

Załącznik do uchwały Nr 957/2022
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 6 grudnia 2022 r.



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

**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	5
§ 3. Etap A – wstępna kwalifikacja rodzaju i ilości materiałów do pozyskania.....	7
§ 4. Etap B – kwalifikacja	8
§ 5. Etap C – ostateczna kwalifikacja	10
§ 6. Legalizacja materiałów staroużytecznych nawierzchni kolejowej	13
§ 7. Rozliczenie materiałów	13
§ 8. Inne postanowienia	14
§ 9. Zakres odpowiedzialności.....	15
§ 10. Szczegółowe postanowienia dotyczące szyn staroużytecznych do regeneracji.....	16
§ 11. Stosowanie instrukcji.....	16
Załącznik nr 1	18
Załącznik nr 2.....	19
Załącznik Nr 3	20
Załącznik Nr 4	21
Załącznik nr 5.....	22
Załącznik nr 6.....	23
Załącznik nr 7	24
Załącznik Nr 8	25
Załącznik Nr 9	27
Załącznik Nr 10.....	29
Załącznik Nr 11	40

§ 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) 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;
 - 6) Wykonawca – podmiot, któremu Zamawiający udziela zamówienia na dostawy, usługi lub roboty budowlane;
 - 7) kwalifikacja – szereg czynności zmierzających do zaliczenia materiałów do właściwej kategorii przydatności po uprzednim dokonaniu oceny (na podstawie wizji lokalnej, badań diagnostycznych oraz innych danych);
 - 8) materiały do ponownego użytku – materiały, produkty lub części materiałów i produktów niebędące odpadami;
 - 9) urządzenia i materiały zgodnie z załącznikiem nr 6 – materiały, których zagospodarowanie nadzorowane jest przez właściwe merytoryczne komórki organizacyjne Centrali Spółki;
 - 10) 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;

- 11) odpady - rozumie się przez to każdą substancję lub przedmiot, których posiadacz pozbywa się, zamierza się pozbyć lub do którego pozbycia się jest zobowiązany. Zdefiniowanie rodzajów i ilości odpadów powstających w wyniku świadczenia w zakresie budowy (w tym modernizacji, rewitalizacji, rehabilitacji), rozbiórki, remontu obiektów następuje podczas ostatecznej kwalifikacji materiałów. Za datę wytworzenia odpadów uznaje się datę protokołu ostatecznej kwalifikacji/protokołu kwalifikacji materiałów pochodzących z systemu gospodarczego.
 - 12) odpady budowlane i rozbiórkowe – rozumie się przez to odpady powstałe podczas robót budowlanych;
 - 13) wytwórca odpadów (posiadacz odpadów) – rozumie się przez to każdego, którego działalność lub bytowanie powoduje powstawanie odpadów (pierwotny wytwórca odpadów); wytwórcą odpadów (oprócz złomu) powstających w wyniku świadczenia usług w zakresie budowy, rozbiórki, remontu obiektów, czyszczenia zbiorników lub urządzeń oraz sprzątania, konserwacji i napraw jest podmiot, który świadczy usługę, chyba, że umowa o świadczenie usługi stanowi inaczej;
 - 14) 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;
 - 15) Złom - odpady metali żelaznych i metali kolorowych (nieżelaznych)
4. W Aplikacji Im-3 stosuje się poniższe określenia:
- 1) Aplikacja Im-3 – system informatyczny służący do kwalifikowania i rozliczania materiałów z etapu B i C oraz robót prowadzonych systemem gospodarczym;
 - 2) Koordynator – wyznaczona przez kierownika jednostki organizacyjnej (Zakładu) osoba, której zadaniem jest rozpoczęcie procesu kwalifikacji w Aplikacji Im-3 osobno dla każdej branży;
 - 3) Akceptant – Dyrektor/Zastępca Dyrektora jednostki organizacyjnej (Zakładu) w przypadku robót inwestycyjnych oraz robót prowadzonych systemem gospodarczym gdzie wykonawcą jest Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury lub Zakład Maszyn Torowych, Naczelnik/Zastępca Naczelnika Sekcji w przypadku robót prowadzonych systemem gospodarczym przez Zakład;

- 4) Członek komisji – wyznaczona przez kierownika jednostki organizacyjnej osoba, kwalifikująca i wypełniająca protokoły etapu B i C oraz protokół systemu gospodarczego w Aplikacji Im-3;
- 5) Przewodniczący komisji – wyznaczona przez kierownika jednostki organizacyjnej osoba, która po zakończeniu prac wszystkich Członków komisji wysyła do akceptacji protokół z kwalifikacji materiałów w Aplikacji Im-3.

§ 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 Instrukcji kwalifikowania materiałów pochodzących z działalności PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dla Wykonawców Im-4 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 Zakład wartością materiału, który nie został rozliczony w toku wykonywania usług i robót zgodnie z § 7, ust. 4,
 - 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 bezstykowego na odcinki 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 jezdnym 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 równolegle do przekazywanych do eksploatacji kolejnych etapów lub odcinków robót danego zadania.
5. Terminarz przekazania materiałów pochodzących z realizowanych zadań inwestycyjnych prowadzonych przez Centrum Realizacji Inwestycji koordynuje Kierownik Kontraktu zgodnie z § 1. ust. 3 pkt 5 lit b.
 6. Terminarz przekazania materiałów z zadań realizowanych przez Zakład koordynuje pracownik działu branżowego lub inspektor diagnosta/główny inżynier, który został wyznaczony do bezpośredniego nadzoru nad realizacją umowy zgodnie z § 1. ust. 3 pkt 5 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 8 – 11 do Instrukcji Im-3.

9. Niniejsza Instrukcja obowiązuje pracowników jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury.

§ 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 6 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, komórka odpowiedzialna za przygotowanie dokumentacji przetargowej 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;przy udziale Centrum Realizacji Inwestycji w zakresie wypełnienia wskazanej dla Zamawiającego części załącznika nr 1.
5. 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.
6. Komisja oznacza szyny, podkłady, podrozdżadnice, mostownice oraz rozjazdy w sposób umożliwiający identyfikację ich przydatności.
7. 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 i zatwierdzony protokół stanowi załącznik do dokumentacji przetargowej.
8. Prace komisji wstępnej kwalifikacji odbywają się poza Aplikacją Im-3.

§ 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. Dopuszcza się możliwość dokonywania kwalifikacji w podziale na etapy danego zadania.
3. Kwalifikacja obejmuje następujące czynności:
 - 1) W przypadku kiedy Zamawiającym jest Centrum
 - a) zgłoszenie pisemne/mailowe do właściwego terenowo Zakładu gotowości przeprowadzenia kwalifikacji materiałów w terminie 3 dni roboczych od daty zgłoszenia gotowości przez Wykonawcę. Zgłoszenie ma zawierać imienny wykaz osób z ramienia Centrum oraz Wykonawcy, wraz z podaniem danych kontaktowych, numeru umowy, kodu projektu CRP, numeru zlecenia inwestycyjnego oraz czasu obowiązywania umowy;
 - b) 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 z podaniem terminu i miejsca spotkania komisji.
 - c) komisja składa się z przedstawicieli:
 - Zakładu (główny inżynier, inspektor diagnosta odpowiedniej branży – przewodniczący komisji),
 - Sekcji Eksploatacji (zastępca Naczelnika Sekcji odpowiedniej branży lub zawiadowca¹);
 - d) w pracach Komisji biorą udział przedstawiciele Zamawiającego i Wykonawcy.
 - e) wstępnie wprowadzony protokół w wersji excel wygenerowany z Aplikacji Im-3 należy przekazać do Wykonawcy i Zamawiającego w celu zapoznania się z wprowadzonymi danymi.
 - 2) W przypadku kiedy Zamawiającym jest Zakład:
 - a) w przeciągu 7 dni roboczych od przekazania placu budowy na wniosek komórki branżowej pisemne powołanie przez Dyrektora Zakładu/Zastępcę Dyrektora Zakładu komisji kwalifikacyjnej z podaniem terminu i miejsca spotkania komisji.
 - b) Komisja składa się z przedstawicieli:

¹ W przypadku braku stanowiska w danej branży decyzje o udziale komisji podejmuje Naczelnik Sekcji

- Zakładu (główny inżynier, inspektor diagnosta odpowiedniej branży – przewodniczący komisji),
- Sekcji Eksploatacji (zastępca Naczelnika Sekcji odpowiedniej branży lub zawiadowca²);

c) w pracach Komisji biorą udział przedstawiciele Zamawiającego i Wykonawcy.

5. Wskazany przez kierownika jednostki organizacyjnej Koordynator/Koordynatorzy rozpoczyna w Aplikacji Im-3 proces kwalifikacji zakładając dla każdej branży oddzielne zadanie, wprowadzając członków komisji oraz podając czas i miejsce przeprowadzenia kwalifikacji.
6. Dyrektor zatwierdza wprowadzone przez koordynatora dane oraz zatwierdza skład komisji kwalifikacji. Po zatwierdzeniu formularza wysyłana jest mailowo informacja do członków komisji oraz członków przy udziale do rozpoczęcia kwalifikacji materiałów.
7. W trakcie kwalifikacji obowiązkowe jest komisyjne przeprowadzenie wizji lokalnej. W przypadku stwierdzenia zmiany przydatności materiału oznaczonego we wstępnej kwalifikacji komisja dokona prawidłowego oznaczenia.
8. 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” w Aplikacji Im-3 Protokół sporządzany jest przez Członka komisji wyznaczonego przez Przewodniczącego. Każdy z Członków komisji potwierdza wprowadzone do Aplikacji Im-3 dane dotyczące kwalifikowanych materiałów.
9. Wstępnie wprowadzony protokół w wersji excel wygenerowany z Aplikacji Im-3 należy przekazać do Wykonawcy i Zamawiającego.
10. Po zakończeniu prac przez wszystkich Członków komisji i akceptacji załącznika przez przedstawiciela Wykonawcy i przedstawiciela Centrum, Przewodniczący wysyła protokół kwalifikacji do zatwierdzenia przez Akceptanta.
11. Akceptant zatwierdza w Aplikacji Im-3 „Protokół kwalifikacji materiałów przewidzianych do pozyskania w ramach prowadzonych usług i robót”.
12. Członek Komisji wskazany przez Przewodniczącego generuje w Aplikacji Im-3 zatwierdzony protokół i przekazuje go za potwierdzeniem odbioru do Zamawiającego i Wykonawcy.
13. 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.
14. W przypadku likwidacji sposobem gospodarczym komisja składa się z przedstawiciela właściwego działu technicznego i bezpośredniego użytkownika środka trwałego. W

² W przypadku braku stanowiska w danej branży decyzje o udziale komisji podejmuje Naczelnik Sekcji

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 jednak nie później jak w terminie trzech miesięcy od ustania robót demontażowych dla danego odcinka robót.
4. Procesy ostatecznej kwalifikacji obejmują następujące zadania:
 - 1) dostarczenia przez Wykonawcę 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 przedstawicieli Sekcji (pracownik odpowiedniej branży i magazynier) wspólnie z Wykonawcą „Zestawienia materiałów przekazanych celem dokonania ostatecznej kwalifikacji” (wg. załącznika nr 2 do Instrukcji Im-3). Wprowadzenie zestawienia przez magazyniera do Aplikacji Im-3. Przekazanie informacji o utworzonym zestawieniu wraz z jego numerem komórce ds. gospodarki materiałowej celem powołania komisji ostatecznej kwalifikacji i przeprowadzenia ostatecznej kwalifikacji.
 - 3) w przypadku kwalifikowania materiałów na terenie Wykonawcy – sporządzenie przez Wykonawcę wraz z przedstawicielem Sekcji Eksploatacji Zestawienia materiałów magazynowanych na placu Wykonawcy celem powołania komisji i przeprowadzenia ostatecznej kwalifikacji (wg. załącznika nr 2 do Instrukcji Im-3)
 - 4) w przypadku robót inwestycyjnych prowadzonych przez Centrum – zgłoszenie do powołania ostatecznej kwalifikacji może nastąpić:
 - a) po zgłoszeniu przez Wykonawcę do Centrum gotowości rozliczenia się z materiałów. Warunkiem zgłoszenia gotowości jest sporządzenie zestawień o których mowa w pkt 2) i 3) powyżej Centrum zgłasza do właściwego terenowo Zakładu propozycję terminu przeprowadzenia ostatecznej kwalifikacji materiałów, ze wskazaniem imiennym osób 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 osób wraz z podaniem danych kontaktowych.

- 5) 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. Warunkiem zgłoszenia gotowości jest sporządzenie zestawień o których mowa w pkt 2) i 3) powyżej.
- 6) wskazany przez kierownika jednostki organizacyjnej Koordynator/Koordynatorzy rozpoczyna w Aplikacji Im-3 proces ostatecznej kwalifikacji zakładając dla każdej branży oddzielne zadanie, w odniesieniu do protokołu z etapu kwalifikacji (etap B), wprowadzając członków komisji oraz podając czas i miejsce przeprowadzenia kwalifikacji w terminie 10 dni roboczych od daty zgłoszenia gotowości w sposób prawidłowy.
- 7) Komisja ostatecznej kwalifikacji składa się z:
 - a) kontrolera, głównego inżyniera odpowiedniej branży, jako przewodniczącego komisji,
 - b) przedstawiciela Sekcji Eksploatacji (zastępca Naczelnika Sekcji odpowiedniej branży lub zawiadowca oraz magazynier),
 - c) w pracach Komisji biorą udział przedstawiciele Wykonawcy oraz Inspektor Nadzoru bądź Kierownik Kontraktu – w przypadku robót w których Centrum występuje jako Zamawiający;
 - d) w komisji dopuszcza się udział innych przedstawicieli komórki/jednostki organizacyjnej nie wymienionych powyżej.
- 8) Dyrektor zatwierdza wprowadzone przez koordynatora dane oraz zatwierdza skład komisji ostatecznej kwalifikacji. Po zatwierdzeniu formularza wysyłana jest mailowo informacja do członków komisji oraz członków przy udziale do rozpoczęcia ostatecznej kwalifikacji materiałów.
- 9) szczegółowy zakres i podział czynności członków komisji ustala Przewodniczący komisji.
- 10) 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.
- 11) sporządzenie w Aplikacji Im-3 Protokołu ostatecznej kwalifikacji przez Członka komisji wyznaczonego przez Przewodniczącego. 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). Każdy z Członków

komisji potwierdza wprowadzone do Aplikacji Im-3 dane dotyczące kwalifikowanych materiałów.

- 12) wstępnie wprowadzony protokół w wersji excel wygenerowany z Aplikacji Im-3 należy przekazać do Wykonawcy i Zamawiającego.
 - 13) Po zakończeniu prac przez wszystkich Członków komisji, akceptacji załącznika przez przedstawiciela Wykonawcy i przedstawiciela Centrum, Przewodniczący wysyła protokół kwalifikacji do zatwierdzenia przez Akceptanta.
 - 14) zatwierdzenie „Protokołu ostatecznej kwalifikacji” w Aplikacji Im-3 przez Akceptanta;
 - 15) wygenerowanie przez Członka Komisji (wskazanego przez Przewodniczącego) z Aplikacji Im-3 zatwierdzonego protokołu i jego przekazanie za potwierdzeniem odbioru do Zamawiającego i Wykonawcy.
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, lecz nie mniejsza niż wartość złomu,
 - 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,
 - 2) pozostałe materiały przydatne dla Spółki – wartość od 15% do 25% ceny materiału nowego, lecz nie mniejsza niż wartość złomu,
 - 3) odpady – wartość 100% ceny rynkowej danego rodzaju odpadu obowiązującej w danym okresie, w przypadku złomu po cenie wywoławczej obowiązującej w danym okresie.
 7. W ciągu 5 dni od daty zatwierdzenia protokołu ostatecznej kwalifikacji magazynier przyjmuje materiały i odpady na stan magazynowy, a w przypadku ostatecznej kwalifikacji przeprowadzonej na terenie Wykonawcy Sekcja Eksploatacji sporządza wraz z Wykonawcą Protokół przekazania materiałów do ponownego użytku oraz odpadów, których wytwórcą jest jednostka organizacyjna Spółki (Załącznik nr 3 do Instrukcji Im-3) na podstawie którego magazynier przyjmuje materiały i odpady na stan magazynowy. W przypadku odpadów masa przekazywanych odpadów powinna być potwierdzona kwitem wagowym, w przypadku

ważenia na wagach nie posiadających wydruku należy sporządzić protokół z ważenia (Załącznik Nr 7 do Instrukcji Im-3).

§ 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 12 do niniejszej instrukcji.

§ 7.

Rozliczenie materiałów

1. Rozliczenia z materiałów dokonuje się na podstawie sporządzonego w Aplikacji Im-3 raportu różnic dla każdej branży oddzielnie.
2. Podstawą sporządzenia Raportu różnic w celu rozliczenia się z Wykonawcą jest:
 - a) złożenie oświadczenia Wykonawcy o przekazaniu wszystkich materiałów pozyskanych w danym zadaniu,
 - b) powołanie komisji odbioru końcowego (nie później niż 3 dni przed wyznaczoną datą odbioru końcowego).
3. Raport różnic sporządza pracownik komórki branżowej w Zakładzie.
4. W przypadku stwierdzenia różnic pomiędzy ilością materiałów skwalifikowanych w etapie B a ilością materiałów przekazanych w etapie C dokonuje się, przy udziale komórki ds. gospodarki materiałowej rozliczenia braków w postaci sporządzenia noty obciążeniowej.
5. Wycena materiałów zostanie ustalona na podstawie przydatności materiałów określonych w protokole kwalifikacji (etap B):
 - a) w przypadku braku materiałów do ponownego użytku Wykonawca zostanie obciążony notą wyliczoną w oparciu o średnie ceny materiałów nowych za okres ostatnich trzech miesięcy z terminem płatności 14 dni kalendarzowych od daty wpływu.
 - b) w przypadku odpadów w postaci złomu, których Wytwórcą jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Wykonawca zostanie obciążony notą wyliczoną 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 wyliczona w oparciu o średnie ceny rynkowe z ostatnich trzech miesięcy powiększone o 50% z terminem płatności 14 dni kalendarzowych od daty wpływu.
6. Zatwierdzony przez kierującego jednostką organizacyjną na terenie którego prowadzone są roboty raport różnic należy przekazać (dowodnie) do Wykonawcy i Zamawiającego

w przypadku kiedy Zamawiającym jest Centrum w terminie do 3 dni roboczych od jego zatwierdzenia.

7. Raport różnic stanowi załącznik do protokołu odbioru końcowego.

§ 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 zatwierzonego Protokołu ostatecznej kwalifikacji,
a w przypadku ostatecznej kwalifikacji na terenie Wykonawcy na podstawie „Protokołu przekazania materiałów do ponownego użytku i odpadów których wytwórcą jest Spółka” (załącznik nr 3 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 na podstawie zatwierzonego w Aplikacji Im-3 protokołu kwalifikacji materiałów pochodzących z robót i usług prowadzonych systemem gospodarczym.
4. Materiały pochodzące z robót i usług prowadzonych systemem gospodarczym przez Zakład, podlegają bieżącej kwalifikacji przez Sekcję Eksploatacji. Z bieżącej kwalifikacji sporządzany jest w Aplikacji Im-3 protokół kwalifikacji zatwierdzany przez Naczelnika/Zastępcę Naczelnika Sekcji. Materiały przyjmowane są na stan magazynowy dokumentem Pr+ oraz odpowiednim ruchem materiałowym. W skład komisji wchodzić powinni:
 - 1) Zawiodowca;
 - 2) toromistrz/mistrz danej branży (przy udziale);
 - 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 w Aplikacji Im-3 protokół kwalifikacji zatwierdzany 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 (przy udziale);

- 3) magazynier;
- 4) przedstawiciel Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury/Zakładu Maszyn Torowych (przy udziale);

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. 6.
7. W przypadku robót zleconych przez Zakład a prowadzonych przez Zakład Maszyn Torowych lub Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury wytwórcą odpadów powstałych w trakcie tych robót jest właściwy terenowo Zakład. Za datę wytworzenia odpadów uznaje się datę sporządzenia protokołu.
8. Kwalifikacja materiałów może być dokonywana w obecności osób, nie będących Wykonawcą i 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. 6 pkt. 1 i 2, 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.
10. Sposób postępowania z odpadami, których wytwórcą jest jednostka organizacyjna Spółki określa Instrukcja gospodarki odpadami PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Is-1 oraz Instrukcja o prowadzeniu gospodarki złomem stalowym i metali kolorowych Im-2. Sposób postępowania z odpadami, których wytwórcą jest Wykonawca określa Instrukcja PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dotycząca gospodarki odpadami dla Wykonawców Is-3.

§ 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;
 - 3) rozliczania różnic w ilości przekazanych materiałów - komórki branżowe;
 - 4) ustalania wartości brakujących materiałów do wystawienia noty obciążeniowej - komórka ds. gospodarki materiałowej;
 - 5) wystawienie noty obciążeniowej.

2. Centrum Realizacji Inwestycji odpowiada w zakresie:
 - 1) nadzoru nad terminowym przekazywaniem materiałów zgodnie z terminami określonymi w protokole kwalifikacji (etap B).
3. Komórka odpowiedzialna za przygotowanie dokumentacji przetargowej odpowiada w zakresie:
 - 1) informacji wskazanych w załączniku nr 1 do Instrukcji Im-3 oraz według Regulaminu jako Inwestor;
4. Wykonawca odpowiada za:
 - 1) materiały pozyskane w trakcie realizacji zadania do chwili przekazania materiałów zgodnie z załącznikiem nr 2 do Instrukcji Im-3,
 - 2) materiały pozyskane w trakcie realizacji zadania do chwili przekazania materiałów zgodnie z załącznikiem nr 3 do Instrukcji Im-3, w przypadku kwalifikacji materiałów na terenie Wykonawcy.
5. Dysponentem urządzeń i materiałów do ponownego użytku zgodnie z załącznikiem nr 6 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 4 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 Id-107".
3. Zgrzewalnia szyn sporządza „Protokół odbioru szyn zregenerowanych” zgodnie z WTWiO (Warunkami Technicznymi Wykonania i Odbioru Id-107). Protokół przekazywany jest wraz z szynami zregenerowanymi do danego Zakładu Linii Kolejowych (załącznik 5 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.

§ 11.

Stosowanie instrukcji

1. Postanowienia niniejszej instrukcji nie dotyczą zadań będących w fazie rozliczenia końcowego (ostatecznej kwalifikacji materiałów) w dniu wejścia jej w życie.

2. Zasady rozliczenia materiałów o której mowa w ust. 1 należy przeprowadzić zgodnie z Instrukcją kwalifikowania materiałów pochodzących z działalności PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Im-3 z dnia 23 kwietnia 2019 r. ze zmianami w wersji papierowej.

Załącznik nr 1

PROTOKÓŁ Nr

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

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

Spisany w dniu w

Komisja w składzie: Podpis Członków komisji:

1.
2.
3.
4.

Lp.	JEDNOSTKA WPRÓWADZAJĄCA DANE	IZ (własności terenowo Zakład Linii Kolejowych)		LOKALIZACJA ROBÓT						Wypełnia właściciel Zakład Linii Kolejowych								Uwagi****
		Nr linii	Nazwa linii/stacji	Nr toru	km początkowy	km końcowy	km	di. odcinka robót	Typ nawierzchni (60/49/mne)*	Nazwa materiału**	Jednostka miary	Ilość nominalna	Ilość podana wstępnej kwalifikacji	Przydatność	zuzycie główek szyny (pionowe/boczne)	Nr inwentaryzowy środka trwałego	Propozowana ilość materiału do zagospodarowania przez IZ	
1		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20

* Wypełniane tylko dla drogi kolejowej
 ** Faktyczna nazwa materiału
 *** Jeżeli Zamawiającym jest IR, wypełnia IR, Jeżeli Zamawiającym jest IZ, wypełnia IZ
 **** Należy wskazać, jeżeli materiał pochodzi z odcinka objętego Umową D50

ZATWIERDZAM

 Dyrektor Zakładu/
 Z-ca Dyrektora ds.
 technicznych

Załącznik nr 2

ZESTAWIENIE Nr

materiałów przekazanych celem dokonania ostatecznej kwalifikacji/ materiałów zdeponowanych u Wykonawcy celem dokonania ostatecznej kwalifikacji*

do Protokołu Nr (Etapu B)

Spisany w dniu W

Przekazujący

1.
2.
3.

Przyjmujący

1.
2.
3.

Lp.	typ nawierzchni (60/49/inne)*	Nazwa materiału**	Ilość	jednostka miary	ODCINEK ROBÓT					Lokalizacja materiału	Uwagi
					NUMER LINII WG Id12	kilometr początkowy prac lub nazwa posterunku	kilometr końcowy prac lub nazwa posterunku	Nr toru	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 kiedy kwalifikacja odbywa się na terenie Wykonawcy załącznika nie stosuje się.

* wybrać właściwe

Załącznik Nr 3

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 (6004 9/innne)*	Nazwa materiału**	Indeks materiałowy	Przydatność	Ilość	jednostka miary	Wartość materiału	Nr inwentarzewy 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.

Załącznik Nr 4

PROTOKÓŁ
 przekazania szyn do regeneracji/reprofilacji
 do Zgrzewalni Szyn w

Spisany w dniu w

Przekazujący

Przyjmujący

Rodzaj szyny

Lp.	typ nawierzchni (60/49/31mm)*	Nazwa materiału	Ilość	jednostka miary	rok produkcji lub pierwszej 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 5

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	
CAŁKOWITA DŁUGOŚĆ SZYNY (m)						pomiarowym typu	
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 7

Zakład	
Sekcja	
Data/godzina	
Lokalizacja	Wskaźać, 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:

1.
Czytelnie imię, nazwisko, stanowisko – podpis
2.
Czytelnie imię, nazwisko, stanowisko – podpis
3.
Czytelnie imię, nazwisko, stanowisko – podpis

Przyjmuję odpad do transportu
Przekazuję odpad*
*wpisać właściwe

.....
Podpis kierowcy

Załącznik Nr 8

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 sb1 (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 9

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 wsporcze 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>				

Wytyczne oceny przydatności szyn i podkładów

KWALIFIKACJA MATERIAŁÓW TOROWYCH – ZASADY OGÓLNE

1. Pozyskiwane z eksploatowanej nawierzchni kolejowej komponenty toru dzieli się na:
 - 1) **przydatne** do ponownego użytkowania w torach PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
 - 2) **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:
 - 1) *MSU do pozyskania*, tj. zintegrowane z eksploatowaną nawierzchnią lub zastane na składowisku a wcześniej nie rozpoznane w torze,
 - 2) *MSU pozyskane*, tj. będące wynikiem robót demontażowych;
 - 3) *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;
 - 4) *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,

KWALITATYWNOŚĆ³ 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.

³ Kwalitatywny tj. jakościowy, gatunkowy itp. – określenie służące wyróżnieniu cechy kryjącej skomplikowane interpretacje

W odniesieniu do MSU mających stanowić *budulec* innej nawierzchni możliwość takiego zapewnienia w przyjętym trybie określa się dalej mianem *kwalitatywności* MSU.

2. Za *kwalitatywne* MSU uważa się produkty:
 - 1) poddane uprzedniej regeneracji w zakładzie stacjonarnym zwieńczonej stosownymi dokumentami (por. Id-100, Id-107)
 - 2) 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 właściwości komponentu, ale też – co niezwykle istotne – niezawodną *selekcję 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 kwalitatywności. 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.
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) *zdatnych 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 Dz. U. z 2014 r. poz. 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 by 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:
 - 1) wymagania technologiczne łączenia szyn:
 - najbardziej restrykcyjne w przypadku zgrzewania elektrooporowego (ograniczające zużycie pionowe w zasadzie do 2mm),
 - 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.
 - najmniej restrykcyjne w przypadku złącz łubkowanych z zastrzeżeniem że tory klasyczne w praktyce nie powinny już być masowo układane;
 - 2) kryteria odbiorów robót – także takich w których zastosowano MSU, a w szczególności dopuszczalne odchyłki szerokości toru,
 - 3) radykalne różnice w warunkach do sortowania materiału w zakładzie stacjonarnym w stosunku do warunków terenowych,
 - 4) 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
 - wyłącznie z odcinków zachowujących jakość geometryczną w aspektach mających znaczenie dla oceny danego komponentu dla prędkości wskazanej w tab.1 oraz
 - co do zasady w taki sposób, że
 - nie posiadają wadliwości,
 - poziom zużycia jest znikomy,
 - nie wymagają adaptacji w ramach zabudowy;
 - 2) **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,
 - 3) **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,
 - 4) **Gatunek 4 – MSU POZAKLASOWE - zapas 4 przydatność 4** tj. mocno-zróżnicowane, 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 SORTOWANE (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 DODATKOWE (Zapas 4 przydatność 8)	$V \leq 60$	tory STACYJNE główne dodatkowe, boczne i bocznicowe o natężeniu przewozów spełniającym kryterium: $Q \leq 3$	
Gatunek 3 PRZEBRANE (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, bocznicowe 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 kwalitatywne.

7. Każdorazowa ostateczna decyzja o wykorzystaniu materiału w konkretnej lokalizacji powinna uwzględniać:
 - 1) Kryteria klasyfikacji MSU
 - 2) Przewidywaną technologię łączenia szyn (zgrzewy, spoiny termitowe typowe lub hybrydowe, złącza łubkowe),
 - 3) Kryteria odbioru robót determinowane cechami materiałów,
 - 4) Prognozowany czas eksploatacji materiału w konfrontacji z założeniami dotyczącymi cyklu życia nawierzchni przyjętymi do danego przedsięwzięcia.
 - 5) ekonomiczne uzasadnienie dla ewentualnej zabudowy materiału staroużytecznego uwzględniając koszty robocizny, pracy sprzętu i logistyki a także dostępność zamknięć torowych.
 - 6) wymagania w zakresie weryfikacji podsystemów (kwalitatywność).

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 pręseł 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, reprofiliowanych 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}			Przęsła szynowe cięte palnikiem (względnie piłą o ile zostało to wyspecyfikowane)
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 staroużytecznej lub nie objętej jeszcze kwalifikacją należy wykonywać zachowując następujące rygory:
- a) 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 palnikiem⁴,

⁴ Szyny tak pocięte muszą do późniejszej zabudowy być ponownie docinane dla usunięcia strefy wpływu ciepła

- 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;
 - b) Szyny zbędne (złom) - szyna po przecięciu powinna mieć długość nie większą niż 10 m,
 - c) Szyny przed kwalifikacją - wymaga się cięcia jak w przypadku szyn do klasy gatunkowej 2.
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, Ps83	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		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 rozwarłe 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 przeciwpelzne, łuki 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 11 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 11 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 kłamy 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. jakości materiału w rozumieniu załącznika 10,
 - 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. 10 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.		
UWAGI: 1) w rozumieniu zał. 13 instrukcji Im-3 2) w rozumieniu stanowiska Prezesa UTK z 20 sierpnia 2019 w sprawie oceny zgodności podsystemów strukturalnych, w których zastosowano staro-użyteczne wyroby kolejowe		

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 jakkolwiek parametr techniczno-eksploatacyjny w aspekcie przeznaczenia rzeczonoego produktu.
8. Jeżeli w dowodzie wprowadzenia do obrotu :
 - 1) ograniczono jakkolwiek 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 10 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 Wytocznych stanowią:

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

Załącznik A.

OKRES OBOWIĄZYWANIA POSZCZEGÓLNYCH ROZPORZĄDZEŃ I NOWELIZACJI																												
		1993	1997	1998*	1999	2000	2001	2002**	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020		
DEKLARACJA ZGODNOŚCI		Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 sierpnia 2004 r. w sprawie sposobów deklarowania zgodności wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym (Dz. U. 2004 Nr 198 poz. 2041)																										
ZARZĄDZENIE 32 DYREKTORA GENERALNEGO PKP Z 1993 ROKU																												
Ustawa o transporcie kolejowym z 27 czerwca 1997 roku (Dz. U. Nr 96, poz. 591)																												
ŚWIADCTWA GIK		[1] - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 22 kwietnia 1999 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu szynowego (Dz. U. 1999 Nr 47 poz. 475) [2] - Rozporządzenie 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)																										
Ustawa o transporcie kolejowym z 28 marca 2003 roku (Dz. U. Nr 86, poz. 789 z późn. zm.)																												
ŚWIADCTWA UTK		[3] - Rozporządzenie MI z dnia 26 września 2003 r. w sprawie wykazu typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które wydawane są świadectwa dopuszczenia do eksploatacji (Dz. U. Nr 175 poz. 1706) [4] - Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie wykazu typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które są wydawane świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu (Dz. U. z 2012 r. poz. 911) [5] - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 720)																										
TSI		[6] - Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu "Infrastruktura" systemu kolei w Unii Europejskiej																										
Regulator rynku		Przed 1987 (1988) rokiem funkcjonowały przepisy budowy i utrzymania kolei zwane też, przepisami technicznymi eksploatacji kolei (w ramach PKP)																										
Wdrażanie interoperacyjności		Początkowy okres zmian systemu prawnego w zakresie budownictwa i produktów pod kątem UE - wprowadzono pojęcie rodzajów budowli służących do prowadzenia ruchu kolejowego																										
						GIK				Urząd Transportu Kolejowego																		
						xxx				Zgodnie z ustawa o transporcie - rozdział 4a																		
ZASADY WPROWADZANIA DO OBROTU NAWIERZCHNI KOLEJOWEJ																												
BUDOWLE (...) DO PROWADZENIA RUCHU																												
TOR KOLEJOWY																												
K. WIELOT.	ZAMKNIĘCIE ZWROTNICOWE																											
	SKRZYŻOWANIE TORÓW																											
	ROZJAZD																											
K. SPECJALNE	KOZIOŁ OPOROWY																											
	PRZYRZĄD WYRÓWNAWCZY																											
	ODBOJNICA																											
	NAWIERZCHNIA PKD																											
KOMPONENTY	ZŁĄCZA SZYNOWE																											
	POŁĄCZENIA SZYN																											
	PODKŁADY I PODPORY NIEKONWENCJONALNE																											
	MOSTOWNICA																											
	PODPORA BŁOKOWA																											
	PODKŁAD STAŁOWY																											
	PODKŁAD (składnik)																											
	PODKŁAD (wyrób budowlany)																											
	WĘZEL PRZYTWIERDZENIA (składnik)																											
	PRZYTWIERDZENIE SZYN DO PODPÓR																											
	SZYNA (składnik)																											
	SZYNA (kolejowa)																											
SZYNA (wyrób budowlany)																												
* W 1998 roku weszło w życie rozporządzenie w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U.151 poz.987) stanowiące przepisy techniczno-budowlane wydane z delegacji art. 7 ustawy PRAWO BUDOWLANE																												
** W 2002 weszła w życie Ustawa O Systemie Ocen Zgodności, a w 2004 Polska przystąpiła do UE																												

Załącznik B

ZESTAWIENIE DOKUMENTÓW ODNIESIENIA ORAZ OGRANICZEŃ PRZYDATNOŚCI W NAWIERZCHNI MATERIAŁÓW STAROUŻYTECZNYCH PODSYSTEMU - ocena początkowa zdolności						
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 obowiązowania		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	nie występują
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 obecne	nie występują
szyna	S60	PN-H-93420:1970 PN-H-93421:1970	PL PL	1970 1970	1976 1984	nie występują
szyna	UIC60	PN-H-93420:1975 PN-H-93421:1984	PL PL	1975 1984	2005 2006	nie występują
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 obecne	nie występują
podkład	INBK PBS	BN-85/8939-01	PL	1986	1998	nie występują
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 obecnie	nie występują
Uwagi						
PTE - parametry techniczno-eksploatacyjne (przeznaczenie komponentu)						