego w umowie. Dopuszcza się przeprowadzenie ostatecznej kwalifikacji materiałów na terenie Wykonawcy.
3. Procesy ostatecznej kwalifikacji należy przeprowadzać sukcesywnie, w trakcie prowadzenia robót i usług w zależności od prowadzonych prac na danym etapie/odcinku robót.
4. Procesy ostatecznej kwalifikacji obejmują następujące zadania:
 - 1) dostarczenia przez Wykonawcę wszystkich zdemontowanych, posegregowanych asortymentami, ułożonych, wolnych od zanieczyszczeń materiałów do wskazanego miejsca magazynowania Zamawiającego lub Wykonawcy;

- 2) w przypadku dostarczenia materiałów na teren Zamawiającego sporządzenie przez przedstawiciela Sekcji wspólnie z Wykonawcą „Zestawienia materiałów przekazanych celem dokonania ostatecznej kwalifikacji” (wg. załącznika nr 3 do Instrukcji Im-3) i przekazanie kopii zestawienia materiałów komórce ds. gospodarki materiałowej celem powołania komisji ostatecznej kwalifikacji;
- 3) w przypadku robót inwestycyjnych prowadzonych przez Centrum - zgłoszenie do powołania ostatecznej kwalifikacji może nastąpić:
 - a) warunkiem zgłoszenia przez Wykonawcę do Centrum gotowości rozliczenia się z materiałów jest sporządzone Zestawienie materiałów wg załącznika nr 3 do Instrukcji (w przypadku kwalifikacji materiałów w miejscu wskazanym w Umowie). Centrum zgłasza do właściwego terenowo Zakładu propozycję terminu przeprowadzenia ostatecznej kwalifikacji materiałów, ze wskazaniem imiennym członków komisji wraz z podaniem danych kontaktowych z ramienia Centrum jako Zamawiającego lub,
 - b) po przekazaniu informacji z Zakładu do Centrum o gotowości przeprowadzenia ostatecznej kwalifikacji. Zakład zgłasza do Centrum propozycję terminu i miejsca przeprowadzenia ostatecznej kwalifikacji. Po akceptacji terminu, Centrum przesyła imienny wykaz członków komisji wraz z podaniem danych kontaktowych.
- 4) w przypadku robót prowadzonych przez Zakład – zgłoszenie do powołania komisji ostatecznej kwalifikacji może nastąpić:
 - a) po zgłoszeniu przez Wykonawcę do Zakładu gotowości rozliczenia się z materiałów wraz z propozycją terminu przeprowadzenia ostatecznej kwalifikacji lub,
 - b) po przekazaniu przez Wykonawcę materiałów do dokonania ostatecznej kwalifikacji (Załącznik nr 3 do Instrukcji Im-3) Zakład zgłasza do Wykonawcy propozycję terminu przeprowadzenia ostatecznej kwalifikacji.
- 5) powołanie w formie pisemnej przez Dyrektora/Zastępcę Dyrektora Zakładu (na wniosek komórki ds. gospodarki materiałowej) komisji ostatecznej kwalifikacji wraz z podaniem terminu i miejsca spotkania komisji składającej się z:
 - a) kontrolera, głównego inżyniera, inspektora diagnosty odpowiedniej branży, jako przewodniczącego komisji,
 - b) przedstawiciela Sekcji Eksploatacji (zastępca Naczelnika Sekcji odpowiedniej branży lub zawiadowca oraz pracownik magazynu),
 - c) przedstawiciela Wykonawcy,
 - d) Inspektor Nadzoru bądź Kierownik Kontraktu – w przypadku robót w których Centrum występuje jako Zamawiający;

w komisji dopuszcza się udział innych przedstawicieli komórki/jednostki organizacyjnej nie wymienionych powyżej.

- 6) komórka ds. gospodarki materiałowej przesyła do wszystkich członków komisji informację o powołaniu ich do komisji ostatecznej kwalifikacji z podaniem terminu i miejsca spotkania komisji.
 - 7) szczegółowy zakres i podział czynności członków komisji ustala Przewodniczący komisji.
 - 8) zakończenie prac komisji ostatecznej kwalifikacji ma nastąpić w terminie nie dłuższym niż 7 dni roboczych od daty określonej w decyzji o powołaniu komisji. W uzasadnionych przypadkach za zgodą Dyrektora/Zastępcy Dyrektora Zakładu termin może ulec wydłużeniu.
 - 9) sporządzenie Protokołu ostatecznej kwalifikacji wg załącznika nr 4 do niniejszej Instrukcji. W Protokole komisja określa, które materiały pozostają własnością Spółki (dotyczy materiałów do ponownego użytku oraz odpadów, których wytwórcą jest jednostka organizacyjna Spółki), a które pozostają własnością Wykonawcy (dotyczy odpadów, których wytwórcą jest Wykonawca). Wykonawca wytworzone przez siebie w wyniku prowadzonych robót odpady zagospodaruje na własny koszt, zgodnie z Instrukcją gospodarki odpadami PKP Polskie Linie kolejowe S.A. Is-1 oraz z obowiązującymi przepisami prawa w zakresie ochrony środowiska;
 - 10) zatwierdzenie „Protokołu ostatecznej kwalifikacji” przez Dyrektora/Zastępcę Dyrektora Zakładu;
 - 11) przekazanie Protokołu do magazynu właściwej Sekcji Eksploatacji oraz pozostałym Członkom Komisji;
5. Przy kwalifikacji materiałów należy uwzględnić:
- a) stopień zużycia fizycznego;
 - b) okres eksploatacji;
 - c) stan techniczny
 - d) przydatność.
6. Materiały zakwalifikowane w oparciu o kryteria wymienione w ust. 5, należy zaliczyć do jednej z niżej wymienionych grup i odpowiednio wycenić:
- 1) materiały do ponownego użytku:
 - a) materiały staroużyteczne - wartość od 25% do 50% ceny materiału nowego,
 - b) materiały staroużyteczne wymagające regeneracji – wartość nie niższa niż wartość złomu i nie wyższa niż 25% ceny nowego materiału powiększona o rzeczywiste koszty regeneracji,
 - c) materiały staroużyteczne do prędkości $V < 40$ km/h – wartość od 15% do 25% wartości materiału nowego, lecz nie mniejsza niż wartość złomu,

- d) pozostałe materiały do ponownego użytku – wartość od 15% do 25% ceny materiału nowego, lecz nie mniejsza niż wartość złomu,
 - 2) odpady – wartość od 50% do 75% ceny rynkowej danego rodzaju odpadu obowiązującej w danym okresie.
7. W ciągu 7 dni od daty zatwierdzenia protokołu ostatecznej kwalifikacji Sekcja Eksploatacji sporządza wraz z Wykonawcą Protokół przekazania materiałów do ponownego użytku oraz odpadów, których wytwórcą jest jednostka organizacyjna Spółki (Załącznik nr 5 do Instrukcji Im-3) na podstawie którego magazynier przyjmuje materiały na stan magazynowy. Kopię protokołu przekazania Sekcja Eksploatacji zobowiązana jest przekazywać niezwłocznie do komórki właściwej ds. ochrony środowiska w Zakładzie.

§ 6.

Legalizacja materiałów staroużytecznych nawierzchni kolejowej

1. W przypadku kwalifikowania materiałów do pozostawienia w torze lub ponownego ich zabudowania, jako materiału staroużytecznego w ramach zamówień robót, należy ocenić możliwość ich legalizacji na gruncie zasad oceny zgodności podsystemu infrastruktura.
2. Tryb postępowania przy legalizacji materiałów ponownie wykorzystywanych w całości (szyny, podkłady) lub – w przypadku przytwierdzeń - w części w nawierzchni kolejowej określa załącznik nr 15 do niniejszej instrukcji.

§ 7.

Rozliczenie

1. Wykazane różnice pomiędzy protokołem kwalifikacji a protokołem/protokołami ostatecznej kwalifikacji będą rozliczane sukcesywnie przez komórki branżowe, nie później niż 30 dni kalendarzowych od daty zatwierdzenia ostatecznego protokołu ostatecznej kwalifikacji przez Dyrektora/Zastępcę Dyrektora Zakładu. Wskazane różnice (dla każdej branży oddzielnie) należy rozliczyć na podstawie protokołu rozbieżności (wzoru protokołu nie ustala się).
2. W przypadku stwierdzenia różnic pomiędzy ilością materiałów pozyskanych a ilością materiałów przekazanych Wykonawca zobowiązany jest do:
 - 1) w przypadku materiałów do ponownego użytku (staroużytecznych):
 - a) zwrotu materiałów o takich samych parametrach technicznych w ciągu 30 dni kalendarzowych od daty zatwierdzenia ostatecznego protokołu ostatecznej kwalifikacji,
 - b) w przypadku braku zwrotu materiałów w wyznaczonym terminie Wykonawca zostanie obciążony notą wyliczoną w oparciu o średnie ceny materiałów

nowych za okres ostatnich trzech miesięcy z terminem płatności 7 dni kalendarzowych od daty wystawienia noty.

- 2) w przypadku odpadów w postaci złomu, których Wytwórcą jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Wykonawca zostanie obciążony notą wycaloną w oparciu o średnie ceny odpadów danego rodzaju z 3 ostatnich aukcji przeprowadzonych w jednostce organizacyjnej powiększonej o 50%; w przypadku pozostałych odpadów nota zostanie wycaloną w oparciu o średnie ceny rynkowe z ostatnich trzech miesięcy powiększone o 50%.
3. Wykonawca ostatecznie rozliczy się z pozyskanych materiałów w toku wykonywania usług lub robót nie później niż 7 dni roboczych przed podpisaniem końcowego protokołu odbioru wykonanego zadania.
4. Po ostatecznym rozliczeniu Wykonawcy z przekazanych materiałów w ramach realizowanego zadania, Zakład (komórka ds. gospodarki materiałowej) przekaże niezwłocznie informację do Centrum lub komórki branżowej odpowiedniej branży.

§ 8.

Inne postanowienia

1. Materiały do ponownego użytku oraz odpady, których wytwórcą jest jednostka organizacyjna Spółki przyjmuje się na stan magazynowy, dokumentem Pr+ oraz odpowiednim ruchem materiałowym na podstawie „Protokołu przekazania materiałów do ponownego użytku i odpadów których wytwórcą jest Spółka” (załącznik nr 5 do Instrukcji Im-3), niezwłocznie lecz nie później niż 5 dni roboczych od daty sporządzenia protokołu.
2. Zapisy instrukcji mają również zastosowanie w postępowaniu z materiałami pozyskanymi z likwidacji środków trwałych, za wyjątkiem pojazdów samochodowych wycofanych z eksploatacji, z którymi należy postępować zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.
3. Materiały przyjęte po kradzieży podlegają kwalifikacji przez Sekcję Eksploatacji i przyjmowane na stan magazynowy zgodnie z załącznikiem nr 9 do Instrukcji Im-3.
4. Materiały pochodzące z robót i usług prowadzonych systemem gospodarczym przez Zakład, podlegają bieżącej kwalifikacji przez Sekcję Eksploatacji. Z bieżącej kwalifikacji sporządzany jest komisyjnie protokół kwalifikacji materiałów wg załącznika nr 9 do Instrukcji Im-3 zatwierdzony przez Naczelnika/Zastępcę Naczelnika Sekcji. Materiały przyjmowane są na stan magazynowy dokumentem Pr+ oraz odpowiednim ruchem materiałowym. W skład komisji wchodzić powinni:
 - 1) zawiadowca;
 - 2) toromistrz/mistrz danej branży;
 - 3) magazynier.

5. Materiały pochodzące z robót i usług prowadzonych systemem gospodarczym przez Zakład, gdzie Wykonawcą robót jest Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury lub Zakład Maszyn Torowych, podlegają bieżącej kwalifikacji przez Sekcję Eksploatacji. Z bieżącej kwalifikacji sporządzany jest komisyjnie protokół kwalifikacji materiałów wg załącznika nr 9 do Instrukcji Im-3 zatwierdzony przez Dyrektora Zakładu. Materiały przyjmowane są na stan magazynowy dokumentem Pr+ oraz odpowiednim ruchem materiałowym. W skład komisji wchodzić powinni:

- 1) zawiadowca;
- 2) toromistrz/mistrz danej branży;
- 3) magazynier;
- 4) przedstawiciel Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury/Zakładu Maszyn Torowych;

w komisji dopuszcza się udział innych przedstawicieli komórki/jednostki organizacyjnej nie wymienionych powyżej (np. przedstawiciel pionu diagnostycznego).

6. Przy kwalifikacji materiałów należy stosować właściwe nazwy materiałów, indeksy, jednostki miary oraz grupy wymienione w § 5 ust. 5 i 6.
7. Szczegółowe zasady postępowania z pozyskanym złomem określają „Wytyczne postępowania ze złomem w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”.
8. Kwalifikacja materiałów może być dokonywana w obecności osób, nie będących pracownikami Spółki po uzyskaniu odpowiednich zezwoleń na warunkach określonych w przepisach wewnętrznych Spółki.
9. Materiały do ponownego użytku (staroużyteczne), które w trakcie magazynowania, przeładunku lub transportu utraciły właściwości kwalifikujące je jako przydatne do ponownego wykorzystania, o których mowa § 5, ust. 4 pkt. 9, stają się odpadami, po przekwalifikowaniu zgodnie z Instrukcją o prowadzeniu gospodarki materiałowej i magazynowej Im-1. Sposób postępowania z odpadami określa Instrukcja gospodarki odpadami PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Is-1.

§ 9.

Zakres odpowiedzialności

1. Zakład Linii Kolejowych odpowiada w zakresie:
 - 1) gospodarowania urządzeniami i materiałami pozyskanymi w trakcie prowadzonych usług i robót zgodnie z Instrukcją o prowadzeniu gospodarki materiałowej i magazynowej Im-1;
 - 2) podejmowania decyzji o wykorzystaniu urządzeń i materiałów (zgodnie z Załącznikiem Nr 8 do Instrukcji Im-3), które nie zostały zagospodarowane przez komórki organizacyjne Centrali.

2. Centrum Realizacji Inwestycji odpowiada w zakresie informacji wskazanych w załączniku nr 1 do Instrukcji Im-3 oraz według Regulaminu jako Inwestor.
3. Wykonawca odpowiada za:
 - a) materiały powierzone do czasu rozliczenia zadania,
 - b) materiały pozyskane w trakcie realizacji zadania do chwili przekazania materiałów zgodnie z załącznikiem nr 3 do Instrukcji Im-3,
 - c) materiały pozyskane w trakcie realizacji zadania do chwili przekazania materiałów zgodnie z załącznikiem nr 5 do Instrukcji Im-3, w przypadku kwalifikacji materiałów na terenie Wykonawcy.
4. Dysponentem urządzeń i materiałów do ponownego użytku zgodnie z załącznikiem nr 8 do Instrukcji Im-3 oraz Instrukcją Im-1 są właściwe merytorycznie komórki organizacyjne Centrali Spółki, które wydają decyzje o zagospodarowaniu urządzeń i materiałów oraz planowaniu wykorzystania ich do robót prowadzonych w roku następnym.

§ 10.

Szczegółowe postanowienia dotyczące szyn staroużytecznych do regeneracji

1. W przypadku zakwalifikowania staroużytecznych szyn do regeneracji, przedstawiciel zgrzewalni szyn dokonuje, protokolarnego odbioru szyn pod względem ilości zgodnie z załącznikiem nr 7 do Instrukcji Im-3.
2. Regeneracja i reprofilacja szyn wykonywana jest zgodnie z "Warunkami technicznymi wykonania i odbioru szyn kolejowych staroużytecznych uzyskanych przez regenerację, reprofilację oraz zgrzanie w zakładach stacjonarnych – wymagania i badania".
3. Zgrzewalnia szyn sporządza „Protokół odbioru szyn zregenerowanych” zgodnie z WTWiO (Warunkami Technicznymi Wykonania i Odbioru). Protokół przekazywany jest wraz z szynami zregenerowanymi do danego Zakładu Linii Kolejowych (załącznik nr 8 do Instrukcji Im-3).
4. Decyzję o sposobie wykorzystania szyn staroużytecznych po regeneracji podejmuje Biuro Dróg Kolejowych Centrali Spółki.
5. Zregenerowane szyny mogą być odsprzedane poza Spółkę po uzgodnieniu z Biurem Dróg Kolejowych Centrali Spółki.

Załącznik Nr 1
do Instrukcji kwalifikowania materiałów pochodzących z
działalności PGP Polskie Linie Kolejowe S.A.

WZOR

WSTĘPNA KWALIFIKACJA (ETAP A)

PROTOKÓŁ Nr

wstępnej kwalifikacji materiałów przewidzianych do pozyskania w ramach prowadzonych usług i robot
(nazwa zadania, nr zadania, rodzaj roboty, nr linii)

Zamawiający
Nazwa zadania
Data sporządzenia protokołu
Czas trwania umowy (w miesiącach)
Termin wszczęcia postępowania

Splany w dniu w

Komisja w składzie:

1.
 2.
 3.
 4.
- Podpis Członków komisji:
.....
.....
.....

Wypełnia Zamawiający***

Wypełnia właściwy Zarząd Lini Kolejowych

Lp.	EDYSTKA WPRÓWADZAJĄCA	Zamawiający (z wieloletni terminowo Zakład Linii Kolejowych)	LOKALIZACJA ROBOT						Nazwa materiału**	Ilość normalna	Ilość poddana weryfikacji	Przydatność	Ilość grawelacji (konowoloczne)	Nr inwestycyjny rodzka dwuleg	Przeznaczony do materiału przez IZ	Przeznaczony do materiału przez Centralę	Uwagi****			
			Nr linii inwestycyjnej	Nazwa nr form rozporządzenia	km początkowy	km końcowy	di. odcinka robot	tp nakładzie (got./kierne)												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	

* Wypełnić tylko dla dróg kolejowej
** Fakturowa nazwa materiału
*** Jeżeli Zamawiającym jest IZ wypełnia IR, jeżeli Zamawiającym jest IZ wypełnia IZ
**** Należy wskazać, jeżeli materiał pochodzi z odcinka obiekta Umowa D50

ZATWIERDZAM

.....
Dyrektor Zakładu
Z-ca Dyrektora ds.
technicznych

Załącznik Nr 2
do Instrukcji kwalifikowania materiałów
pochodzących z działalności PKP Polskie Linie
Kolejowe S.A.

WZÓR

**KWALIFIKACJA (ETAP B)
PROTOKÓŁ Nr**

dotyczy Protokołu Nr (Etapu A)

kwalifikacji materiałów przewidzianych do pozyskania w ramach prowadzonych usług i robót
(nazwa zadania, nr zadania, rodzaj robót, nr linii)

Spisany w dniu w

Zamawiającej roboty (IRUZ)
Nr umowy
Nr zlecenia inwestycyjnego
KOD CRP
Czas trwania umowy od... do....

Komisja w składzie:
1.
2.
3.
4.
Podpis Członków komisji:
.....
.....
.....

Lp.	Typ nawierzchni* (60/49/line)**	Nazwa materiału**	Jednostka miary	Ilość normatywna dla odnka robót	Wstępna kwalifikacja		Kwalifikacja		Różnica (kol. 8-9)***	NUMER LINII WG ID12	ODCINEK ROBÓT					zuzycie główk szyny (ionowaloboczne)	Nr inwestycyjny środka twalego	Proponowany termin pozyskania/przekazania materiału do IZ	Uwagi****	
					Ilość podana wstępnie kwalifikacji	Przydatność kwalifikacji	Ilość podana kwalifikacji	Przydatność kwalifikacji			Kłomotr początkowy prac postenunku	Kłomotr końcowy prac lub nazwa postenunku	Długość odnka prac [m i]	Nr tonu						
1.																				
2.																				
3.																				
4.																				
5.																				

ETAP B

* Wypełniane tylko dla drogi kolejowej
** Faktyczna nazwa materiału
*** W przypadku różnic należy sporządzić protokół z wyjaśnieniem
**** np. Wyjaśnienie różnic z kol. 10/Inne uwagi

ZATWIERDZAM
.....
Dyrektor Zakładu
Z-ca Dyrektora ds.
technicznych
(data i podpis)

Powierzam odbiór protokołu
.....
Wykonawca (data i podpis)

WZÓR

ZESTAWIENIE Nr
materiałów przekazanych celem dokonania ostatecznej kwalifikacji
do Protokołu Nr (Etapu B)

Spisany w dniu w

Przekazujący

1.
2.
3.

Przyjmujący

1.
2.
3.

Lp.	typ nawierzchni (60/49finne)*	Nazwa materiału**	Ilość	jednostka miary	ODCINEK ROBÓT					Lokalizacja materiału	Uwagi
					NUMER LINII WG IdT2	kilometr początkowy prac lub nazwa postanunku	kilometr końcowy prac lub nazwa postanunku	Nr tonu	długość odcinka prac [km t]		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.											
2.											
3.											
4.											

* Wypełniane tylko dla drogi kolejowej

** Faktyczna nazwa materiału

Podpis przekazującego

1.
2.
3.

Podpis przyjmującego

1.
2.
3.

Uwaga: W przypadku kłedy kwalifikacja odbywa się na terenie Wykonawcy załącznika nie stosuje się.

Załącznik Nr 5

Załącznik Nr 5
do Instrukcji kwalifikowania materiałów pochodzących z
działalności PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PROTOKÓŁ Nr

z przekazania materiałów do ponownego użytku oraz odpadów których wytwórcą jest Spółka

Spisany w dniu w

Nr umowy
Nr zlecenia inwestycyjnego
KOD CRP
Czas trwania umowy

Przekazujący

1.
2.
3.

Przyjmujący

1.
2.
3.

Lp.	typ nawierzchni (B04/B1/mne)*	Nazwa materiału**	Indeks materiałowy	Przydatność	Ilość	Jednostka miary	Wartość materiału	Nr inwentarowy środka trwałego	Uwagi***
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.									
2.									
3.									
4.									

Dotyczy protokołu ostatecznej kwalifikacji

* Wypełniane tylko dla drogi kolejowej

** Faktyczna nazwa materiału

*** W przypadku odpadów należy podać kod odpadu

Podpis przekazującego

1.
2.
3.

Podpis przyjmującego

1.
2.
3.

WZÓR

PROTOKÓŁ

przekazania szyn do regeneracji/reprofilacji
do Zgrzewalni Szyn w

Spisany w dniu w

Przekazujący

Przyjmujący

Rodzaj szyny

Lp.	typ nawierzchni (60/49/38mm)*	Nazwa materiału	Ilość	Jednostka miary	rok produkcji lub planowanej zabudowy	przeniesione obciążenie w [Tg]	Producent	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.								
2.								
3.								
4.								
RAZEM								

Dodatkowe informacje o stanie szyn:

.....

.....

.....

Przekazujący oświadcza, że szyny zostały przygotowane zgodnie z "Warunkami technicznymi wykonania i odbioru szyn kolejowych starożytecznych uzyskanych przez regenerację, reprofilację oraz zgrzanie w zakładach stacjonarnych", a odbiorca potwierdza stan ilościowy.

* wypełniane tylko dla drogi kolejowej

Strona przekazująca:

.....

Strona przyjmująca:

.....

Załącznik nr 7

Załącznik Nr 7
do Instrukcji kwalifikowania materiałów pochodzących
z działalności PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Pieczęć Zakładu Regeneracji

PROTOKÓŁ ODBIORU SZYNY REGENEROWANEJ Nr

Zgrzewanej zgrzewarką nr dnia zmiana
z szyn typu z gatunku stali klasy produkcji
zgodnie z warunkami technicznymi nr

Lp.	CHARAKTERYSTYKA SZYNY				PROSTOLINOWOŚĆ		ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH
	Nr odcinka	Zużycie (mm)		Długość (m)	Płaszczyzna		
		Pionowa	Pozioma		Pionowa	Pozioma	
1.	1						
2.	2						SZYNA DŁUGA ZREGENEROWANA
3.	3						ZABUDOWANA
4.	4						DNIA
5.	5						NA LINII NR
6.	6						TOR NR TOK
7.	7						OD KM
8.	8						DO KM
9.	9						KOLEJNOŚĆ ZGRZEWANYCH SZYN:
10.	10						- ZGODNA
11.	11						- NIE ZGODNA
12.	12						Z KILOMETRAŻEM LINII
13.	13						Pomiaru prostoliniowości złączy dokonano:
14.							a) liniałem
15.							b) elektronicznym przyrządem
							pomiarowym typu
CAŁKOWITA DŁUGOŚĆ SZYNY (m)							
SYMBOL SZYNY				Badania wykonano zgodnie z WTWIO TAK/ NIE		UWAGA:	
						Wypełnić tylko dla szyn 25; 30; 50; 70; 75 i 210 m	
						Wymagana, w zależności od temperatury ukiadki, wartość luzów w stykach zabudowywanych szyn w torach klasycznych podaje załącznik 5 i załącznik 6.	
Data i podpis KJ Zakładu Regeneracji						Data i podpis upoważnionego pracownika IZ	

* niepotrzebne skreślić

WYKAZ URZĄDZEŃ I MATERIAŁÓW

L.p.	Nazwa urządzenia, materiału	Branża
1	Szyny	D
2	Podkłady drewniane i strunobetonowe	D
3	Rozjazdy zwyczajne	D
4	Rozjazdy krzyżowe	D
5	Skrzyżowanie toru	D
6	Semafor świetlny	A
7	Napęd zwrotnicowy elektryczny	A
8	Urządzenia przejazdowe dla kat. A (kpl.)	A
9	Urządzenia ssp (kpl.)	A
10	Szafa lub kontener sbl (kpl.)	A
11	Półka blokady liniowe Eap (kpl.)	A
12	Przewód jezdny	E
13	Lina nośna	E
14	Konstrukcja wsporcza sieci trakcyjnej	E
15	Słup oświetleniowy	E
16	Oprawa oświetleniowa	E
17	Skrzynia transformatorowa eor	E
18	Transformator separacyjny eor	E
19	Izolator sieci trakcyjnej	E
20	Bezcieżarowe urządzenie naprężające	E
21	Osprzęt sieci trakcyjnej	E
22	Ciężar	E

Załącznik nr 9 do Instrukcji kwalifikowania materiałów pochodzących z działalności PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

.....
(pieczęć Sekcji)

PROTOKÓŁ nr

z kwalifikacji materiałów pochodzących z robót i usług prowadzonych systemem gospodarczym spisany dnia

w

Komisja w składzie** (członek imię, nazwisko, stanowisko, jednostka/komórka organizacyjna)

1.

2.

3.

4.

dokonała kwalifikacji i wnioskuje o przyjęcie ich na stan magazynowy ruchem materiałowym wg następującego zestawienia.

Lp.	Nazwa materiału do kwalifikacji	Jednostka miary	Ilość	Lokalizacja pozyskanego materiału***	Numer inwentarzewy środka trwałego	Przydatność materiałowy	Indeks materiałowy	Nazwa materiału po kwalifikacji	Jednostka miary	Ilość	Cena jednostkowa	Wartość	Uwagi****
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1													
2													
3													
4													
5													

Podpisy członków komisji:

1.

2.

3.

4.

* Protokół zatwierdza Naczeinik Sekcji Eksploatacji lub Zastępca Naczeinika danej branży.

** W przypadku robót wykonywanych przez PNIM protokół zatwierdza Dyrektor Zakładz-ca Dyrektora ds. Technicznych.

*** W przypadku robót wykonywanych przez PNIM jednym z członków komisji musi być przedstawiciel PNIM.

**** Numer linii, numer toru, kilometrż lub nazwa postierunku.

***** W przypadku kwalifikacji odpadów należy podać kod odpadu.

ZATWIERDZAM

.....
(data i podpis)

Zakład	
Sekcja	
Data/godzina	
Lokalizacja	Wskazać, gdzie odbywa się ważenie/ nazwa firmy-adres

PROTOKÓŁ Z WAŻENIA MATERIAŁÓW I ODPADÓW

Asortyment	
Nr rejestracyjny pojazdu	
Nr rejestracyjny przyczepy/naczepy	

Numer legalizacji wagi		Data ważności		Klasa dokładności	
------------------------	--	---------------	--	-------------------	--

Ważenie	Waga netto	Waga brutto	Tara
Ważenie 1			
Ważenie 2			
Ważenie 3			
Ważenie 4			
Ważenie 5			
...			
SUMA	Σ	Σ	Σ

Uwagi:

.....

Osoby obecne przy ważeniu:

-
Czytelnie imię, nazwisko, stanowisko – podpis
-
Czytelnie imię, nazwisko, stanowisko – podpis
-
Czytelnie imię, nazwisko, stanowisko – podpis

Przyjmuję odpad do transportu
Przekazuję odpad*
*wpisać właściwe

.....
Podpis kierowcy

Załącznik Nr 11

Wytyczne kwalifikacji urządzeń srk

1. W ramach obszaru branży automatyki i telekomunikacji materiały i urządzenia podlegają kwalifikacji wg. następujących kryteriów:
 - 1) materiały staroużyteczne (8) – są to materiały, które kwalifikują się bezpośrednio do ponownego wykorzystania, zgodnie z ich pierwotnym przeznaczeniem, bez konieczności regeneracji;
 - 2) materiały staroużyteczne do regeneracji (7) – są to materiały kwalifikujące się do ponownego wykorzystania, zgodnie z ich pierwotnym przeznaczeniem po zregenerowaniu np. elektryczne napędy zwrotnicowe;
 - 3) materiały staroużyteczne do prędkości $V < 40$ km/h (4) – są to materiały, które kwalifikują się bezpośrednio do ponownego wykorzystania zgodnie z ich pierwotnym przeznaczeniem po zregenerowaniu;
 - 4) pozostałe materiały do ponownego użytku (6);
 - 5) odpady, w tym złom (0).
2. Podstawą dokonania kwalifikacji materiałów i urządzeń branży automatyki i telekomunikacji jest: stan techniczny oraz zapotrzebowanie na materiały i urządzenia z innych jednostek organizacyjnych Spółki. Niżej wymienione materiały i urządzenia podlegają na bieżąco aktualizowanej ewidencji.

L.p.	Materiały i urządzenia	Branża	Stan techniczny
1.	Semafor świetlny	A	db
2.	Napęd zwrotnicowy elektryczny	A	db
3.	Urządzenia przejazdowe dla kat. A (kpl.)	A	dst
4.	Urządzenia ssp (kpl.)	A	dst
5.	Szafa lub kontener sbi (kpl.)	A	dst
6.	Półka blokady liniowej Eap (kpl.)	A	dst

3. Typy urządzeń srk, które nie kwalifikują się bezpośrednio w całości do ponownego wykorzystania, zgodnie z ich pierwotnym przeznaczeniem to m.in.:
 - 1) Urządzenia mechaniczne kluczowe;

- 2) Urządzenia mechaniczne scentralizowane;
 - 3) Urządzenia elektryczne suwakowe;
 - 4) Urządzenia przejazdowe przekaźnikowe (COB-58, COB-63, SPA-1, SPA-2, JEGD) wraz z odmianami;
 - 5) Sygnalizatory kształtowe;
 - 6) Elektryczne napędy zwrotnicowe (JEA-29 i pozostałe stare typy);
 - 7) Blokady liniowe elektromechaniczne (BM, C);
 - 8) Bezzłączowe obwody SOT, EON;
 - 9) Szyna izolowana z przyciskiem.
4. W Etapie A dokonujemy kwalifikacji na dwie grupy tj. staroużyteczne oraz złom. W Etapie B i C materiały i urządzenia zakwalifikowane jako staroużyteczne należy na podstawie stanu technicznego oraz zapotrzebowania jednostek organizacyjnych, przyporządkować do jednej z grup wymienionych w ust. 1 pkt 1-4.
5. W Etapie A należy szczegółowo podać oznaczenie identyfikujące urządzenie zakwalifikowane jako złom oraz jako urządzenia staroużyteczne. Dla opisu urządzeń przyjmujemy odpowiednio: nr semafora, nr napędu, nr kontenera blokady, km i kat. urządzeń na przejeździe itp.

Załącznik Nr 12

Wytyczne kwalifikacji urządzeń elektroenergetyki kolejowej

1. W ramach obszaru branży energetyki materiały i urządzenia podlegają kwalifikacji według następujących kryteriów:
 - 1) materiały staroużyteczne (8) – są to materiały, które kwalifikują się bezpośrednio do ponownego wykorzystania, zgodnie z ich pierwotnym przeznaczeniem;
 - 2) materiały staroużyteczne do prędkości $V < 40$ km/h (4) – są to materiały, które kwalifikują się bezpośrednio do ponownego wykorzystania, zgodnie z ich pierwotnym przeznaczeniem o obniżonych parametrach (patrz tabela);
 - 3) pozostałe materiały do ponownego użytku (6);
 - 4) odpady, w tym złom (0).
2. W Etapie A dokonujemy kwalifikacji na dwie grupy tj. staroużyteczne oraz złom. W Etapie B i C materiały i urządzenia zakwalifikowane jako staroużyteczne należy na podstawie stanu technicznego oraz zapotrzebowania jednostek organizacyjnych, przyporządkować do jednej z grup wymienionych w ust. 1 pkt 1-4.
3. Podstawą dokonania kwalifikacji materiałów i urządzeń branży energetyki jest: stan techniczny i zapotrzebowanie na materiały i urządzenia z innych jednostek organizacyjnych Spółki. Niżej wymienione materiały i urządzenia podlegają na bieżąco aktualizowanej ewidencji przez jednostki organizacyjne Spółki.
4. W Etapie A należy podać szczegółowo oznaczenie identyfikujące urządzenie zakwalifikowane jako złom oraz jako urządzenia staroużyteczne. Dla przewodów jezdnych należy podać typ i długość przewodu oraz jego zużycie średnie i miejscowe, natomiast dla lin nośnych należy podać jej typ, długość, okres eksploatacji oraz pierwotny naciąg. Pozostałe urządzenia i materiały urządzeń sieci trakcyjnej należy opisać wg danych zamieszczonych powyżej wraz z numerem katalogowym. Dla opraw oświetleniowych należy podać jej typ oraz moc źródła światła.

Tabela: Warunki ponownego wykorzystania materiałów starożytecznych branży energetyki						
Materiał starożyteczny	Warunek ponownego wykorzystania	Ponowne wykorzystanie na torach o prędkości V_{max}				
		< 40 w tym na awaryjne części zamienne (wstawki) oraz do wykorzystania przy fazowaniu robót	> 40 ≤ 80	> 80 ≤ 140	> 140 ≤ 160	> 160
		Materiały starożyteczne do $V < 40$ km/h	Materiały starożyteczne			
Przewody jezdne	Maksymalne zużycie średnie	15,0%	12,5%	10,0%	5,0%	2,5%
	Maksymalne zużycie miejscowe	30,0%	25,0%	20,0%	10,0%	5,0%
	<i>Uwaga!</i>	<i>W sieciach modernizowanych i remontowanych - w odcinkach pozwalających na wywieszenie przewodu jezdnego z maks. jednym złączem, na długości odcinka naprężania (sekcji)</i>			<i>W sieciach modernizowanych – w odcinkach pozwalających na wywieszenie przewodu jezdnego bez złącz, na długości odcinka naprężania (sekcji)</i>	
Liny nośne	Maksymalny okres dotychczasowej eksploatacji	do 25 lat	do 20 lat	do 15 lat	do 10 lat	do 7 lat
	<i>Uwaga!</i>	<i>Pod naciągiem nie większym niż naciąg pierwotny, w odcinkach pozwalających na wywieszenie liny nośnej z maks. jednym złączem, na długości odcinka naprężania (sekcji)</i>				
Kompozytowe izolatory sieci trakcyjnej	Maksymalny okres dotychczasowej eksploatacji	do 25 lat	do 20 lat	do 15 lat	do 10 lat	do 7 lat
Rurowy osprzęt sieci trakcyjnej	Maksymalny okres dotychczasowej eksploatacji	do 25 lat	do 20 lat	do 15 lat	do 10 lat	do 7 lat
	<i>Uwaga!</i>	<i>Bez widocznych uszkodzeń oraz konieczności kompleksowej regeneracji zabezpieczenia antykorozyjnego elementów stalowych.</i>			<i>Bez widocznych uszkodzeń oraz konieczności miejscowej regeneracji zabezpieczenia antykorozyjnego elementów stalowych.</i>	
	<i>Teownikowy osprzęt sieci trakcyjnej nie kwalifikuje się jako materiał starożyteczny</i>					
Stalowe konstrukcje wsporecze sieci trakcyjnej i oświetleniowe	Maksymalny okres dotychczasowej eksploatacji	do 25 lat	do 20 lat	do 15 lat	do 10 lat	do 7 lat
	<i>Uwaga!</i>	<i>Bez widocznych uszkodzeń oraz konieczności kompleksowej regeneracji zabezpieczenia antykorozyjnego.</i>				
Oprawy oświetleniowe	Maksymalny okres dotychczasowej eksploatacji	do 12 lat	do 10 lat	do 8 lat	do 6 lat	do 4 lat
	<i>Uwaga!</i>	<i>Oprawy do lamp wyładowczych i oprawy typu LED</i>			<i>Tylko oprawy typu LED</i>	
		<i>Kompletne, bez widocznych uszkodzeń oraz nie wymagające kompleksowej regeneracji zabezpieczenia antykorozyjnego.</i>				

Załącznik Nr 13.

Wytyczne oceny przydatności szyn i podkładów

KWALIFIKACJA MATERIAŁÓW TOROWYCH – ZASADY OGÓLNE

1. Pozyskiwane z eksploatowanej nawierzchni kolejowej komponenty toru dzieli się na:
 - **przydatne** do ponownego użytkowania w torach PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
 - **nieprzydatne** do ponownego użytkowania w torach PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. Komponenty *przydatne* zalicza się do tzw. *materiałów staroużytecznych* (akronim *MSU*),
3. Proces kwalifikacji *MSU* jest procesem iteracyjnym, w którym przydatność określa się najpierw prognostycznie a potem coraz trafniej w miarę operacji jakim poddawany jest materiał, co uzasadnia stosowne przekwalifikowywanie.
4. Z uwagi na sekwencję postępowania należy rozróżniać zmienny *status* *MSU* jak następuje:
 - a) *MSU do pozyskania*, tj. zintegrowane z eksploatowaną nawierzchnią lub zastane na składowisku a wcześniej nie rozpoznane w torze,
 - b) *MSU pozyskane*, tj. będące wynikiem robót demontażowych;
 - c) *MSU wsadowe*, tj. ocenione w miarę potrzeby ponownie (np. z udziałem wykonawcy wybranego do wbudowania materiału), zwracając uwagę m.in. na:
 - ewentualne uszkodzenia związane z technologią robót i przeładunkami,
 - uzyskany po cięciu demontażowym rozstaw spoin i wad w pozyskanych przęsłach szynowych,
 - zdatność gniazd przytwierdzeń po operacji odrywania przęseł torowych lub podkładów z łożyska starej podsypki,
 - inne aspekty wg uznania osób dokonujących tego rodzaju ocen;
 - d) *MSU ostatecznie sklasyfikowane* tj. stanowiące *budulec* innej nawierzchni, będący wynikiem takich operacji jak:
 - dalsza selekcja i sortowanie materiału,
 - regeneracja (stacjonarna lub na budowie),
 - identyfikacja dokumentacji w ramach systemu ocen zgodności (czyt. dalej)
 - adaptacja na miejscu/budowie przeznaczenia,

KWALITATYWNOŚĆ¹ MSU

1. Zgodnie z ogólnymi zasadami bezpieczeństwa produktów w obrocie wspólnotowym i krajowym wymagane jest zapewnienie zgodności z wymaganiami podstawowymi/ zasadniczymi adekwatnymi do warunków zastosowania budownictwo/kolejnictwo. W odniesieniu do MSU mających stanowić *budulec* innej nawierzchni możliwość takiego zapewnienia w przyjętym trybie określa się dalej mianem *kwalitywności* MSU.
2. Za *kwalitywne* MSU uważa się produkty:
 - poddane uprzedniej regeneracji w zakładzie stacjonarnym zwieńczonej stosownymi dokumentami (por. Id-100, Id-107)
 - wytworzone w warunkach funkcjonowania systemu ocen zgodności.
3. W odniesieniu do regeneracji w zakładzie stacjonarnym należy pamiętać, że proces ten obejmuje nie tylko przywrócenie technicznych własności komponentu, ale też – co niezwykle istotne – niezawodną *selekcje i sortowanie* (S&S). W procesie regeneracji stacjonarnej powstaje w istocie PRODUKT o zdefiniowanej charakterystyce (vide – przykład Id-107 dotyczący szyn), powstały przy zachowaniu zasad kontroli jakości i w konsekwencji opatrzony stosownym dokumentem zgodności.
4. W odniesieniu do materiałów nie podlegających przetworzeniu w zakładzie produkcyjnym, o którym mowa wyżej należy w ocenie MSU uwzględnić system wprowadzania danego materiału do obrotu w dacie oznaczonej na tym materiale. System wprowadzania do obrotu obejmować mógł np. tryb świadectw typu budowli lub certyfikatów budowlanych.
5. W przypadku TYPU BUDOWLI pierwsze akty wykonawcze do Ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 96 poz. 591 z późn. zm.) weszły w życie z dniem 06-09-2000 Rozporządzeniem MTiGM z dnia 20 lipca 2000 r. w sprawie zakresu badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectwa dopuszczenia do eksploatacji każdego typu pojazdu kolejowego (Dz. U. Nr 69 poz. 813).
6. O ile interpretacje przyjmowane w ramach kwalifikacji materiałów nie stanowią inaczej - data wejścia w życie 06-09-2000 może być przyjmowana za graniczną do oceny kryterium kwalitywności. W przypadku podkładów zatem - te produkowane w roku 2001 i później uznać można za wytworzone w ramach funkcjonowania systemu ocen zgodności w transporcie kolejowym. W przypadku szyn nie poddanych regeneracji w zakładzie stacjonarnym samo oznaczenie UIC60 daje domniemanie zgodności, gdyż norma zharmonizowana bazuje w istocie na wymaganiach karty UIC.

¹ Kwalitywny tj. jakościowy, gatunkowy itp. – określenie służące wyróżnieniu cechy kryjącej skomplikowane interpretacje

7. Powyższe interpretacje nie wykluczają użycia materiałów w sposób odmienny pod warunkiem dokonania interpretacji i ocen właściwych dla dowiedzenia zgodności.
8. Trudności interpretacyjne wynikają z niedoboru regulacji w tym zakresie. Tym nie mniej w TSI jest wzmianka o składnikach interoperacyjności (szyny, podkłady, systemy przytwierdzeń) *zdalnych do ponownego użytku*. Dla takich składników nie wystawia się deklaracji zgodności WE, nie ma też mowy o konieczności wydania oświadczenia przez zarządcę infrastruktury.
9. Obowiązujące przepisy wspólnotowe i krajowe, dla nowych materiałów nakładają na Producenta obowiązek wystawiania odpowiednich dokumentów, a więc *deklaracji zgodności WE dla składników interoperacyjności, świadectwa dopuszczenia do eksploatacji* wydawanego przez UTK wraz z *deklaracją zgodności z typem* dla typów budowli określonych w rozporządzeniu 720, czy też krajowej deklaracji właściwości użytkowych dla pozostałych wyrobów budowlanych. Dokumenty te świadczą jednak o wprowadzeniu produktu do obrotu na rynku i ich kopie są dołączane przy każdym udostępnianiu na rynku. Interpretacje, jakoby dla materiałów staroużytecznych miały być wydawane oświadczenia zarządcy infrastruktury, są w takim ujęciu bezzasadne. Nie można bowiem jak się wydaje utożsamiać oświadczenia zarządcy z dokumentami wprowadzającymi do obrotu. Ponowna zabudowa używanego wcześniej produktu nie jest bowiem tożsama z jego udostępnieniem na rynku.
10. W sprawie tej za wiążące uznaje się aktualne stanowisko interpretacyjne Prezesa UTK.

KLASY GATUNKOWE

1. Na etapie pozyskiwania MSU uzyskać powinien atrybuty wskazujące możliwe jego przeznaczenie lub wskazanie do zbycia. Służy to planowaniu środków oraz zamknięć z wyprzedzeniem oraz m.in. temu, aby proces demontażu i postępowania z materiałami na budowie pozyskującej dany materiał uwzględniał jego przeznaczenie.
2. Z uwagi na:
 - wymagania technologiczne łączenia szyn:
 - i. najbardziej restrykcyjne w przypadku zgrzewania elektrooporowego (ograniczające zużycie pionowe w zasadzie do 2mm),
 - ii. mniej restrykcyjne w przypadku spawania termitowego (kilka do kilkunastu milimetrów) z zastrzeżeniem, że statystycznie występuje zdecydowanie więcej pęknięć takich spoin niż zgrzein z uwagi na niezwykle istotny w tej technologii tzw. czynnik ludzki (staranność ustawienia, sprawdzania wygrzania itp.) oraz brak rejestracji przebiegu procesu
 - iii. najmniej restrykcyjne w przypadku złącz łubkowanych z zastrzeżeniem że tory klasyczne w praktyce nie powinny już być masowo układane

- kryteria odbiorów robót – także takich w których zastosowano MSU, a w szczególności dopuszczalne odchyłki szerokości toru
 - radykalne różnice w warunkach do sortowania materiału w zakładzie stacjonarnym w stosunku do warunków terenowych
 - konieczne jest dzielenie planowanych do pozyskania materiałów na tzw. *klasy gatunkowe*. mieszczące w sobie zagregowane zbiory cech materiału mającego stanowić budulec innej nawierzchni .
3. *Klasy gatunkowe*, o których mowa wyżej określa się następująco:
- 1) **Gatunek 1 – MSU-SORTOWANE / - zapas 4 przydatność 7** tj. materiały sklasyfikowane stanowiące budulec spełniający w całości kryteria tab.1 i stosownych warunków wykonania i odbioru dzięki temu, że zostały:
 - a) przetworzone z użyciem metod produkcyjnych obejmujących odpowiednią kontrolę jakości i wystawienie dokumentów zgodności (szyny), lub
 - b) wybrane
 - i. wyłącznie z odcinków zachowujących jakość geometryczną w aspektach mających znaczenie dla oceny danego komponentu dla prędkości wskazanej w tab.1 oraz
 - ii. co do zasady w taki sposób, że
 - nie posiadają wadliwości
 - poziom zużycia jest znikomy,
 - nie wymagają adaptacji w ramach zabudowy;
 - 1) **Gatunek 2 – MSU DODATKOWE - zapas 4 przydatność 8** tj. materiały sklasyfikowane stanowiące budulec spełniający w dominującej populacji kryteria tab.1 i stosownych warunków wykonania i odbioru gdyż są mało-zróżnicowane, dobrane z komponentów charakteryzujących się małym zużyciem ale wymagające w ramach zabudowy robót adaptacyjnych takich jak obcinanie szyn (pociętych palnikiem, ze zbyt bliskimi sobie spoinami, krótkimi wstawkami itp.), lub korygowanie szerokości na podkładach po zabudowie.
 - 2) **Gatunek 3 – MSU PRZEBRANE - zapas 4 przydatność 6** tj. przebrane dla bieżącego utrzymania, adekwatnie do potrzeb zakładu pozyskującego; W grupie tej mieszczą się zarówno materiały znacząco zużyte (np. szyny do wstawek w łuki górskie) jak i bliskie cechom nowych materiałów w torach 200km/h (np. dla CMK) co zakład pozyskujący ustala adekwatnie do posiadanych w utrzymaniu nawierzchni o różnych stopniach zużycia i standardach,

- 3) **Gatunek 4 – MSU POZAKLASOWE - zapas 4 przydatność 4** tj. mocno-
różnicowane, mało przydatne z uwagi na brak możliwości zachowania kryteriów
integracji i/lub odbioru w torze;
4. Materiały niezdatne do powyższych klas gatunkowych traktuje się jako zbędne zgodnie z
regulacjami szczegółowymi dotyczącymi gospodarki materiałowej w PKP PLK S.A.

KRYTERIA WYKORZYSTYWANIA

1. Materiał staroużyteczny sklasyfikowany może być ponownie wykorzystany na
warunkach wyspecyfikowanych w tab.1.

Tabela 1

Klasy gatunkowe	Parametry eksploatacyjne toru, w którym rozważać można użytkowanie materiałów staroużytecznych		ZAKRES OBROTU MATERIAŁOWEGO
	Prędkość [km/h]	Rodzaj toru i prognozowane natężenie przewozów [Tg/rok]	
Kol.1	Kol.2	Kol.3	Kol.5
Gatunek 1 SORTOWAN E (Zapas 4 przydatność 7)	$V \leq 120$	Tory SZLAKOWE, główne zasadnicze i dodatkowe oraz inne o natężeniu przewozów spełniającym kryterium: $Q \leq 10$ [Tg/rok]	OGÓLNO-SIECIOWY rotacja na całej sieci PKP PLK S.A.
Gatunek 2 DODATKOW E (Zapas 4 przydatność 8)	$V \leq 60$	tory STACYJNE główne dodatkowe, boczne i bocznikowe o natężeniu przewozów spełniającym kryterium: $Q \leq 3$	
Gatunek 3 PRZEBRAN E (Zapas 4 przydatność 6)	Adekwatne do indywidualnych potrzeb zakładu pozyskującego wg cech pozyskanego materiału i kryteriów diagnostycznych		WEWNĄTRZ-ZAKŁADOWY wykorzystanie przez Zakład pozyskujący lub zbycie
Gatunek 4 POZAKLASOWE (Zapas 4 przydatność 4)	$V < 40$	tory BOCZNE, bocznikowe i specjalnego przeznaczenia o natężeniu przewozów spełniającym kryterium $Q \leq 1$ Tg/rok także odbojnice w torach wszystkich klas	

2. Zakład linii kolejowych dokonujący pozyskania w pierwszej kolejności zabezpiecza potrzeby materiału do utrzymania bieżącego mieszczące się w klasie gatunkowej 3 (wstawki, pojedyncze wymiany podkładów i inne roboty o charakterze napraw i konserwacji).

3. W klasie gatunkowej, o której mowa wyżej niniejsza instrukcja nie narzuca kryteriów gdyż selektywne naprawy nawierzchni dokonuje się co do zasady z użyciem wstawek materiałów o pasującym wzajemnie zużyciu i gabarytach - niezależnie od prędkości.
4. W kolejności drugiej zabezpiecza się materiały do rotacji ogólno-sieciowej klasyfikowane w gatunku 1 oraz gatunku 2.
5. W klasy gatunkowej 2 zakłada się małe zróżnicowanie stanu technicznego oraz zużycia tych materiałów. Ma to na celu swobodę obrotu tym materiałem bez konieczności *selekcjonowania i sortowania* w warunkach terenowych tj. poza zakładem produkcyjnym i bez wykorzystania systemów etykietowania każdego elementu wsadowego dla potrzeb cechowania produktu.
6. Do klasy gatunkowej 1 i klasy gatunkowej 2 zalicza się wyłącznie materiały jakościowe.
7. Każdorazowa ostateczna decyzja o wykorzystaniu materiału w konkretnej lokalizacji powinna uwzględniać
 - a) Kryteria klasyfikacji MSU
 - b) Przewidywaną technologię łączenia szyn (zgrzewy, spoiny termitowe typowe lub hybrydowe, złącza łukowe),
 - c) Kryteria odbioru robót determinowane cechami materiałów,
 - d) Prognozowany czas eksploatacji materiału w konfrontacji z założeniami dotyczącymi cyklu życia nawierzchni przyjętymi do danego przedsięwzięcia.
 - e) ekonomiczne uzasadnienie dla ewentualnej zabudowy materiału staroużytecznego uwzględniając koszty robocizny, pracy sprzętu i logistyki a także dostępność zamknięć torowych.
 - f) wymagania w zakresie weryfikacji podsystemów (jakość).

SZYNY STAROUŻYTECZNE

1. W kwalifikacji szyn do klas gatunkowych z uwagi na zużycie i obciążenie stosuje się kryteria zestawione w tab.2.
2. W żadnej klasie gatunkowej nie dopuszcza się stosować szyn obrabianych cieplnie w całej objętości produkowanych w Hucie Katowice w latach 1985 – 1993. Szyny takie należy kwalifikować jako nieprzydatne.
3. Do klasy gatunkowej 1 i 2 stosuje się w szczególności szyny:
 - 1) o profilu 49E1 oraz 60E1 i UIC60,
 - 2) wykonane z gatunku stali R260, R350 HT, St90PA,
4. Kryteria kwalifikowania szyn do klasy gatunkowej 1 są tożsame z kryteriami kwalifikowania szyn do regeneracji w zakładzie stacjonarnym, określonymi w Id-107 za wyjątkiem dodatkowego kryterium przeniesionego obciążenia wskazanego w tab.2.

5. Ustalanie przeniesionego obciążenia szyn obejmuje szacowanie danych z ewidencji pracy eksploatacyjnej oraz danych o zużyciu pionowym szyn, przy czym przyjmować można narastanie tego zużycia w tempie 1mm/100Tg o ile doświadczenia indywidualne nie wskazują inaczej.
6. Kryteria kwalifikowania szyn do klasy gatunkowej 2 są w większości tożsame kryteriami kwalifikowania szyn do regeneracji w zakładzie stacjonarnym za wyjątkiem niżej wskazanych kryteriów dodatkowych, wynikających z ograniczonej możliwości selekcji i sortowania oraz wycinania odcinków z wadami szyn na budowie pozyskania i budowie przeznaczenia. W szczególności – szyny do klasy gatunkowej 2 pozyskiwane w formie przęseł szynowych:
 - a) Zużycia powinny odpowiadać kryteriom zawartym w tab.2
 - b) Szyny nie powinny posiadać
 - spoin termitowych za wyjątkiem końców wynikających z zasad przecinania dla demontażu toru,
 - wad powierzchniowych typu: zużycie faliste (2201, 2202), wybuksowania (2251, 2252), head checking (2223), squat (227), schelling (2221, 2222),
 - wad do wymiany lub obserwacji (wykazy otrzymywane z IG).
7. Z uwagi na możliwość wykorzystania szyn klasy gatunkowej 1 i 2 do kompleksowych napraw co wymaga zapewnienia zgrzewalności i zachowania kryteriów odbioru robót zaleca się kwalifikować do tej klasy szyny o małym zużyciu (uwagi tabeli).

Tabela 2

Przeznaczenie do klasy gatunkowej	Kryteria kwalifikacji szyn staro-użytecznych z uwagi na zużycia i obciążenie						Budulec do zabudowy
	Dopuszczalne zużycie [mm]				Maksymalne przeniesione obciążenie [Tg]		
	PIONOWE		boczne				
	60E1, UIC60	49E1	60E1, UIC60	49E1,	60E1, UIC60 S60	49E1,	
Gatunek 1	wg Id-107				400	250	dłuzki szynowe 210 m docięte piłą zgrzane z uprzednio wyselekcjonowanych, reprofilowanych i zbadanych szyn o ustalonych klasach jakości lecz zróżnicowanych długościach wg Id-107.
Gatunek 2	2.0 ^{U2} 7.0 ^{U3}	2.0 ^{U2} 7.0 ^{U3}	2.0 ^{U1}	2.0 ^{U1}			
Gatunek 3	Ustala zakład linii kolejowych pozyskujący materiał						
Gatunek 4	Graniczne wg Id1 lub 7.0 ^{U3}		Graniczne wg Id1 lub 10.0 ^{U4}		---	---	
<p>U1 - przyjęto odchyłki szerokości toru przy odbiorze NG-V60 nie przekraczające 4mm</p> <p>U2 - wartości karbu pozwalające na wielokrotne łączenie przęseł szynowych w tor bezстыkowy poprzez zgrzewanie maszynami mobilnymi</p> <p>U3 - maksymalne zużycie pionowe przewidywane w przypadku wdrożenia spawania termitowego z użyciem tzw. form hybrydowych; do tego czasu <u>możliwe zastosowania tak zużytych szyn jedynie w torach klasycznych</u> po rozpoznaniu przyczyn zużycia (osiągnięcie dużego pionowego zużycia za wyjątkiem szyn w łukach - może dowodzić przeniesienia dużego obciążenia o ile szyna nie była poddawana częstej reprofiliacji);</p> <p>U4 - przyjęto analogicznie jak dla najniższej klasy jakości szyn zregenerowanych; możliwe stosowanie wyłącznie do połączeń klasycznych (asortyment produkcji wygaszany)</p>							

8. CIĘCIE SZYN. Cięcie szyny starożytecznej lub nie objętej jeszcze kwalifikacją należy wykonywać zachowując następujące rygory:
- Szyny przeznaczone do klasy gatunkowej 1 i 2 – stosuje się wymagania Id-107 z zastrzeżeniem, że w rejonie spoin wymagane jest cięcie:
 - na zgrzeinach i spoinach najbliższych zachowaniu modułu długości – w przypadku cięcia palnikiem²,
 - przy zgrzeinach i spoinach najbliższych zachowaniu modułu długości a cięcie powinno być wykonywane poza strefą wpływu ciepła lub 0,40m o ile nie ustalono inaczej – w przypadku cięcia piłą;
 - Szyny zbędne (złom) - szyna po przecięciu powinna mieć długość nie większą niż 10 m,
 - Szyny przed kwalifikacją - wymaga się cięcie jak w przypadku szyn do klasy gatunkowej 2.

² Szyny tak pocięte muszą do późniejszej zabudowy być ponownie docinane dla usunięcia strefy wpływu ciepła

9. OZNACZENIA. Przy kwalifikacji szyn w torze (MSU do pozyskania) odcinki zakwalifikowane do zasilenia różnych klas gatunkowych należy oddzielać kreską pionową i odpowiednio znakować.
10. Każde przesło szynowe przeznaczone do klasy gatunkowej 2 powinno posiadać oznaczenie dotychczasowej krawędzi jezdnej wykonane analogicznie jak stanowi Id107 (obmalowanie żółtą farbą odcinka całej bocznej powierzchni główki szyny od strony krawędzi jezdnej).
11. W zależności od przeznaczenia do danej klasy gatunkowej oraz twardości stosuje się następujące oznaczenia szyn, umieszczane w komorze łubkowej na obu końcach szyny:
 - a) Szyny pozyskiwane do klasy gatunkowej 1:
 - szyny surowe: dwa białe punkty,
 - szyna obrabiana cieplnie – dwie zielone poziome kreski każda długości 10 - 20 cm;
 - b) szyny pozyskiwane do klasy gatunkowej 2:
 - szyny surowe: jeden biały punkt,
 - szyna obrabiana cieplnie – zielona pozioma kreska o długości około 10 – 20 cm;
 - c) szyny pozyskiwane do klas gatunkowych 3 i 4 (pozostające do wykorzystania wewnątrz-zakładowego) – ustala indywidualnie zakład linii kolejowych pozyskujący materiał
 - d) szyny nieprzydatne:
 - 3 czerwone krzyżyki.

PODKŁADY STAROUŻYTECZNE

1. W kwalifikacji podkładów stosuje się kryteria zestawione w tab.3
2. Szerokość toru jako parametr podkładu powinna być oceniana zawczasu przez pryzmat danych diagnostycznych z pomiarów ciągłych toru z podkładami przewidywanymi do pozyskania.
3. W puli podkładów pozyskanych do klasy gatunkowej 1 i 2 dopuszcza się do 10% podkładów przekraczających odchyłki szerokości toru.
4. Na miejscu wbudowania podkładów klasy gatunkowej 1 lub 2 należy przewidzieć roboty adaptacyjne obejmujące w miarę potrzeby poprawianie szerokości toru z przytwierdzeniem SB (przepinanie, wkładki zmiennej szerokości) lub poprawianie szerokości toru z przytwierdzeniem K lub SKL na podkładach drewnianych w granicach tolerancji otworów w przekładkach.

Tabela 3.1

Przeznaczenie do klasy gatunkowej	Typ podkładu betonowego	Wiek maksymalny [lat]	Rok produkcji (kwalitatywność)	Kryteria kwalifikacji podkładów BETONOWYCH	
				Cechy	Szerokość toru
Gatunek 1	Ps94, Ps93,	20	Od roku 2001	Brak wadliwości uzasadniających usunięcie z toru oraz oznak degradacji lub uszkodzeń mogących wpłynąć na wytrzymałość takich jak włoskowate pęknięcia w części środkowej, pęknięcia propagujące od wkrętów /kotew lub zarysowania na ścianie bocznej w strefie kotwienia zbrojenia	U1
Gatunek 2	Ps83	Xx x			U2
Gatunek 3	Ps94, Ps93, Ps83 INBK K83, K85 PBS	Ustala zakładła linii kolejowych pozyskujący materiały			
Gatunek 4	INBK K83, K85 PBS	Xx x	xxx	adekwatne dla stopnia degradacji 0,7	xxx
U1, U2: kryteria odbioru parametru „szerokość toru” zgodne z maksymalną prędkością w danej klasie gatunkowej wg tab.1 lub z indywidualnymi ustaleniami w przypadku pozyskiwania szyn dla konkretnego wykorzystania np. w torach niższej prędkości lub w ramach przedsięwzięć na których ustanowiono szczególne zasady odbioru z uwagi na zastosowanie podkładów staroużytecznych.					

5. OZNACZENIA. Znakowanie podkładów przeznaczonych do ponownej zabudowy w torze - stosuje się następujące oznaczenia umieszczane na wierzchu podkładu pomiędzy czołem podkładu, a mocowaniem szyny:
- Gatunek 1:
 - jedna biała kropka;
 - Gatunek 2:
 - dwie białe kropki;
 - Gatunek 3 oraz 4 (pozostające do wykorzystania wewnątrz-zakładowego) – ustala indywidualnie zakład linii kolejowych pozyskujący materiał
 - podkłady nieprzydatne do ponownego użytkowania:
 - czerwone krzyżyki.

Tabela .3.2

Przeznaczenie do klasy gatunkowej	Typ podkładu	Wiek maksymalny [lat]	Rok produkcji (kwalitatywność)	Kryteria kwalifikacji zużycia podkładów z drewna TWARDEGO	
				Cechy	Szerokość toru
Gatunek 1	E1 gr 4 (IB, IIB)	5 lat	Od roku 2001	Wcięcia podkładek na głębokość do 6 mm. Pęknięcia podłużne rozwarne nie większe niż 10 mm	U1
Gatunek 2		10 lat			U2
Gatunek 3		Ustala zakłada linii kolejowych pozyskujący materiały			
Gatunek 4	E1 gr 4 i gr 6 (IB, IIB, IIIB)	Xxx	xxx	adekwatne dla stopnia degradacji 0,7	XXX

U1, U2: kryteria odbioru parametru „szerokość toru” zgodne z maksymalną prędkością w danej klasie gatunkowej wg tab.1 lub z indywidualnymi ustaleniami w przypadku pozyskiwania szyn dla konkretnego wykorzystania np. w torach niższej prędkości lub w ramach przedsięwzięć na których ustanowiono szczególne zasady odbioru z uwagi na zastosowanie podkładów staroużytecznych

Tabela 3.3

Przeznaczenie do klasy gatunkowej	Typ podkładu	Wiek maksymalny [lat]	Rok produkcji	Kryteria kwalifikacji zużycia podkładów z drewna MIĘKKIEGO	
				Cechy	Szerokość toru
Gatunek 1	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX
Gatunek 2	XXX	XXX			XXX
Gatunek 3	E1 gr 4 (IB, IIB)	Ustala zakład linii kolejowych pozyskujący materiały			
Gatunek 4	E1 gr 4 i gr 6 (IB, IIB, IIIB)	Xxx	xxx	adekwatne dla stopnia degradacji 0,7	XXX

U1, U2: kryteria odbioru parametru „szerokość toru” zgodne z maksymalną prędkością w danej klasie gatunkowej wg tab.1 lub z indywidualnymi ustaleniami w przypadku pozyskiwania szyn dla konkretnego wykorzystania np. w torach niższej prędkości lub w ramach przedsięwzięć na których ustanowiono szczególne zasady odbioru z uwagi na zastosowanie podkładów staroużytecznych

AKCESORIA

1. Do akcesoriów torowych zalicza się komponenty przytwierdzeń i łubkowanych połączeń szyn.
2. Akcesoria torowe wybudowane z torów i spełniające wymagania wskazane w ust. 2 należy klasyfikować do klasy gatunkowej 3 lub 4.
3. Do ponownego wykorzystania w torze można stosować akcesoria nie posiadające wad kwalifikujących do usunięcia z toru.

WARUNKI TECHNICZNE KWALIFIKACJI ROZJAZDÓW STAROUŻYTECZNYCH

1. W ramach obszaru branży drogowej materiały i urządzenia podlegają kwalifikacji wg. następujących kryteriów:
 - 1) materiały staroużyteczne (8) – są to materiały, które kwalifikują się bezpośrednio do ponownego wykorzystania, zgodnie z ich pierwotnym przeznaczeniem;
 - 2) materiały staroużyteczne do regeneracji, a w przypadku szyn staroużytecznych: do regeneracji/reprofilacji (7) – są to materiały kwalifikujące się do ponownego wykorzystania, zgodnie z ich pierwotnym przeznaczeniem po zregenerowaniu/reprofilacji;
 - 3) materiały staroużyteczne do prędkości $V < 40$ km/h (4) – są to materiały, które kwalifikują się bezpośrednio do ponownego wykorzystania w torach do prędkości 40 km/h;
 - 4) pozostałe materiały do ponownego użytku (6);
 - 5) odpady, w tym złom (0).
 2. W Etapie A dokonujemy kwalifikacji na dwie grupy tj. staroużyteczne oraz złom. W Etapie B i C materiały i urządzenia zakwalifikowane jako staroużyteczne należy na podstawie stanu technicznego oraz zapotrzebowania jednostek organizacyjnych, przyporządkować do jednej z grup wymienionych w ust. 1 pkt 1-4.
- I. PRZEDMIOT WARUNKÓW TECHNICZNYCH I WARUNKI KWALIFIKACJI ROZJAZDÓW DO PONOWNEJ ZABUDOWY
1. Przedmiotem niniejszych warunków technicznych są zalecenia dotyczące sposobu kwalifikacji do ponownej zabudowy rozjazdów staroużytecznych typu 60E1 i 49E1.
 2. Kwalifikacji mogą podlegać rozjazdy, które nie wykazują nadmiernego zużycia eksploatacyjnego lub takie, które akceptowalnym nakładem robocizny i środków finansowych można doprowadzić do dobrego stanu technicznego.
- II. KWALIFIKACJA ROZJAZDÓW DO PRĘDKOŚCI $v > 40$ km/h
1. Iglice:
 - 1) iglice proste mogą mieć zużycie pionowe i boczne nie przekraczające 5 mm;
 - 2) iglice łukowe mogą mieć zużycie pionowe i boczne nie przekraczające dopuszczalnego, tzn. 8 mm;
 - 3) iglice nie mogą wykazywać odkształceń trwałych oraz pęknięć, wyszczerbień i spływów;

- 4) na powierzchniach iglic nie mogą występować wady kwalifikowane jako „do obserwacji” lub „do wycięcia”. W szczególności nie może być zużycia falistego, wybuksowań oraz wad typu „head-checking”, „squat”, „schelling”;
 - 5) w przypadku występowania wad wymienionych w pkt 3) i 4) można je usunąć poprzez szlifowanie, przy czym zużycie pionowe i boczne po szlifowaniu nie może przekroczyć wartości określonych w pkt 1) i 2).
2. Szyny łączące, opornice i szyny toczne przy kierownicach:
- 1) na kierunku zasadniczym rozjazdów dopuszcza się zużycie pionowe i boczne nie przekraczające 5 mm;
 - 2) na kierunku zwrotnym rozjazdów dopuszcza się zużycie pionowe i boczne nie przekraczające dopuszczalnego, tzn. 8 mm;
 - 3) szyny nie mogą wykazywać odkształceń trwałych oraz pęknięć i spływów;
 - 4) na powierzchniach szyn nie mogą występować wady kwalifikowane jako „do obserwacji” lub „do wycięcia”. W szczególności nie może być zużycia falistego, wybuksowań oraz wad typu „head-checking”, „squat”, „schelling”;
 - 5) w przypadku występowania wad wymienionych w pkt 3) i 4) można je usunąć poprzez napawanie i/lub szlifowanie, przy czym zużycie pionowe i boczne po szlifowaniu nie może przekroczyć wartości określonych w pkt 1) i 2).
3. Kierownice:
- 1) kierownice na kierunku zasadniczym i zwrotnym rozjazdu mogą mieć zużycie nie przekraczające 3 mm;
 - 2) kierownice nie mogą wykazywać pęknięć i odkształceń trwałych;
 - 3) dopuszcza się stosowanie przekładek regulacyjnych zgodnie z Instrukcją Id-4 (Rozdział 4, §13, ust. 8).
4. Krzyżownice:
- 1) krzyżownice do prędkości $v \leq 100$ km/h mogą być kwalifikowane maksymalnie po trzykrotnej regeneracji;
 - 2) dopuszcza się zużycie pionowe i boczne szyn skrzydłowych i dziobów nie przekraczające 5 mm;
 - 3) krzyżownice nie mogą wykazywać odkształceń trwałych oraz pęknięć i spływów;
 - 4) na powierzchniach elementów jezdnych krzyżownic nie mogą występować uszkodzenia kwalifikowane jako „do obserwacji”. W szczególności nie może być wybuksowań oraz wad szyn typu „head-checking”, „squat”, „schelling”;

5) w przypadku występowania wad wymienionych w pkt 3) i 4) można je usunąć poprzez napawanie i/lub szlifowanie, przy czym zużycie pionowe i boczne po szlifowaniu nie może przekroczyć wartości określonych w pkt 2).

5. Systemy przytwierdzeń, akcesoria:

- 1) wszystkie podkładki żebrowe i płyty podiglicowe oraz pozostałe elementy stalowe, jak opórki iglicowe, urządzenia przeciwpełzne, łubki stabilizujące, koziółki w kierownicy, wkładki nie mogą wykazywać złamań ani pęknięć;
- 2) systemy przytwierdzeń muszą być kompletne. Wkręty pęknięte lub złamane, uszkodzone łapki sprężyste i sprężyny Df-2 lub inne uszkodzone elementy systemów przytwierdzeń należy wymienić na nieuszkodzone lub w przypadku braku elementów nieuszkodzonych, na nowe;
- 3) wszystkie przekładki podszynowe i podpodkładowe powinny być wymienione na nowe;
- 4) brakujące lub uszkodzone elementy systemów przytwierdzeń i akcesoriów należy uzupełnić lub wymienić;
- 5) Kryteria zakwalifikowania złączek i akcesoriów do wymiany zgodnie z załącznikiem 14 pkt 3 Warunków technicznych Id-1.

6. Zamknięcia nastawcze i stabilizatory:

- 1) zamknięcia powinny być kompletne i nie wykazywać odkształceń trwałych. Parametry geometryczne, takie jak dolegania i odlegania iglic od opornic, droga oporowa kłamy powinny być zgodne z wymaganiami Instrukcji Id-4;
- 2) rozjazd R300 powinien być wyposażony w stabilizator położenia iglic. W przypadku braku stabilizatora, rozjazd należy doposażyć w to urządzenie. Zabrania się zabudowy rozjazdów R300 bez stabilizatorów iglic.

7. Podrozjazdnice:

- 1) nie dopuszcza się podrozjazdnic złamanych lub popękanych.;
- 2) wadliwe podrozjazdnice należy wymienić;
- 3) w zakresie wadliwości podrozjazdnic należy stosować kryteria dotyczące podkładów strunobetonowych i drewnianych.

III. KWALIFIKACJA ROZJAZDÓW DO PRĘDKOŚCI $V < 40$ km/h

1. Iglice:

- 1) iglice proste i łukowe mogą mieć zużycie pionowe nie przekraczające 8 mm, natomiast zużycie boczne nie przekraczające 5 mm;

- 2) w przypadku nie występowania zużycia bocznego lub gdy zużycie boczne wynosi do 2 mm, dopuszcza się zużycie pionowe nie przekraczające 10 mm;
- 3) iglice nie mogą wykazywać odkształceń trwałych oraz pęknięć, wyszczerbień i spływów;
- 4) na powierzchniach iglic nie mogą występować wady kwalifikowane jako „do obserwacji” lub „do wycięcia”. W szczególności nie może być zużycia falistego, wybuksowań oraz wad typu „head-checking”, „squat”, „schelling”.
- 5) w przypadku występowania wad wymienionych w pkt 3) i 4) można je usunąć poprzez szlifowanie, przy czym zużycie pionowe i boczne po szlifowaniu nie może przekroczyć wartości określonych w pkt 1) i 2).

2. Szyny łączące i szyny toczne przy kierownicach:

- 1) szyny na kierunku zasadniczym i zwrotnym mogą mieć zużycie pionowe nie przekraczające 8 mm, natomiast zużycie boczne nie przekraczające 5 mm;
- 2) w przypadku nie występowania zużycia bocznego lub gdy zużycie boczne wynosi do 2 mm, dopuszcza się zużycie pionowe nie przekraczające 10 mm;
- 3) szyny nie mogą wykazywać odkształceń trwałych oraz pęknięć i spływów;
- 4) na powierzchniach szyn nie mogą występować wady kwalifikowane jako „do obserwacji” lub „do wycięcia”. W szczególności nie może być zużycia falistego, wybuksowań oraz wad typu „head-checking”, „squat”, „schelling”;
- 5) w przypadku występowania wad wymienionych w pkt 3) i 4) można je usunąć poprzez napawanie i/lub szlifowanie, przy czym zużycie pionowe i boczne po szlifowaniu nie może przekroczyć wartości określonych w pkt 1) i 2).

3. Kierownice:

- 1) kierownice na kierunku zasadniczym i zwrotnym rozjazdu mogą mieć zużycie nie przekraczające 3 mm;
- 2) kierownice nie mogą wykazywać pęknięć i odkształceń trwałych;
- 3) dopuszcza się stosowanie przekładek regulacyjnych zgodnie z Instrukcją Id-4 (Rozdział 4, §13, ust. 8).

4. Krzyżownice:

- 1) krzyżownice do prędkości $V < 40$ km/h przeznaczone do torów głównych zasadniczych mogą być kwalifikowane maksymalnie po trzykrotnej regeneracji, a krzyżownice przeznaczone do torów głównych dodatkowych lub stacyjnych po czterokrotnej regeneracji;
- 2) szyny skrzydłowe i dzioby krzyżownic mogą mieć zużycie pionowe nie przekraczające 8 mm, natomiast zużycie boczne nie przekraczające 5 mm;

- 3) w przypadku nie występowania zużycia bocznego lub gdy zużycie boczne wynosi do 2 mm, dopuszcza się zużycie pionowe nie przekraczające 10 mm;
 - 4) krzyżownice nie mogą wykazywać odkształceń trwałych oraz pęknięć i spływów;
 - 5) na powierzchniach elementów jezdnych krzyżownic nie mogą występować uszkodzenia kwalifikowane jako „do obserwacji”. W szczególności nie może być wybuksowań oraz wad szyn typu „head-checking”, „squat”, „schelling”;
 - 6) w przypadku występowania wad wymienionych w pkt. 4) i 5) można je usunąć poprzez napawanie i/lub szlifowanie, przy czym zużycie pionowe i boczne po szlifowaniu nie może przekroczyć wartości określonych w pkt 2) i 3).
5. Systemy przytwierdzeń, akcesoria:
- 1) wszystkie podkładki żebrowe i płyty podiglicowe oraz pozostałe elementy stalowe, jak opórki iglicowe, urządzenia przeciwpelzne, łubki stabilizujące, koziółki w kierownicy, wkładki nie mogą wykazywać złamań ani pęknięć;
 - 2) systemy przytwierdzeń muszą być kompletne. Wkręty pęknięte lub złamane, uszkodzone łapki sprężyste i sprężyny Df-2 lub inne uszkodzone elementy systemów przytwierdzeń należy wymienić na nieuszkodzone lub w przypadku braku elementów nieuszkodzonych, na nowe;
 - 3) wszystkie przekładki podszynowe i podpodkładowe powinny być wymienione na nowe;
 - 4) brakujące lub uszkodzone elementy systemów przytwierdzeń i akcesoriów należy uzupełnić lub wymienić;
 - 5) kryteria zakwalifikowania złączek i akcesoriów do wymiany zgodnie z załącznikiem 14 punkt 3 Warunków technicznych Id-1.
6. Zamknięcia nastawcze i stabilizatory:
- 1) zamknięcia powinny być kompletne i nie wykazywać odkształceń trwałych. Parametry geometryczne, takie jak dolegania i odlegania iglic od opornic, droga oporowa kłamry powinny być zgodne z wymaganiami Instrukcji Id-4.
 - 2) w przypadku braku stabilizatora iglic w rozjeździe dopuszcza się zabudowę rozjazdu staroużytecznego bez stabilizatora tylko w przypadku torów głównych dodatkowych i stacyjnych. W przypadku zabudowy rozjazdu w tor główny zasadniczy rozjazd musi być wyposażony w stabilizator.
7. Podrozjazdnice:
- 1) nie dopuszcza się podrozjazdnic złamanych lub popękanych;

- 2) wadliwe podrozjazdnice należy wymienić;
- 3) w zakresie wadliwości podrozjazdnic należy stosować kryteria dotyczące podkładów strunobetonowych i drewnianych.

Wytyczne w sprawie legalizacji materiałów staroużytecznych nawierzchni kolejowej na gruncie zasad oceny zgodności podsystemu infrastruktura z uwzględnieniem sytuacji pozostawienia materiału w torze

§ 1

Przedmiot wytycznych i zasady ogólne

1. Przedmiotem niniejszych wytycznych jest wskazanie postępowania przy legalizacji szyn, podkładów i systemu przytwierdzenia, ponownie wykorzystywanych w całości lub w części do nawierzchni kolejowej, w ramach zamówień robót, obejmującego weryfikację i ocenę zgodności podsystemu infrastruktura w rozumieniu specyfikacji o interoperacyjności kolei.
2. Zgodnie z zapisami TSI INF pkt 6.6 [1] i stanowiskiem Prezesa UTK [2] podsystem infrastruktura może spełniać wymagania zasadnicze także w przypadku wykorzystania w podsystemie materiałów staroużytecznych zwanych dalej MSU, pod warunkiem potwierdzenia tego w procesie weryfikacji WE podsystemu prowadzonego przez jednostkę notyfikowaną.
3. Weryfikacja WE podsystemu prowadzona przez jednostkę notyfikowaną, powinna zostać poprzedzona oceną ryzyka mającą na celu wykazanie zdatności do użytku MSU przy założonych parametrach techniczno-eksploatacyjnych zwanych dalej PTE oraz zapewnieniu kontroli ryzyka w dalszej jego eksploatacji.
4. Proces oceny ryzyka, powinien być poprzedzony działaniami pozostającymi w kompetencji zarządcy/zamawiającego tj. PKP PLK S.A. obejmującymi:
 - 1) potwierdzenie zdatności materiału do dalszego użytkowania w dotychczasowych lub nowych warunkach eksploatacyjnych (np.: podniesienie prędkości), zwanych dalej warunkami zadanymi, które obejmuje:
 - a) ocenę **początkowej zdatności materiału** – wynikającej z dokumentów odniesienia właściwych w chwili wprowadzania materiału do obrotu, stanowiącą o tzw. kwalitatywności materiału w rozumieniu załącznika 13,
 - b) ocenę **aktualnej zdatności materiału** – wynikającej ze stanu technicznego materiału ocenionego w ramach działań diagnostycznych (czy wyrób spełnia wymagania pozwalające na potwierdzenie zgodności podsystemu z wymaganiami zasadniczymi, a także czy posiada aktualną dokumentację dotyczącą utrzymania, określającą m.in. graniczne wartości zużycia, sposób montażu, odniesienie do prowadzonych ocen okresowych wyrobu itp.),
 - c) ocenę **adekwatności zastosowania** tj. potwierdzenia, że w nowych warunkach materiał będzie zastosowany zgodnie z wymaganiami właściwej klasy toru, co

tym samym potwierdza, że wyrób spełnia wymagania dotyczące współpracy, w planowanych warunkach eksploatacyjnych, w docelowym miejscu przeznaczenia, z innymi wyrobami,

- 2) ocenę ryzyka przeprowadzoną zgodnie z zapisami rozporządzenia 402/2013, uwzględniającą oceny, o których mowa wyżej.
5. W przypadku przytwierdzeń pozostawienie wybranych komponentów bez wymiany np. kotwy w podkładzie betonowym – wymaga:
- 1) dostarczenia wszystkich wymienianych komponentów przez jednego kompletatora, który wprowadza węzeł przytwierdzenia zawierający te (tj. wymieniane) komponenty do obrotu jako składnik interoperacyjności,
 - 2) uzyskania od kompletatora dokumentów na gruncie systemu ocen zgodności potwierdzających że pozostawione komponenty są w relewantnym dla ocen zgodności zakresie równoważne elementom, jakie były uwzględnione w ramach wprowadzenia do obrotu węzła, z którego udostępnił komponenty do wymiany.
6. Postępowanie z materiałami staroużytecznymi uwzględniające zasady legalizacji na gruncie TSI oraz kwalifikację gatunkową Im-3 zał. 13 określa Tabela 1.

Tabela 1

POSTĘPOWANIE Z MATERIAŁAMI STAROUŻYTECZNYMI NAWIERZCHNI I PODSYSTEMU		
Przypadek traktowania materiału ²⁾	Podział	
	materiały staroużyteczne nawierzchni ¹⁾	materiały staroużyteczne podsystemu ²⁾
a) Pozostawienie w podsystemie bez wybudowy,	nie dotyczy	stosuje się wytyczne legalizacji Im-3 zał 15
b) Zdemontowanie i ponowne zamontowanie (w całości lub części) w danej lokalizacji w ramach tej samej inwestycji,		
c) Zdemontowanie w jednej lokalizacji i zamontowanie w innej lokalizacji (np. przesunięty lub zamontowany w inny tor) w ramach tej samej inwestycji,	stosuje się kwalifikację materiału wg Im-3 zał. 13	stosuje się wytyczne legalizacji Im-3 zał 15 (dopuszcza się wyłącznie gatunek 1 i 2)
d) Zdemontowany w jednej lokalizacji i zamontowany w innej lokalizacji, w ramach odrębnych inwestycji.		
<p>UWAGI:</p> <p>1) w rozumieniu zał. 13 instrukcji Im-3</p> <p>2) w rozumieniu stanowiska Prezesa UTK z 20 sierpnia 2019 w sprawie oceny zgodności podsystemów strukturalnych, w których zastosowano staro-użyteczne wyroby kolejowe</p>		

7. Pozostawiane lub zabudowywane materiały muszą zapewniać spełnienie wymagań ujętych w Standardach Technicznych i innych instrukcjach PKP PLK S.A. niezależnie od procesu legalizacji, o którym mowa na wstępie.

§ 2

Ocena początkowej zdatności materiału (kwalitatywność)

1. Ocena początkowej zdatności materiału dotyczy okresu jego wytworzenia w warunkach funkcjonowania systemu ocen zgodności. Możliwość zapewnienia zgodności z wymaganiami podstawowymi/zasadniczymi adekwatnymi do warunków zastosowania rzeczonoego materiału określa się mianem kwalitatywności.
2. Ocena początkowa obejmuje w szczególności ustalenie czy pozostawiany obecnie w torze w tej samej lokalizacji lub ponownie zabudowywany materiał był w dacie jego produkcji-materiałem odpowiednio:
 - 1) wprowadzonym do obrotu wg ówczasie obowiązujących przepisów oraz
 - 2) przeznaczonym do określonych obecnie warunków eksploatacji.
3. Datę produkcji materiału należy ustalić na podstawie zamieszczonych na nim oznaczeń (np. rok produkcji szyn wg cechy wypukłej). W przypadku trudności należy przyjąć datę pierwszej zabudowy materiału wynikającą z posiadanej ewidencji.
4. Pod pojęciem wprowadzenia do obrotu materiału, określanego dalej mianem WDO, rozumie się wprowadzenie produktu do obrotu rynkowego w rozumieniu przepisów odrębnych o systemie ocen zgodności.
5. Dla potrzeb niniejszych wytycznych należy rozróżniać:
 - 1) *dowód wprowadzenia* do obrotu stanowiący dokument administracyjny oraz
 - 2) *dokumenty odniesienia* stanowiące podstawy techniczne wprowadzenia do obrotu.
6. Dowodem *wprowadzenia* do obrotu są w przypadku szyn i podkładów *Świadectwa Dopuszczenia Typu budowli* wydane przez UTK lub GIK lub Deklaracja WE dla składnika interoperacyjności w zależności od daty produkcji i przeznaczenia.
7. W celu ustalenia czy materiał był uznany za *przydatny* do zadanych obecnie warunków eksploatacji konieczna jest przede wszystkim identyfikacja czy w dokumencie wydanym w dacie produkcji lub zabudowy wyrobu, *potwierdzającym wprowadzenie do obrotu*, ograniczono jakikolwiek parametr techniczno-eksploatacyjny w aspekcie przeznaczenia rzeczonoego produktu.
8. Jeżeli w dowodzie wprowadzenia do obrotu :
 - 1) ograniczono jakikolwiek parametr techniczno-eksploatacyjny (zwykle prędkość) to zdatność materiału do dalszej eksploatacji powinna być z tym ograniczeniem literalnie i fizycznie zgodna tj. warunki dalszego użytkowania nie mogą przekraczać

wartości tego parametru (np. w przypadku świadectw dla rozjazdów praktykowano powszechnie wskazanie prędkości maksymalnej),

- 2) nie ograniczono żadnego parametru techniczno-eksploatacyjnego to należy sprawdzić czy w *dokumentacie odniesienia* stanowiącym podstawę wprowadzenia do obrotu nie nałożono ograniczeń co do przydatności tego rodzaju materiału – Załącznik B.
9. Dla celów informacyjnych należy zauważyć, że *dokumentami odniesienia* stanowiącymi podstawy techniczne wprowadzania do obrotu materiałów nawierzchniowych na przestrzeni lat były między innymi:
- 1) normy serii PN,
 - 2) karty UIC a potem normy europejskie wprowadzane do zbioru Polskich Norm,
 - 3) warunki techniczne wykonania i odbioru opracowane dla potrzeb kolei uznane w niektórych przypadkach przez producentów oraz niezależne jednostki w systemie ocen zgodności,
 - 4) dokumentacje składane do wniosków o dopuszczenie do obrotu.
10. Dla ułatwienia przypisania danemu MSU zgodnie z datą produkcji:
- 1) właściwego *dowodu wprowadzenia* do obrotu – w Załączniku A zestawiono ich rodzaje i typy budowli natomiast szczegółowy wykaz zawiera § 5 instrukcji Id-100 [3];
 - 2) właściwego *dokumentu odniesienia* – w Załączniku B zestawiono dokumenty odniesienia i ograniczenia (ich brak) będące podstawą techniczną wprowadzenia do obrotu materiałów nawierzchniowych.

§ 3

Ocena aktualnej zdatności materiału (diagnostyka)

1. Ocena aktualnej zdatności materiału powinna wynikać z:
 - a) ustalenia zasad diagnostyki dla danego materiału w zadanych warunkach jego eksploatacji tj. np. wskazanie kryteriów i procedur przyjętych w spółce PKP PLK S.A., rzeczywistej oceny diagnostycznej danego materiału dokonanej wg tych zasad i z uwzględnieniem oceny początkowej.
2. W przypadku materiałów zaklasyfikowanych jako gatunek 1 lub 2 w rozumieniu załącznika 13 do Im-3 – warunek, o którym mowa wyżej uzyskuje się poprzez zgodność z kryteriami klasyfikacji do tych gatunków.

§ 4

Odpowiedzialność w zakresie pozostawienia materiałów staroużytecznych w podsystemie

1. Zgodnie z Iop-1 [4] odpowiedzialność za spełnienie wymagań zasadniczych przez podsystem z zastosowanymi wyrobami staroużytecznymi ponosi podmiot wystawiający, w oparciu o certyfikat weryfikacji WE, deklarację weryfikacji WE podsystemu tj. wykonawca prac.
2. Wykonawca odpowiada za zastosowanie materiału o potwierdzonej przydatności, bez wad i zgodnie z przepisami oraz wymaganiami PKP PLK S.A.
3. Zakład Linii Kolejowych PKP PLK S.A. wystawia, w oparciu o niniejsze wytyczne, opinię potwierdzającą zdatność MSU oraz możliwość jego ponownego wykorzystania w podsystemie na mocy wdrożonego w Spółce Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS), oraz instrukcji wewnętrznych w nim ujętych.
4. W przypadku dużego zakresu pozyskiwania materiałów, co wiąże się z koniecznością skomplikowanego zarządzania sortowaniem i oznaczaniem poszczególnych materiałów, a w szczególności szyn zaleca się wsparcie procesu pozyskiwania i legalizowania materiału, zleceniem do kompetentnej jednostki inżynierskiej lub logistycznej.

§ 5

Postanowienia końcowe

1. Niniejsze wytyczne wchodzi w życie w procesach inwestycyjnych do stosowania zgodnie z zasadami nowelizacji określonymi w Ia-7 [5].
2. W pozostałych przypadkach wytyczne stosuje się fakultatywnie w oparciu o indywidualne ustalenia.

§ 6

Dokumenty przywołane

[1] Rozporządzenie Komisji (UE) NR 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej.

[2] Stanowisko Prezesa UTK z 20 sierpnia 2019 w sprawie oceny zgodności podsystemów strukturalnych, w których zastosowano staro-użyteczne wyroby kolejowe.

[3] „Wytyczne w zakresie dokumentów wymaganych przy zakupach materiałów nawierzchniowych stosowanych w podsystemie Infrastruktura na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.” Id-100.

[4] „Wytyczne w zakresie wdrażania i stosowania zasadniczych wymagań interoperacyjności w procesie inwestycyjnym” Iop-1”.

[5] Zasady opracowania i publikowania *instrukcji* wewnętrznych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz uzyskiwania zgody na odstępstwo – *la-7*.

§ 7

Załączniki do niniejszych Wytycznych stanowią:

- A. Zestawienie rodzajów i typów budowli
- B. Zestawienie dokumentów odniesienia oraz ograniczeń przydatności w nawierzchni materiałów staroużytecznych podsystemu - ocena początkowa zdatności.

Załącznik B

ZESTAWIENIE DOKUMENTÓW ODNIESIENIA ORAZ OGRANICZEŃ PRZYDATNOŚCI W NAWIERZCHNI MATERIAŁÓW STAROUŻYTECZNYCH PODSYSTEMU - ocena początkowa zdadności						
materiał		OBSZAR WPROWADZENIA DO OBROTU RYNKOWEGO				
		Dane z dokumentów odniesienia dla wytwarzania produktu wskazanych w dopuszczeniu lub adekwatnych w systemie ocen zgodności				
nazwa	typ	Dokument odniesienia	Wersja językowa	Okres obowiązania		Ograniczenia PTE w dokumencie odniesienia
szyna	S49	PN-H-93420:1957 PN-H-93421:1965 PN-H-93421:1970 PN-H-93420:1970 PN-H-93420:1975 PN-H-93421:1984	PL PL PL PL PL PL	1957 1965 1970 1970 1975 1984	1971 1970 1984 1976 2005 2006	<i>nie występują</i>
szyna	49E1	PN-EN 13674-1:2006 PN-EN 13674-1+A1:2008 PN-EN 13674-1:2011 PN-EN 13674-1+A1:2017	EN EN EN EN	2006 2008 2011 2017	2008 2011 2017 <i>obecne</i>	<i>nie występują</i>
szyna	S60	PN-H-93420:1970 PN-H-93421:1970	PL PL	1970 1970	1976 1984	<i>nie występują</i>
szyna	UIC60	PN-H-93420:1975 PN-H-93421:1984	PL PL	1975 1984	2005 2006	<i>nie występują</i>
szyna	60E1, 49E1	PN-EN 13674-1:2006 PN-EN 13674-1+A1:2008 PN-EN 13674-1:2011 PN-EN 13674-1+A1:2017	EN EN EN EN	2006 2008 2011 2017	2008 2011 2017 <i>obecne</i>	<i>nie występują</i>
podkład	INBK PBS	BN-85/8939-01	PL	1986	1998	<i>nie występują</i>
podkład	PS-83 PS-93 PS-94	PN-K-02101:1998 PN-EN 13230-1:2003 PN-EN 13230-1:2006 PN-EN 13230-1:2009 PN-EN 13230-1:2016	PL EN EN EN EN	1998 2003 2006 2009 2016	2006 2006 2009 2016 <i>obecnie</i>	<i>nie występują</i>
Uwagi						
PTE - parametry techniczno-eksploatacyjne (przeznaczenie komponentu)						