

ZARZĄDZENIE Nr 6

z dnia 18 lutego 2021 roku

w sprawie: /1144,441/ – Regulaminu pracy boczniczy kolejowej normalnotorowej Liberty Częstochowa Sp. z o.o., Oddział w Częstochowie.

W celu ustalenia warunków technicznych i organizacyjnych prowadzenia ruchu kolejowego oraz obsługi punktów ładunkowych na terenie boczniczy kolejowej Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie **zarządzam**, co następuje:

1. Wprowadzam do stosowania i przestrzegania Regulamin pracy boczniczy kolejowej normalnotorowej Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie, stanowiący Załącznik Nr 1 do niniejszego Zarządzenia.
2. Szefa Wydziału Transportu czynię odpowiedzialnym za wdrożenie ww. Regulaminu i egzekwowanie jego przestrzegania.
3. Nadzór nad wykonaniem postanowień niniejszego Zarządzenia powierzam Dyrektorowi Technicznemu.
4. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Załącznik – 1

Otrzymują:
DT,DP,T3,T4,P2,P3,
G2,G4,G7,A2,A1


PEŁNOMOĆNIK
Tadeusz Wenecki

REGULAMIN

**PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
NORMALNOTOROWEJ
LIBERTY CZĘSTOCHOWA SP. Z O. O.
ODDZIAŁ W CZĘSTOCHOWIE**

1

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

Uzgodniono:

Liberty Częstochowa Sp. z o.o.
Oddział w Częstochowie
42-207 Częstochowa, ul. Kucelińska 22
NIP 5272896355, REGON 383639455
KRS 0000790933 BDO: 000007675
(2)

Szeł Wydziału Transportu


Grzegorz Gnatowski


PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Częstochowie
11-210 CZĘSTOCHOWA
ul. Boym-Szeferkiewicza 7/9
15³

REKTOR ZAKŁADU


mgr Ewa Zonia
Zakład ds. Operacyjnych
(2)

(17.02.2021)

ZATWIERDZAM

PEŁNOMOCNIK

Tadeusz Wenecki


CZĘSTOCHOWA dnia 18 LUT, 2021

Niniejszy Regulamin wchodzi w życie z dniem 18 LUT, 2021

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

Rozdział I
Postanowienia ogólne

Regulamin pracy boczniczy kolejowej zwany dalej w skrócie „Regulaminem” stanowi zbiór zasad i wymagań dla bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego ze stacji obsługującej bocznicę i odwrotnie. Określa wymogi w zakresie obsługi urządzeń srk oraz wskazuje sposoby bezpiecznego wykonywania ruchu kolejowego na bocznicach z uwzględnieniem obostrzeń techniczno ruchowych wynikających z warunków miejscowych oraz postanowień przepisów wewnętrznych.

1. Podstawa prawna.

Regulamin opracowano zgodnie z wymaganiami zawartymi w: Obwieszczeniu Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010 r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz. Urz. M. 2010.3.8 z dnia 26 lutego 2010r.)

Regulamin opracowano w oparciu o Ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 z późn. zm.) i obowiązujące w Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie przepisy wewnętrzne zatwierdzone przez Pełnomocnika Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Instrukcja doskonalenia zawodowego i egzaminów okresowych pracowników Wydziału Transportu.

- Instrukcja HCD – 1 - Instrukcja utrzymania nawierzchni na bocznicach kolejowych.
- Instrukcja HCD – 6 - Instrukcja o oględzinach, badaniu technicznym i utrzymaniu rozjazdów na bocznicach kolejowych.
- Instrukcja HCR – 34 - Instrukcja o pracy manewrowej na bocznicach kolejowych.
- Instrukcja HSw – 1 - Przepisy o obsłudze i utrzymaniu w eksploatacji hamulców taboru kolejowego.
- Instrukcja HSw – 2 - Instrukcja dla rewidenta taboru.
- Instrukcja HCM – 1 - Instrukcja maszynisty zdalnie sterowanej lokomotywy.
- Instrukcja HCE – 2 - Instrukcja o zasadach konserwacji, przeglądach, obsłudze i diagnostyce urządzeń sterowania ruchem na bocznicach.
- Instrukcja HCR – 8 - Instrukcja postępowania po poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach kolejowych, zaistniałych na bocznicach kolejowych Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
- Instrukcja utrzymania pojazdów kolejowych.

2. Cel opracowania

Celem opracowania Regulaminu jest ustalenie warunków technicznych i organizacyjnych, prowadzenia ruchu kolejowego i obsługi punktów ładunkowych na terenie bocznic kolejowych.

3. Podstawa prawna eksploatacji bocznic kolejowych.

Świadectwo bezpieczeństwa dla użytkownika bocznic kolejowych wydane zgodnie z Ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2020 poz. 1043 z późn. zm.).

4. Zakres obowiązywania regulaminu.

Niniejszy Regulamin obowiązuje w obrębie całej bocznic kolejowej w pełnym zakresie - użytkownika bocznic, a w zakresie związanym z zapewnieniem dostępu do sieci kolejowej PKP PLK - wszystkich współużytkowników.

Każdego przewoźnika zewnętrznego obowiązuje wypis z niniejszego Regulaminu dotyczący zasad prowadzenia ruchu kolejowego pomiędzy bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej PKP PLK, z którymi bocznic kolejowa jest połączona.

5. Użytkownik bocznic kolejowych.

Użytkownikiem bocznic kolejowych jest Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie (zwany dalej Hutą) na podstawie umowy dzierżawy.

6. Współużytkownicy bocznic kolejowych.

Współużytkownikami bocznic są:

- Koksownia Częstochowa Nowa Sp. z o.o. (KCN), której bocznic odgałęzia się od toru nr 801 rozjazdem nr 55, posiadające Świadectwo Bezpieczeństwa nr 137/UK/17. Prace manewrowe na terenie bocznic KCN wykonuje firma zewnętrzna na podstawie Umowy.
- Przedsiębiorstwo Produkcyjno Handlowo Usługowe „EHAZET” Sp. z o.o., którego bocznic odgałęzia się od toru nr 809 rozjazdem nr 859 oraz od toru nr 832 rozjazdem nr 863, posiadające Świadectwo Bezpieczeństwa nr 201/UK/17. Prace manewrowe na terenie bocznic „EHAZET” wykonuje Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie.
- „GUARDIAN Częstochowa” Sp. z o.o., którego bocznic odgałęzia się od toru nr 01a rozjazdem 236, posiadające świadectwo Bezpieczeństwa nr 136/UK/15. Prace manewrowe na terenie bocznic „GUARDIAN” wykonuje Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

7. Przeznaczenie bocznic kolejowej

Bocznicą kolejową Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie przeznaczona jest do obsługi kolejowej Huty w zakresie:

- przywozu z zewnątrz wszelkich przesylek wagonowych, surowców i materiałów dla potrzeb Huty i wszystkich współużytkowników bocznic,
- wywozu wszelkich produktów na zewnątrz,
- obsługi punktów za i wyładunkowych Huty, zewnętrznych podmiotów gospodarczych działających na terenie bocznic,
- przewozów wewnętrznych między zakładami/wydziałami Huty i zewnętrznymi podmiotami gospodarczymi,
- przewozów technologicznych bezpośrednio związanych z procesem produkcji,
- obsługi bocznic zewnętrznych podmiotów gospodarczych (współużytkowników), mających bezpośrednie połączenie z bocznicą Huty.

8. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych.

W obrębie całej bocznic obowiązują w pełnym zakresie n/w przepisy zatwierdzone przez Pełnomocnika Liberty Częstochowa Sp. z o.o.

- Instrukcja doskonalenia zawodowego i egzaminów okresowych pracowników Wydziału Transportu.
- Instrukcja HCD – 1 - Instrukcja utrzymania nawierzchni na bocznic kolejowej.
- Instrukcja HCD – 6 - Instrukcja o oględzinach, badaniu technicznym i utrzymaniu rozjazdów na bocznic kolejowej.
- Instrukcja HCR – 34 - Instrukcja o pracy manewrowej na bocznic kolejowej.
- Instrukcja HSw – 1 - Przepisy o obsłudze i utrzymaniu w eksploatacji hamulców taboru kolejowego.
- Instrukcja HSw – 2 - Instrukcja dla rewidenta taboru.
- Instrukcja HCM – 1 - Instrukcja maszynisty zdalnie sterowanej lokomotywy.
- Instrukcja HCE – 2 - Instrukcji o zasadach konserwacji, przeglądach, obsłudze i diagnostyce urządzeń sterowania ruchem na bocznic.
- Instrukcja HCR – 8 – Instrukcja postępowania po poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach kolejowych, zaistniałych na bocznic kolejowej Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie.
- Instrukcja utrzymania pojazdów kolejowych.

9. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, jeżeli zostały one pozyskane od zarządców infrastruktury kolejowej, z którymi bocznic kolejowa jest połączona lub przewoźników kolejowych obsługujących bocznic.

Przy obsłudze punktu zdawczo-odbiorczego (stacja PZ) przez Przewoźników obcych obowiązują dodatkowo przepisy zarządcy infrastruktury kolejowej PKP PLK, z którą bocznic kolejowa Huty jest połączona, tj.

- Ir-9 – Instrukcja o technice pracy manewrowej.

Rozdział II
Opis techniczny bocznicy kolejowej.

1. **Położenie bocznicy kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznicą jest połączona.**
 - Bocznicą kolejową Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie położoną jest na północ od stacji PKP PLK Częstochowa Mirów.
 - Bocznicą odgałęzia się na 1,910 km toru stacyjnego nr 100 na zwrotnicy nr 2 linii nr 155 Kucelinka – Poraj, zwrotnica nr 2 przestawiana jest mechanicznie z nastawni CMr.
 - Początek bocznicy znajduje się na wysokości semafora M 205.
 - Odległość zwrotnicy nr 21 stanowiącej początek punktu zdawczo – odbiorczego od zwrotnicy nr 2 odgałęziającej bocznicę od stacji CMr wynosi 62 m.
 - Ogólna długość torów bocznicy łącznie z rozjazdami wynosi 49,1 km.
 - Bocznicą posiada 155 rozjazdów (w tym 2 rozjazdy krzyżowe) i 1 skrzyżowanie torów.

2. **Określi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.**

Bocznicą posiada 3 posterunki ruchu – nastawnie: PZ, SWA, SM. Obsadę każdej nastawni stanowi dyżurny ruchu. Każda nastawia stanowi niezależny okręg nastawczy.

Okręgi nastawcze:

Okręg nastawczy PZ obejmuje głowicę (wjazdowo – wyjazdową) od strony nastawni CMr (Stacja PKP PLK Częstochowa Mirów) oraz głowicę wjazdowo – wyjazdową od strony Huty.

Okręg nastawczy SWA obejmuje głowicę wjazdowo – wyjazdową od strony Stacji PZ.

Okręg nastawczy SM obejmuje głowicę wjazdową od strony bramy nr 5 oraz południowy rejon Stalowni.

3. **Lokalizacja punktu zdawczo-odbiorczego.**

Punkt zdawczo – odbiorczy zlokalizowany jest na Stacji przyjeźciowo – zdawczej PZ. Funkcję punktu zdawczego pełnią tory Stacji PZ: 117, 115, 113, 111, 109, 107, 105, 103, 101.

4. **Tory bocznicowe – ich układ, numerację, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem od - do”), pojemność oraz ich pochylenia podłużne.**

- 4.1. Układ torów bocznicy ujmują Rysunki: H0621-B-0000-S, H0621-B-0002-S, H0621-B-0003-S, H0621-B-0004-S, H0621-B-0005-S, H0621-B-0006-S stanowiące załącznik do Regulaminu.
- 4.2 Wykaz torów bocznicy ze wskazaniem od – do oraz ich pochyleniem podłużnym.

nr toru	rozj	dł. narast. [m] \ wysokość [m npm] \ pochył. podł. [‰]					
01	od - do 34-1	dł. narast. [m]	0	98	208	508	
		wysokość [m npm]	254,95	254,75	254,75	253,18	
		pochył. podł. [‰]		-2,0	0,0	-5,5	
01a	od - do 1-234	dł. narast. [m]	0	186			
		wysokość [m npm]	253,18	253,44			
		pochył. podł. [‰]		1,2			
02	od - do 40-43	dł. narast. [m]	0	200	330		
		wysokość [m npm]	254,85	254,33	253,18		
		pochył. podł. [‰]		-3,2	-5,5		
03	od - do 237-242	dł. narast. [m]	0	1278	1841		
		wysokość [m npm]	253,05	253,13	254,64		
		pochył. podł. [‰]		1,2	-4,0		
03a	od - do 339-237	dł. narast. [m]	0	308			
		wysokość [m npm]	253,33	253,05			
		pochył. podł. [‰]		-0,9			
04a	od - do 234-237	dł. narast. [m]	0	258			
		wysokość [m npm]	253,44	253,05			
		pochył. podł. [‰]		-1,5			
5	od - do 234-313	dł. narast. [m]	0	200	851	1201	1542
		wysokość [m npm]	253,44	254,55	257,32	257,50	257,02
		pochył. podł. [‰]		4,5	3,9	0,5	-2,4

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

nr toru	rozj	dł. narast. [m] \ wysokość [m npm] \ pochył. podł. [‰]							
		dł. narast. [m]							
6	od - do 303-317	dł. narast. [m]	0	227					
		wysokość [m npm]	257,11	256,50					
		pochył. podł. [‰]		-2,6					
7	od - do 51-ko	dł. narast. [m]	0	91					
		wysokość [m npm]	254,87	254,46					
		pochył. podł. [‰]		-4,5					
31	od - do 313-ko	dł. narast. [m]	0	300	500	613			
		wysokość [m npm]	256,72	256,43	256,71	256,80			
		pochył. podł. [‰]		-1,0	1,4	0,8			
32	od - do 312-333	dł. narast. [m]	0	45	400	496	523	556	584
		wysokość [m npm]	256,78	256,78	256,42	256,50	256,56	256,61	256,80
		pochył. podł. [‰]		0,0	-1,0	0,8	2,2	1,5	3,2
33	od - do 315-331	dł. narast. [m]	0	156					
		wysokość [m npm]	256,68	256,44					
		pochył. podł. [‰]		-1,5					
34	od - do 316-322	dł. narast. [m]	0	300	354				
		wysokość [m npm]	256,70	256,50	256,50				
		pochył. podł. [‰]		-0,7	0,0				
36	od - do 314-324	dł. narast. [m]	0	200	423				
		wysokość [m npm]	256,63	256,48	256,56				
		pochył. podł. [‰]		-0,7	0,4				
38	od - do 318-304	dł. narast. [m]	0	157					
		wysokość [m npm]	256,45	256,43					
		pochył. podł. [‰]		-0,1					
51	od - do br.21-ko	dł. narast. [m]	0	302	337				
		wysokość [m npm]	256,52	256,73	256,38				
		pochył. podł. [‰]		0,7	3,0				
53	od - do br.22-524	dł. narast. [m]	0	190	283				
		wysokość [m npm]	256,52	256,49	256,73				
		pochył. podł. [‰]		2,8	2,4				
57	od - do 521-ko	dł. narast. [m]	0	282					
		wysokość [m npm]	256,23	256,23					
		pochył. podł. [‰]		0,0					
59	od - do 521-ko	dł. narast. [m]	0	78	262	335			
		wysokość [m npm]	256,23	256,47	258,05	258,05			
		pochył. podł. [‰]		3,0	8,6	0,0			
94	od - do 242-244	dł. narast. [m]	0	77					
		wysokość [m npm]	252,59	252,58					
		pochył. podł. [‰]		-0,1					
96	od - do 332-247	dł. narast. [m]	0	103					
		wysokość [m npm]	256,60	256,67					
		pochył. podł. [‰]		0,4					
100	od - do 242-ko	dł. narast. [m]	0	68					
		wysokość [m npm]	252,59	255,59					
		pochył. podł. [‰]		0,0					
101	od - do 23-38	dł. narast. [m]	0	764	832	880	919		
		wysokość [m npm]	254,89	254,92	254,91	254,85	254,89		
		pochył. podł. [‰]		0,0	-0,2	-1,3	0,1		
103	od - do 21-31	dł. narast. [m]	0	90	845				
		wysokość [m npm]	254,81	254,88	254,92				
		pochył. podł. [‰]		0,7	0,1				
105	od - do 24-32	dł. narast. [m]	0	764					
		wysokość [m npm]	254,88	254,91					
		pochył. podł. [‰]		0,0					

REGULAMIN PRACY BOCZNICZY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

nr toru	rozj	dł. narast. [m] \ wysokość [m npm] \ pochył. podł. [‰]						
107	od - do 25-33	dł. narast. [m]	0	764				
		wysokość [m npm]	254,94	254,89				
		pochył. podł. [‰]		-0,1				
109	od - do 28-35	dł. narast. [m]	0	764				
		wysokość [m npm]	254,93	254,89				
		pochył. podł. [‰]		0,0				
111	od - do 22-37	dł. narast. [m]	0	37	85	128	900	911
		wysokość [m npm]	254,83	254,88	254,94	254,93	254,95	254,91
		pochył. podł. [‰]		1,4	1,3	-0,2	0,0	-0,6
113	od - do 26-40	dł. narast. [m]	0	875	911			
		wysokość [m npm]	254,93	254,91	254,85			
		pochył. podł. [‰]		0,0	1,7			
115	od - do 27-39	dł. narast. [m]	0	826				
		wysokość [m npm]	254,98	254,87				
		pochył. podł. [‰]		-0,1				
117	od - do 21-40	dł. narast. [m]	0	147	190	1085		
		wysokość [m npm]	254,81	254,93	254,98	254,85		
		pochył. podł. [‰]		0,8	1,2	-0,1		
118	od - do 38-ko	dł. narast. [m]	0	348				
		wysokość [m npm]	254,75	254,75				
		pochył. podł. [‰]		0,0				
136	od - do 141-157	dł. narast. [m]	0	171				
		wysokość [m npm]	249,12	249,09				
		pochył. podł. [‰]		-0,1				
141	od - do 152-142	dł. narast. [m]	0	171	389	432		
		wysokość [m npm]	248,96	249,12	249,11	249,07		
		pochył. podł. [‰]		0,8	0,0	0,9		
142	od - do 148-ko	dł. narast. [m]	0	262				
		wysokość [m npm]	249,12	249,07				
		pochył. podł. [‰]		-0,2				
143	od - do 146-143	dł. narast. [m]	0	207				
		wysokość [m npm]	249,11	249,11				
		pochył. podł. [‰]		0,0				
144	od - do 147-ko	dł. narast. [m]	0	160	187			
		wysokość [m npm]	249,07	249,07	248,96			
		pochył. podł. [‰]		0,0	-4,4			
147	od - do 137-ko	dł. narast. [m]	0	74				
		wysokość [m npm]	249,11	249,11				
		pochył. podł. [‰]		0,0				
152	od - do 152-ko	dł. narast. [m]	0	142	171			
		wysokość [m npm]	248,96	249,01	249,01			
		pochył. podł. [‰]		0,4	0,0			
155	od - do 156-ko	dł. narast. [m]	0	99				
		wysokość [m npm]	252,16	252,12				
		pochył. podł. [‰]		-0,4				
160	od - do 160-ko	dł. narast. [m]	0	94	305			
		wysokość [m npm]	249,05	249,09	249,09			
		pochył. podł. [‰]		0,4	0,0			
161	od - do 160-ko	dł. narast. [m]	0	34				
		wysokość [m npm]	249,05	249,05				
		pochył. podł. [‰]		0,0				
162	od - do 160-ko	dł. narast. [m]	0	127				
		wysokość [m npm]	249,05	249,08				
		pochył. podł. [‰]		0,2				

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

nr toru	rozj	dł. narast. [m] \ wysokość [m npm] \ pochył. podł. [‰]				
		dł. narast. [m]	0	173	232	372
167	od - do	dł. narast. [m]	0	173	232	372
	155-ko	wysokość [m npm]	250,51	249,53	249,60	249,06
		pochył. podł. [‰]		-5,6	1,2	-3,8
170	od - do	dł. narast. [m]	0	30		
	176-ko	wysokość [m npm]	249,72	249,76		
		pochył. podł. [‰]		1,3		
172	od - do	dł. narast. [m]	0	142		
	176-ko	wysokość [m npm]	249,72	249,81		
		pochył. podł. [‰]		0,6		
177	od - do	dł. narast. [m]	0	181	296	
	888-176	wysokość [m npm]	252,59	250,31	259,72	
		pochył. podł. [‰]		-12	-6,9	
178	od - do	dł. narast. [m]	0	144		
	178-ko	wysokość [m npm]	250,31	250,18		
		pochył. podł. [‰]		-0,9		
203	od - do	dł. narast. [m]	0	59		
	22-ko	wysokość [m npm]	254,83	254,84		
		pochył. podł. [‰]		0,2		
205	od - do	dł. narast. [m]	0	31		
	M205-21	wysokość [m npm]	254,81	254,81		
		pochył. podł. [‰]		0,0		
230	od - do	dł. narast. [m]	0	122		
	218-ko	wysokość [m npm]	252,06	252,06		
		pochył. podł. [‰]		0,0		
231	od - do	dł. narast. [m]	0	318		
	206-200	wysokość [m npm]	252,06	252,20		
		pochył. podł. [‰]		0,4		
233	od - do	dł. narast. [m]	0	370		
	215-212	wysokość [m npm]	252,08	252,31		
		pochył. podł. [‰]		0,6		
237	od - do	dł. narast. [m]	0	81	260	
	212-ko	wysokość [m npm]	252,31	252,16	252,06	
		pochył. podł. [‰]		-1,8	-0,5	
240	od - do	dł. narast. [m]	0	32	304	619
	201-296	wysokość [m npm]	252,50	252,44	252,03	252,67
		pochył. podł. [‰]		-1,8	-1,5	2,2
242	od - do	dł. narast. [m]	0	208	410	
	244-263	wysokość [m npm]	252,08	251,70	251,92	
		pochył. podł. [‰]		-1,8	1,1	
243	od - do	dł. narast. [m]	0	282		
	260-296	wysokość [m npm]	252,53	252,67		
		pochył. podł. [‰]		2,2		
244	od - do	dł. narast. [m]	0	115		
	296-996	wysokość [m npm]	252,67	252,40		
		pochył. podł. [‰]		-2,3		
245	od - do	dł. narast. [m]	0	225		
	266-295	wysokość [m npm]	252,06	252,62		
		pochył. podł. [‰]		2,4		
247	od - do	dł. narast. [m]	0	272		
	202-259	wysokość [m npm]	252,44	252,03		
		pochył. podł. [‰]		-1,5		
249	od - do	dł. narast. [m]	0	139	235	
	203-264	wysokość [m npm]	252,44	252,06	252,04	
		pochył. podł. [‰]		-2,7	-0,2	

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

nr toru	rozj	dł. narast. [m] \ wysokość [m npm] \ pochył. podł. [‰]					
		dł. narast. [m]	wysokość [m npm]		pochył. podł. [‰]		
252	od - do	dł. narast. [m]	0	376			
	253-ko	wysokość [m npm]	251,70	251,01			
		pochył. podł. [‰]		-1,8			
258	od - do	dł. narast. [m]	0	77	355		
	255-ko	wysokość [m npm]	251,36	251,06	251,06		
		pochył. podł. [‰]		-3,9	0,0		
261	od - do	dł. narast. [m]	0	373			
	274-277	wysokość [m npm]	251,86	250,96			
		pochył. podł. [‰]		-2,9			
262	od - do	dł. narast. [m]	0	72			
	277-ko	wysokość [m npm]	250,96	250,94			
		pochył. podł. [‰]		0,2			
263	od - do	dł. narast. [m]	0	71			
	277-ko	wysokość [m npm]	250,96	250,94			
		pochył. podł. [‰]		0,2			
265	od - do	dł. narast. [m]	0	233			
	275-ko	wysokość [m npm]	251,64	251,08			
		pochył. podł. [‰]		-2,4			
266	od - do	dł. narast. [m]	0	133			
	211-ko	wysokość [m npm]	252,41	252,42			
		pochył. podł. [‰]		0,1			
267	od - do	dł. narast. [m]	0	112			
	272-ko	wysokość [m npm]	251,27	251,24			
		pochył. podł. [‰]		-0,3			
268	od - do	dł. narast. [m]	0	55	116	194	
	273-ko	wysokość [m npm]	251,76	251,64	251,27	251,24	
		pochył. podł. [‰]		-2,2	-5,6	-0,3	
269	od - do	dł. narast. [m]	0	122			
	273-ko	wysokość [m npm]	251,76	251,50			
		pochył. podł. [‰]		-2,1			
271	od - do	dł. narast. [m]	0	106	203	237	
	263-271	wysokość [m npm]	251,92	251,86	251,64	251,64	
		pochył. podł. [‰]		-0,4	-2,2	0,0	
272	od - do	dł. narast. [m]	0	207			
	263-273	wysokość [m npm]	251,92	251,76			
		pochył. podł. [‰]		-0,8			
275	od - do	dł. narast. [m]	0	200			
	284-ko	wysokość [m npm]	252,12	252,75			
		pochył. podł. [‰]		1,8			
276	od - do	dł. narast. [m]	0	142			
	280-ko	wysokość [m npm]	252,04	252,12			
		pochył. podł. [‰]		0,6			
277	od - do	dł. narast. [m]		273			
	284-ko	wysokość [m npm]	252,06	252,73			
		pochył. podł. [‰]		2,5			
278	od - do	dł. narast. [m]	0	194			
	282-ko	wysokość [m npm]	252,04	252,12			
		pochył. podł. [‰]		0,4			
279	od - do	dł. narast. [m]	0	171			
	252-ko	wysokość [m npm]	256,47	256,70			
		pochył. podł. [‰]		1,3			
280	od - do	dł. narast. [m]	0	40	472		
	281-ko	wysokość [m npm]	252,14	252,35	252,52		
		pochył. podł. [‰]		5,3	0,4		

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

nr toru	rozj	dł. narast. [m] \ wysokość [m npm] \ pochył. podł. [%]						
		dł. narast. [m]	0	69				
283	od - do 285-ko	dł. narast. [m]	252,35	252,54				
		wysokość [m npm]		2,1				
		pochył. podł. [%]						
286	od - do 290-983	dł. narast. [m]	252,41	252,73	252,73			
		wysokość [m npm]		1,4	0,0			
		pochył. podł. [%]						
288	od - do 291-970	dł. narast. [m]	252,75	252,85	252,78	252,35		
		wysokość [m npm]		0,5	-0,3	-1,6		
		pochył. podł. [%]						
290	od - do 244-208	dł. narast. [m]	252,50	252,06				
		wysokość [m npm]		-1,8				
		pochył. podł. [%]						
294	od - do 205-ko	dł. narast. [m]	252,06	252,06				
		wysokość [m npm]		0,0				
		pochył. podł. [%]						
296	od - do 270-206	dł. narast. [m]	252,06	252,03	252,06			
		wysokość [m npm]		-0,4	0,5			
		pochył. podł. [%]						
300	od - do 1-339	dł. narast. [m]	253,18	253,33				
		wysokość [m npm]		1,5				
		pochył. podł. [%]						
340	od - do 319-371	dł. narast. [m]	255,38	255,39	255,35			
		wysokość [m npm]		0,0	-0,1			
		pochył. podł. [%]						
341	od - do 339-ko	dł. narast. [m]	253,53	254,11	255,27	255,49		
		wysokość [m npm]		2,3	5,9	2,1		
		pochył. podł. [%]						
344	od - do 341-ko	dł. narast. [m]	254,11	255,03				
		wysokość [m npm]		3,0				
		pochył. podł. [%]						
345	od - do 356-ko	dł. narast. [m]	255,27	255,31	255,33			
		wysokość [m npm]		0,5	0,0			
		pochył. podł. [%]						
348	od - do 367-ko	dł. narast. [m]	255,40	255,47				
		wysokość [m npm]		0,3				
		pochył. podł. [%]						
352	od - do 371-ko	dł. narast. [m]	255,35	255,35				
		wysokość [m npm]		0,0				
		pochył. podł. [%]						
353	od - do 371-305	dł. narast. [m]	255,35	256,19	256,97			
		wysokość [m npm]		2,4	6,7			
		pochył. podł. [%]						
354	od - do 364-ko	dł. narast. [m]	255,31	255,34				
		wysokość [m npm]		0,2				
		pochył. podł. [%]						
355	od - do 363-320	dł. narast. [m]	255,31	255,38	255,39			
		wysokość [m npm]		0,7	0,0			
		pochył. podł. [%]						
360	od - do 390-396	dł. narast. [m]	255,49	255,41	255,70			
		wysokość [m npm]		-0,2	0,9			
		pochył. podł. [%]						
362	od - do 387-390	dł. narast. [m]	255,48	255,50				
		wysokość [m npm]		0,1				
		pochył. podł. [%]						

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

nr toru	rozj	dł. narast. [m] \ wysokość [m npm] \ pochył. podł. [%]						
		dł. narast. [m]	wysokość [m npm]		pochył. podł. [%]			
363	od - do 382-387	dł. narast. [m]	0	245				
		wysokość [m npm]	255,30	255,48				
		pochył. podł. [%]		0,7				
365	od - do 373-382	dł. narast. [m]	0	320				
		wysokość [m npm]	255,34	255,30				
		pochył. podł. [%]		0,1				
366	od - do 353-385	dł. narast. [m]	0	158	300	466	593	
		wysokość [m npm]	254,48	254,73	255,37	255,57	255,50	
		pochył. podł. [%]		1,6	4,5	1,2	-0,5	
368	od - do 385-388	dł. narast. [m]	0	197				
		wysokość [m npm]	255,50	255,50				
		pochył. podł. [%]		0,0				
369	od - do 388-391	dł. narast. [m]	0	198				
		wysokość [m npm]	255,50	255,50				
		pochył. podł. [%]		0,0				
370	od - do 391-ko	dł. narast. [m]	0	118				
		wysokość [m npm]	255,50	255,50				
		pochył. podł. [%]		0,0				
372	od - do 346-386	dł. narast. [m]	0	858				
		wysokość [m npm]	255,44	255,41				
		pochył. podł. [%]		0,0				
374	od - do 376-346	dł. narast. [m]	0	123				
		wysokość [m npm]	255,44	255,44				
		pochył. podł. [%]		0,0				
375	od - do 346-545	dł. narast. [m]	0	110	828			
		wysokość [m npm]	255,44	255,41	255,41			
		pochył. podł. [%]		0,3	0,0			
376	od - do 393-398	dł. narast. [m]	0	134	566			
		wysokość [m npm]	255,58	255,51	255,71			
		pochył. podł. [%]		-0,5	0,5			
377	od - do 373-384	dł. narast. [m]	0	183				
		wysokość [m npm]	255,34	255,46				
		pochył. podł. [%]		0,7				
378	od - do 392-397	dł. narast. [m]	0	612				
		wysokość [m npm]	255,58	255,71				
		pochył. podł. [%]		0,2				
379	od - do 340-373	dł. narast. [m]	0	152	261	447		
		wysokość [m npm]	253,33	254,48	254,48	255,34		
		pochył. podł. [%]		7,5	0,0	6,3		
381	od - do 394-ko	dł. narast. [m]	0	235				
		wysokość [m npm]	255,61	255,46				
		pochył. podł. [%]		-0,7				
383	od - do 395-301	dł. narast. [m]	0	203	430	636		
		wysokość [m npm]	255,70	255,42	255,42	256,19		
		pochył. podł. [%]		-1,3	0,0	3,3		
385	od - do 395-ko	dł. narast. [m]	0	143				
		wysokość [m npm]	255,70	255,93				
		pochył. podł. [%]		1,6				
388	od - do 350-ko	dł. narast. [m]	0	271	568			
		wysokość [m npm]	254,48	255,53	255,57			
		pochył. podł. [%]		3,8	0,1			
389	od - do 355-ko	dł. narast. [m]	0	236				
		wysokość [m npm]	255,53	255,57				
		pochył. podł. [%]		0,1				

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

nr toru	rozj	dł. narast. [m] \ wysokość [m npm] \ pochył. podł. [%]							
		dł. narast. [m]	0	27	171	289	406	807	
390	od - do 313-396	dł. narast. [m]	257,02	256,97	256,20	255,55	255,55	255,70	
		wysokość [m npm]		-1,8	-5,3	-6,3	0,0	0,5	
		pochył. podł. [%]							
392	od - do 306-307	dł. narast. [m]	256,20	255,55	255,55				
		wysokość [m npm]		-6,3	0,0				
		pochył. podł. [%]							
514	od - do 505-br.23	dł. narast. [m]	256,49	257,68	257,92				
		wysokość [m npm]		0	7,3	6,0			
		pochył. podł. [%]							
519	od - do 506-br.24	dł. narast. [m]	257,68	257,92					
		wysokość [m npm]		4,3					
		pochył. podł. [%]							
622	od - do 321-ko	dł. narast. [m]	249,11	249,11					
		wysokość [m npm]		0,0					
		pochył. podł. [%]							
801	od - do 55-820	dł. narast. [m]	257,06	253,90	253,00				
		wysokość [m npm]		-4,9	-5,7				
		pochył. podł. [%]							
804	od - do 820-152	dł. narast. [m]	253,00	252,59	250,51	248,96			
		wysokość [m npm]		-4,3	-4,2	-10,9			
		pochył. podł. [%]							
806	od - do 829-888	dł. narast. [m]	252,59	252,61	252,59				
		wysokość [m npm]		0,2	-0,2				
		pochył. podł. [%]							
809	od - do 855-970	dł. narast. [m]	253,44	245,58	250,10	249,25	251,57	252,21	
		wysokość [m npm]		0,7	-4,1	-1,3	3,4	4,0	10,9
		pochył. podł. [%]							
817	od - do 862-ko	dł. narast. [m]	253,51	253,44	253,48	253,51			
		wysokość [m npm]		-0,7	1,0	0,2			
		pochył. podł. [%]							
832	od - do 860-863	dł. narast. [m]	253,48	254,58					
		wysokość [m npm]		4,9					
		pochył. podł. [%]							
835	od - do 863-droga	dł. narast. [m]	254,58	254,81					
		wysokość [m npm]		1,8					
		pochył. podł. [%]							
839	od - do 863-521	dł. narast. [m]	254,58	256,23					
		wysokość [m npm]		7,8					
		pochył. podł. [%]							
842	od - do 859-brama	dł. narast. [m]	253,58	253,73					
		wysokość [m npm]		1,3					
		pochył. podł. [%]							
862	od - do 888-ko	dł. narast. [m]	251,59	251,54					
		wysokość [m npm]		0,2					
		pochył. podł. [%]							
972	od - do 980-ko	dł. narast. [m]	252,32	252,75					
		wysokość [m npm]		2,5					
		pochył. podł. [%]							
975	od - do 978-ko	dł. narast. [m]	252,31	252,58					
		wysokość [m npm]		4,2					
		pochył. podł. [%]							
976	od - do 978-ko	dł. narast. [m]	251,31	252,55					
		wysokość [m npm]		4,1					
		pochył. podł. [%]							

REGULAMIN PRACY BOCZNICZY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

nr toru	rozj	dł. narast. [m] \ wysokość [m npm] \ pochył. podł. [‰]						
		dł. narast. [m]	0	138				
979	od - do 985-ko	dł. narast. [m]	252,73	252,28				
		wysokość [m npm]		-3,2				
		pochył. podł. [‰]						
982	od - do 212-979	dł. narast. [m]	252,31	252,40	252,30			
		wysokość [m npm]		0,4	-0,2			
		pochył. podł. [‰]						
985	od - do 293-ko	dł. narast. [m]	252,67	252,40	252,42			
		wysokość [m npm]		-1,0	0,1			
		pochył. podł. [‰]						
łącznie	od - do 382-385	dł. narast. [m]	255,30	255,50				
		wysokość [m npm]		2,3				
		pochył. podł. [‰]						
łącznie	od - do 387-388	dł. narast. [m]	255,48	255,50				
		wysokość [m npm]		0,2				
		pochył. podł. [‰]						
łącznie	od - do 390-391	dł. narast. [m]	255,50	255,50				
		wysokość [m npm]		0,0				
		pochył. podł. [‰]						

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

4.3. Wykaz torów bocznicy ze wskazaniem: przeznaczenia długości ogólnej i użytkowej oraz ich pojemności.

Nr toru	Przeznaczenie	Długość ogólna		Długość użyteczna		Pojemność toru w wagonach 4-osioowych
		od - do	[m]	od - do	[m]	
01	Komunikacyjny	KR 34-PR 1	508	--	--	--
01a	Komunikacyjny	KR 1-KR 234	185	--	--	--
02	Komunikacyjny	PR 40-KR 43	330	--	--	--
03	Komunikacyjny	PR 237-PR 242	1841	--	--	--
03a	Komunikacyjny	KR 339-KR 237	308	--	--	--
04a	Komunikacyjny	KR 234-KR 237	258	--	--	--
5	Komunikacyjny	PR 234-KR 313	1542	--	--	--
6	Komunikacyjny	KR 303-KR 317	227	--	--	--
7	Odstawczy	KR 51-ko	91	UR 51-ko	50	3
31	Rozrządowy	PR 313-ko	613	Tm 32-UR 333	520	36
32	Rozrządowy	KR 312-KR 333	584	Tm 33-UR 324	330	22
33	Rozrządowy	KR 315-KR 331	156	Tm 31-UR 331	100	6
34	Rozrządowy	KR 316-KR 322	354	Tm 34 -UR 322	300	20
36	Rozrządowy	KR 314-KR 324	423	Tm 35 – UR 304	160	10
38	Rozrządowy	KR 318-KR 304	217	Tm 36 – UR 304	160	10
51	Technologiczny – odbiór z wyrotnicy	Br.21-ko	337	Br.21-UR 247	210	14
53	Technologiczny – odbiór z wyrotnicy	br.22-KR 524	283	--	--	--
57	Wyladunkowy	KR 521-ko	282	UR 521-ko	260	17
59	Wyladunkowy	KR 521-ko	335	PR 252-ko	250	16
94	Technologiczny	KR242-KR244	77	--	--	--
96	Technologiczny	KR 332-KR 247	103	--	--	--
100	Odstawczy	KR 242-ko	68	UR 242-ko	40	2
101	Zdawczo-odbiorczy	KR 23-KR 36	918	Tm 27-Tm 36	745	50
103	Zdawczo-odbiorczy	KR 21-KR 31	845	Tm 26-Tm 37	745	50
105	Zdawczo-odbiorczy	KR 24-KR 32	764	Tm 25-Tm 38	754	50
107	Zdawczo-odbiorczy	KR 25-KR 33	764	Tm 24-Tm 39	754	50
109	Zdawczo-odbiorczy	KR 28-KR 35	764	Tm 23-Tm 40	754	50
111	Zdawczo-odbiorczy	KR 22-KR 37	911	Tm 22-Tm 41	754	50
113	Zdawczo-odbiorczy	KR 26-KR 40	911	Tm 21-Tm 42	754	50
115	Zdawczo-odbiorczy	KR 27- KR 39	826	Tm 20-Tm 43	780	52
117	Zdawczo-odbiorczy	KR 21-KR 40	1085	Tm 19-Tm 44	800	53
118	Wyciągowy	KR 38-ko	348	Tm 49-Z1	250	16
136	Technologiczny	KR 141-KR 157	172	--	--	--
141	Technologiczny	PR 152-KR 142	432	--	--	--
142	Technologiczny	KR 148-ko	262	UR 147-UR 143	60	4
143	Technologiczny	KR 148-KR 143	207	UR 146-UR 143	60	4
144	Technologiczny	KR 147-ko	187	UR 146-ko	60	4
147	Odstawczy	KR 137-ko	74	UR 147-ko	45	3
152	Zał. i Wyladunkowy	KR 152-ko	171	UR 152-ko	120	8
155	Zał. i Wyladunkowy	KR 156-ko	99	UR 156-ko	60	4
160	Technologiczny	KR 180-ko	305	--	--	--
161	Wyciągowy	PR 180-ko	34	--	--	--
162	Technologiczny	KR 180-ko	127	UR 180-ko	70	4
167	Zał. i wyladunkowy	KR 155-ko	372	Br.26-ko	120	8
170	Odstawczy	KR 176-ko	30	UR 176-ko	25	1
172	Ładunkowy	KR 176-ko	143	UR 176-ko	90	6
177	Technologiczny	KR 888-PR 176	296	--	--	--
178	Wyladunkowy	KR 178-ko	144	UR 178-ko	110	7
203	Odstawczy	KR 22-ko	59	Tm 12-Z1	30	2

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

Nr toru	Przeznaczenie	Długość ogólna		Długość użyteczna		Pojemność toru w wagonach 4-osiowych
		od - do	[m]	od - do	[m]	
205	Dojazdowy z PKP od semafora M 205	M205-PR 21	31	--	--	--
230	Żeberko	KR 218-ko	122	UR 218-ko	90	6
231	Technologiczny	KR 206- KR 200	317	UR 215-UR 218	60	4
233	Technologiczny	KR 215-KR 212	370	UR 215-UR 212	300	20
237	Technologiczny	KR 212-ko	260	UR 156-ko	150	10
240	Odstawczy	KR 201-KR 296	619	UR 202-UR 270	210	14
242	Technologiczny	KR 244-PR 263	410	--	--	--
243	Odstawczy	KR 260-KR 296	282	Tm 24-Tm 42	120	8
244	Technologiczny	PR 296-KR 996	114	--	--	--
245	Zał. i wyladunkowy	KR 266-KR 295	225	Tm 22-Tm 43	120	8
247	Odstawczy	KR 202-KR 259	272	UR 202-Tm 6	150	10
249	Odstawczy	KR 203-KR 264	235	UR 203-Tm 48	150	10
252	Załadunkowy	KR 253-ko	376	Tm 39-ko	280	17
258	Załadunkowy	KR 255-ko	355	Tm 34-ko	260	17
261	Zał. i wyladunkowy	KR 274-PR 277	375	Tm 29-PR 277	330	22
262	Zał. i wyladunkowy	KR 277-ko	72	UR 277-ko	50	3
263	Zał. i wyladunkowy	KR 277-ko	71	UR 277-ko	50	3
265	Zał. i wyladunkowy	KR 275-ko	233	Tm 28-ko	150	10
266	Technologiczny	KR 211-ko	135	UR 211-ko	105	7
267	Technologiczny	KR 272-ko	112	--	--	--
268	Technologiczny	KR 273-ko	194	--	--	--
269	Technologiczny	KR 273-ko	122	--	--	--
271	Technologiczny	KR 263-KR 271	237	--	--	--
272	Technologiczny	KR 263-PR 273	207	--	--	--
275	Technologiczny	KR 284-ko	200	--	--	--
276	Zał. i wyladunkowy	KR 280-ko	142	UR 283-ko	90	6
277	Technologiczny	KR 284-ko	273	UR 284-ko	120	8
278	Technologiczny	KR 282-ko	194	UR 283-ko	90	6
279	Technologiczny	KR252-ko	171	--	--	--
280	Technologiczny	KR 281-ko	472	Tm 67-ko	186	12
283	Odstawczy	KR 285-ko	89	Tm 66-ko	60	4
286	Wyladunkowy	KR290-KR 983	518	Tm 63-UR 983	400	26
288	Zał. i wyladunkowy	KR 291-KR 970	677	Tm 62-UR 985	420	28
290	Odstawczy	KR 244-PR 206	243	UR 203-Tm 15	120	8
294	Technologiczny	KR 205-ko	163	UR 205-ko	135	9
296	Technologiczny	KR 270-KR 206	189	--	--	--
300	Technologiczny	KR 1-KR 339	195	--	--	--
340	Technologiczny	KR 319- PR 371	652	--	--	--
341	Załadunkowy	PR 339-ko	485	UR 356-ko	70	4
344	ładunkowy	KR 341-ko	300	UR 341-ko	100	6
345	ładunkowy	KR 356-ko	585	UR 364-ko	440	29
348	Załadunkowy	KR 387-ko	228	UR 367-ko	180	12
352	Załadunkowy	KR 371-ko	141	UR 371-ko	70	5
353	Technologiczny	KR 371-KR 305	468	--	--	--
354	Załadunkowy	KR 364-ko	128	UR 364-ko	90	5
355	Załadunkowy	KR 363-KR 320	261	UR 319-UR 320	100	6
360	Technologiczny	KR 390-KR 396	640	--	--	--
362	Technologiczny	KR 387-PR390	140	--	--	--
363	Technologiczny	KR 382-PR387	245	--	--	--
365	Technologiczny	KR 373-PR 382	321	--	--	--
366	Łącznikowy i załadunkowy	KR 353-KR 385	593	UR 353-UR 385	520	34
368	Załadunkowy	PR 385-KR 388	197	PR 385-UR 388	175	11

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

Nr toru	Przeznaczenie	Długość ogólna		Długość użyteczna		Pojemność toru w wagonach 4-osiowych
		od - do	[m]	od - do	[m]	
369	Załadunkowy	PR 388-KR 391	198	PR 388-UK 391	160	10
370	Zał. i wyladunkowy	PR 391-ko	118	PR 391-ko	90	8
372	Odstawczy	KR 346-KR 386	850	UR 346-UR 545	720	48
374	Odstawczy	KR 376-PR 346	123	UR 376-PR 346	90	6
375	Odstawczy	KR 346-KR 545	828	UR 392-UR 397	665	44
376	Odstawczy	KR 393-KR 398	566	UR 393-UR 398	460	30
377	Odstawczy	KR 373-KR 384	171	UR 376-UR 384	80	5
378	Odstawczy	KR 392-KR 397	612	UR 393-UR 398	460	30
379	Dojazdowy	KR 340-PR 373	447	--	--	--
381	Wyladunkowy	KR 394-ko	235	UR 394-ko	135	9
383	Zał. i Wyladunkowy	KR 395-KR 301	688	UR 395-Tm 27	440	29
385	Wyciągowy	PK 396-ko	143	PR 396-ko	120	8
388	Załadunkowy	KR 350-ko	568	UR 355-ko	200	13
389	Załadunkowy	KR 355-ko	235	UR 355-ko	200	13
390	Za i wyladunkowy	KR 313-KR 396	807	UR 306-UR 307	260	17
392	Za i wyladunkowy	KR 306-KR 307	288	UR 306-UR 307	260	17
514	Technologiczny	KR 505-br.23	202	--	--	--
519	Technologiczny	KR 506-br.24	55	--	--	--
622	Odstawczy	KR 321-ko	110	UR 321-ko	80	6
801	Technologiczny	KR 55-PR 820	799	--	--	--
804	Technologiczny	KR 820-KR 152	732	--	--	--
806	Zał. i wyladunkowy	KR PR 829-888	212	--	--	--
809	Technologiczny	KR 855-PR 970	2141	--	--	--
817	Technologiczny	KR 862-ko	225	--	--	--
832	Technologiczny	KR 860-PR 863	223	--	--	--
835	Technologiczny	KR 863-droga	126	--	--	--
839	Technologiczny	KR 863-PR 521	211	--	--	--
842	Technologiczny	KR 859-brama	111	--	--	--
862	Technologiczny	KR 888-ko	253	UR 888-ko	153	10
972	Technologiczny	KR 980-ko	177	UR 980-ko	90	6
975	Technologiczny	KR 978-ko	136	UR 980-ko	105	7
976	Technologiczny	KR 978-ko	159	UR 978-ko	105	7
979	Technologiczny	KR 985-ko	138	UR 983-ko	60	4
982	Technologiczny	PR 212-KR 979	596	--	--	--
985	Wyladunkowy	KR 293-ko	269	Tm 54-ko	180	12
łącznik	Wstawka	KR 382-KR 385	86	--	--	--
łącznik	Wstawka	KR 387-KR 388	87	--	--	--
łącznik	Wstawka	KR 390-KR 391	88	--	--	--
		Dł. ogólna	49150	Dł. użytkowa	21354	

Objaśnienia:

- PR – początek rozjazdu,
- KR – koniec rozjazdu,
- UR – zakres rozjazdu,
- Br. – brama,
- ko – kozioł oporowy,
- Z1 – tarcza zaporowa,

Na terenie całej bocznicy stosowana jest nawierzchnia torowa z szyn typu S-49.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

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

Nr zwrotnicy	Rodzaj i typ, skos, promień	Położenie zasadnicze na tor lub zwrotnicę		Sposób przestawiania zwrotnic:	
		Tor	Zwrot	Kto obsługuje	R - ręczne S - scentralizowane
K1	S49-1:4,444	01a	--	---	---
1	P, S49-1:9 R-190	300	--	dyż. ruchu PZ	S
21	P, S49-1:9 R-190	--	22	dyż. ruchu PZ	S
22ab	K, S49-1:9 R-190	--	23	dyż. ruchu PZ	S
22cd	K, S49-1:9 R-190	--	21	dyż. ruchu PZ	S
23	L, S49-1:9 R-190	103	--	dyż. ruchu PZ	S
24	L, S49-1:9 R-190	105	--	dyż. ruchu PZ	S
25	L, S49-1:9 R-190	107	--	dyż. ruchu PZ	S
26	P, S49-1:9 R-190	113	--	dyż. ruchu PZ	S
27	L, S49-1:9 R-190	115	--	dyż. ruchu PZ	S
28	L, S49-1:9 R-190	109	--	dyż. ruchu PZ	S
31	L, S49-1:9 R-190	103	--	dyż. ruchu PZ	S
32	L, S49-1:9 R-190	105	--	dyż. ruchu PZ	S
33	L, S49-1:9 R-190	107	--	dyż. ruchu PZ	S
34	P, S49-1:9 R-190	--	38	dyż. ruchu PZ	S
35	L, S49-1:9 R-190	109	--	dyż. ruchu PZ	S
37	L, S49-1:9 R-190	113	--	dyż. ruchu PZ	S
38ab	K, S49-1:9 R-190	118	--	dyż. ruchu PZ	S
38cd	K, S49-1:9 R-190	--	34	dyż. ruchu PZ	S
39	L, S49-1:9 R-190	115	--	dyż. ruchu PZ	S
40	P, S49-1:9 R-190	--	39	dyż. ruchu PZ	S
43	P, S49-1:9 R-190	01	--	dyż. ruchu PZ	S
234	P, S49-1:9 R-190	01a	--	dyż. ruchu PZ	S
236	P, S49-1:9 R-190	5	--	dyż. ruchu PZ	S
237	L, S49-1:9 R-190	03a	--	dyż. ruchu PZ	S
339	L, S49-1:7 R-150	300	--	dyż. ruchu PZ	S
51	L, S49-1:7 R-140	5	--	dyż. ruchu SWA,	S
54	L, S49-1:9 R-190	--	303	dyż. ruchu SWA	S
55	P, S49-1:9 R-190	801	--	dyż. ruchu SWA	S
137	L, S49-1:7 R-150	147	--	druž. man.	R
141	L, S49-1:7 R-140	--	148	druž. man.	R
142	P, S42-1:7 R-140	--	143	druž. man.	R
143	P, S42-1:7 R-140	143	--	druž. man.	R
146	P, S49-1:7 R-140	143	--	druž. man.	R
147	L, S42-1:7 R-140	--	146	druž. man.	R
149	L, S49-1:7 R-150	141	--	druž. man.	R
152	P, S49-1:7 R-150	804	--	druž. man.	R
155	L, S49-1:7 R-150	804	--	druž. man.	R
156	P, S49-1:7 R-150	155	--	druž. man.	R
157	P, S49-1:7 R-150	160	--	druž. man.	R
160	P, S49-1:7 R-140	160	--	druž. man.	R
176	P, S49-1:7 R-150	170	--	druž. man.	R
176	L, S49-1:7 R-150	177	--	druž. man.	R
200	L, S49-1:7 R-150	231	--	druž. man.	R
201	P, S49-1:9 R-190	--	202	dyż. ruchu SM	S
202	P, S49-1:9 R-190	240	--	dyż. ruchu SM	S
203	P, S49-1:9 R-190	249	--	dyż. ruchu SM	S
205	P, S49-1:7 R-150	294	--	druž. man.	R
206	P, S49-1:7 R-150	296	--	dyż. ruchu SM	S
211	L, S49-1:7 R-150	982	--	druž. man.	R
212	P, S49-1:7 R-150	233	--	druž. man.	R
215	P, S49-1:9 R-190	231	--	druž. man.	R
218	L, S49-1:7 R-150	230	--	druž. man.	R
242	P, S49-1:9 R-190	94	--	dyż. ruchu SM	S
244	P, S49-1:9 R-190	242	--	dyż. ruchu SM	S

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

Nr zwrotnicy	Rodzaj i typ, skos, promień	Polożenie zasadnicze na tor lub zwrotnicę		Sposób przestawiania zwrotnic:	
		Tor	Zwrot	Kto obsługuje	R - ręczne S - scentralizowane
247	P, S49-1:9 R-190	96	--	druż. man.	R
252	L, S49-1:9 R-190	--	521	druż. man.	R
253	P, S49-1:7 R-150	--	255	dyż. ruchu SM	S
255	L, S49-1:7 R-150	258	--	dyż. ruchu SM	S
259	L, S49-1:7 R-150	--	264	dyż. ruchu SM	S
260	L, S49-1:7 R-150	--	266	dyż. ruchu SM	S
262	L, S49-1:9 R-190	242	--	dyż. ruchu SM	S
263	L, S49-1:9 R-190	272	--	dyż. ruchu SM	S
264	P, S49-1:7 R-150	249	--	dyż. ruchu SM	S
266	P, S49-1:7 R-150	245	--	dyż. ruchu SM	S
268	L, S49-1:9 R-190	240	--	dyż. ruchu SM	S
270	P, S49-1:7 R-150	240	--	dyż. ruchu SM	S
271	P, S49-1:7 R-150	--	275	dyż. ruchu SM	S
272	P, S49-1:7 R-150	268	--	druż. man.	R
273	L, S49-1:7 R-150	269	--	dyż. ruchu SM	S
274	L, S49-1:7 R-150	261	--	dyż. ruchu SM	S
275	L, S49-1:7 R-150	265	--	dyż. ruchu SM	S
277	P, S49-1:7 R-150	262	--	druż. man.	R
280	P, S49-1:7 R-150	--	282	dyż. ruchu SM	S
281	L, S49-1:9 R-190	--	290	dyż. ruchu SM	S
282	L, S49-1:7 R-150	--	284	dyż. ruchu SM	S
283	L, S49-1:7 R-150	276	--	druż. man.	R
284	L, S49-1:7 R-150	275	--	druż. man.	R
285	L, S49-1:7 R-150	280	--	dyż. ruchu SM	S
290	L, S49-1:9 R-190	--	291	dyż. ruchu SM	S
291	L, S49-1:7 R-150	--	296	dyż. ruchu SM	S
293	L, S49-1:9 R-190	244	--	dyż. ruchu SM	S
296	P, S49-1:7 R-150	243	--	dyż. ruchu SM	S
296	P, S49-1:7 R-150	--	291	dyż. ruchu SM	S
301	L, S49-1:7 R-150	353	--	dyż. ruchu SWA	S
303	P, S49-1:9 R-190	6	--	dyż. ruchu SWA	S
304	L, S49-1:7 R-150	36	--	druż. man.	R
306	L, S49-1:7 R-150	353	--	dyż. ruchu SWA	S
306	L, S49-1:7 R-150	392	--	druż. man.	R
307	L, S49-1:9 R-190	392	--	druż. man.	R
312	P, S49-1:9 R-190	--	315	dyż. ruchu SWA	S
313	P, S49-1:9 R-190	5	--	dyż. ruchu SWA	S
314	L, S49-1:9 R-190	32	--	dyż. ruchu SWA	S
315	P, S49-1:9 R-190	31	--	dyż. ruchu SWA	S
316	P, S49-1:9 R-190	34	--	dyż. ruchu SWA	S
317	L, S49-1:9 R-190	6	--	dyż. ruchu SWA	S
318	L, S49-1:9 R-190	36	--	dyż. ruchu SWA	S
319	P, S49-1:7 R-150	355	--	druż. man.	R
320	L, S49-1:7 R-150	340	--	druż. man.	R
321	P, S49-1:9 R-190	141	--	druż. man.	R
322	L, S49-1:9 R-190	34	--	druż. man.	R
324	P, S49-1:7 R-150	32	--	druż. man.	R
331	L, S49-1:9 R-190	31	--	druż. man.	R
332	P, S49-1:9 R-190	96	--	druż. man.	R
333	P, S49-1:9 R-190	31	--	druż. man.	R
340	P, S49-1:7 R-150	341	--	druż. man.	R
341	L, S49-1:7 R-150	344	--	druż. man.	R
346	P, S49-1:7 R-150	372	--	druż. man.	R
350	L, S49-1:7 R-150	379	--	druż. man.	R
353	L, S49-1:7 R-150	379	--	druż. man.	R

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

Nr zwrotnicy	Rodzaj i typ, skos, promień	Położenie zasadnicze na tor lub zwrotnicę		Sposób przestawiania zwrotnic:	
		Tor	Zwrot	Kto obsługuje	R - ręczne S - scentralizowane
355	P, S49-1:7 R-150	388	--	druż. man.	R
356	P, S49-1:7 R-150	345	--	druż. man.	R
363	P, S49-1:7 R-150	--	364	druż. man.	R
364	L, S49-1:7 R-150	354	--	druż. man.	R
367	P, S49-1:7 R-140	340	--	druż. man.	R
371	P, S49-1:9 R-190	353	--	druż. man.	R
373	L, S49-1:9 R-190	--	376	druż. man.	R
376	L, S49-1:7 R-150	377	--	druż. man.	R
381	P, S49-1:7 R-150	--	387	druż. man.	R
382	L, S49-1:7 R-150	383	--	druż. man.	R
383	P, S49-1:7 R-150	372	--	druż. man.	R
384	P, S49-1:7 R-150	377	--	druż. man.	R
385	L, S49-1:7 R-150	368	--	druż. man.	R
386	L, S49-1:7 R-150	360	--	druż. man.	R
387	L, S49-1:7 R-150	362	--	druż. man.	R
388	L, S49-1:9 R-190	369	--	druż. man.	R
545	P, S49-1:7 R-150	372	--	druż. man.	R
390	L, S49-1:7 R-140	360	--	druż. man.	R
391	L, S49-1:7 R-150	369	--	druż. man.	R
392	P, S49-1:9 R-190	375	--	druż. man.	R
393	P, S49-1:9 R-190	378	--	druż. man.	R
394	P, S49-1:7 R-150	360	--	druż. man.	R
396	P, S49-1:7 R-150	--	394	druż. man.	R
398	P, S49-1:7 R-140	390	--	druż. man.	R
397	P, S49-1:9 R-190	375	--	druż. man.	R
398	L, S49-1:9 R-190	376	--	druż. man.	R
505	L, S49-1:7 R-150	53	--	druż. man.	R
506	L, S42-1:7 R-140	514	--	druż. man.	R
521	L, S49-1:7 R-150	59	--	druż. man.	R
524	P, S49-1:7 R-150	51	--	druż. man.	R
820	L, S49-1:7 R-150	858	--	druż. man.	R
822	L, S49-1:7 R-150	806	--	druż. man.	R
829	L, S49-1:7 R-150	804	--	druż. man.	R
855	P, S49-1:7 R-150	817	--	druż. man.	R
859	P, S49-1:9 R-190	842	--	druż. man.	R
860	P, S49-1:9 R-190	832	--	druż. man.	R
862	L, S49-1:7 R-150	832	--	druż. man.	R
863	P, S49-1:7 R-150	835	--	druż. man.	R
888	L, S49-1:7 R-150	862	--	druż. man.	R
996	P, S49-1:9 R-190	244	--	druż. man.	R
970	L, S49-1:9 R-190	--	979	druż. man.	R
978	P, S49-1:9 R-190	--	980	druż. man.	R
979	L, S49-1:9 R-190	--	985	druż. man.	R
990	P, S49-1:7 R-150	972	--	druż. man.	R
983	L, S49-1:7 R-150	979	--	druż. man.	R
985	P, S49-1:7 R-150	--	983	druż. man.	R

6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania.

Nr zwrótnicy	Położenie zasadnicze	Sposób nastawiania	Miejsce przechowywania kluczy		Kto obsługuje
			Klucz czynny	Klucz zapasowy	
Wk2	118	elektryczny scentralizowany	--	Nastawnia PZ	dyż. ruchu nastawni PZ
Wk160	160	ręczny	CKS	Nastawnia SWA	wyłączone z eksploatacji
Wk167	167	ręczny	CKS	Nastawnia SWA	wyłączone z eksploatacji
Wk252	252	ręczny	Rurexpol	Nastawnia SM	Mistrz zmianowy – 728 414 063
Wk258	258	ręczny	Rurexpol	Nastawnia SM	Mistrz zmianowy – 728 414 063
Wk985	985	ręczny	Stalownia	Nastawnia SM	brygadziści wsadu - 7282
Wk975	975	ręczny	Stalownia	Nastawnia SM	brygadziści wsadu - 7282

Na bocznicę stosowane są wykolejnice typu WKN-49 z zamkami typu EEZ-5.

7. Uzależnienia zwrótnic rozjazdów i wykolejnic.

Uzależnienie zwrótnic rozjazdowych i wykolejnic w poszczególnych okręgach nastawczych zawarte są w dokumentacji DTR okręgu nastawczego poszczególnych nastawni przechowywanej na danej nastawni.

- Okręg nastawczy nastawni PZ – Tablica zależności zawierająca 115 przebiegów.
- Okręg nastawczy nastawni SWA – Karty przebiegu zawierające karty od K001 do K60.
- Okręg nastawczy nastawni SM – Karty przebiegu zawierające karty od K001 do K121.

8. Przyporządkowanie zwrótnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych

8.1. Okręg nastawczy nastawni PZ.

Lp.	Nr zwrótnicy	Przestawianie	Kto obsługuje
1.	1	elektr. scentral	dyż. ruchu PZ
2.	21	elektr. scentral	dyż. ruchu PZ
3.	22ab	elektr. scentral	dyż. ruchu PZ
	22cd	elektr. scentral	dyż. ruchu PZ
4.	23	elektr. scentral	dyż. ruchu PZ
5.	24	elektr. scentral	dyż. ruchu PZ
6.	25	elektr. scentral	dyż. ruchu PZ
7.	26	elektr. scentral	dyż. ruchu PZ
8.	27	elektr. scentral	dyż. ruchu PZ
9.	28	elektr. scentral	dyż. ruchu PZ
10.	31	elektr. scentral	dyż. ruchu PZ
11.	32	elektr. scentral	dyż. ruchu PZ
12.	33	elektr. scentral	dyż. ruchu PZ
13.	34	elektr. scentral	dyż. ruchu PZ
14.	35	elektr. scentral	dyż. ruchu PZ
15.	37	elektr. scentral	dyż. ruchu PZ
16.	38ab	elektr. scentral	dyż. ruchu PZ
	38cd	elektr. scentral	dyż. ruchu PZ
17.	39	elektr. scentral	dyż. ruchu PZ
18.	40	elektr. scentral	dyż. ruchu PZ
19.	43	elektr. scentral	dyż. ruchu PZ
20.	234	elektr. scentral	dyż. ruchu PZ
21.	236	elektr. scentral	dyż. ruchu PZ
22.	237	elektr. scentral	dyż. ruchu PZ
23.	339	elektr. scentral	dyż. ruchu PZ
24.	Wk2	elektr. scentral	dyż. ruchu PZ

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

8.2. Okręg nastawczy nastawni SWA

Lp.	Nr zwoznicy	Przestawianie	Kto obsługuje
1.	51	elektr. scentral	dyż. ruchu. SWA
2.	54	elektr. scentral	dyż. ruchu. SWA
3.	55	elektr. scentral	dyż. ruchu. SWA
4.	301	elektr. scentral	dyż. ruchu. SWA
5.	303	elektr. scentral	dyż. ruchu. SWA
6.	305	elektr. scentral	dyż. ruchu. SWA
7.	312	elektr. scentral	dyż. ruchu. SWA
8.	313	elektr. scentral	dyż. ruchu. SWA
9.	314	elektr. scentral	dyż. ruchu. SWA
10.	315	elektr. scentral	dyż. ruchu. SWA
11.	316	elektr. scentral	dyż. ruchu. SWA
12.	317	elektr. scentral	dyż. ruchu. SWA
13.	318	elektr. scentral	dyż. ruchu. SWA

8.3. Okręg nastawczy nastawni SM

Lp.	Nr zwoznicy	Przestawianie	Kto obsługuje
1.	201	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM
2.	202	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM
3.	203	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM
4.	206	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM
5.	242	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM
6.	244	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM
7.	253	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM
8.	255	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM
9.	259	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM
10.	260	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM
11.	262	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM
12.	263	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM
13.	264	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM
14.	266	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM
15.	268	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM
16.	270	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM
17.	271	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM
18.	273	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM
19.	274	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM
20.	275	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM
21.	280	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM
22.	281	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM
23.	282	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM
24.	285	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM
25.	290	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM
26.	291	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM
27.	293	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM
28.	295	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM
29.	296	elektr. scentral	dyż. ruchu. SM

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

- 9.1. Okręg nastawczy nastawni PZ – wyposażony jest w komputerowo-przekaźnikowy system urządzeń stacyjnych typu SUP-2. System posiada pełną izolacją torów i rozjazdów (odcinki izolowane klasycznie i urządzenia obwodów torowych typu EON-3) oraz napędy zwrotnicowe typu EEA-4 i świetlne tarcze manewrowe.

Pian schematyczny urządzeń srk obrazuje rysunek nr H0621-B-0005-S.

Obsługę Systemu SUP - 2 ujmują instrukcje:

- X - 4 – 02158 – Podręcznik dyżurnego ruchu,
- X - 4 – 02148 – Zobrazowanie
- X - 4 – 02147 – Polecenia.

Wykaz tarcz manewrowych i ich lokalizacja.

Lp.	Nr tarczy manewrowej	Usytuowanie przy torze	Kto obsługuje
1.	Tm 12	t 203	Dyżurny ruchu nastawni PZ
2.	Tm 13	t 205	
3.	Tm 18	t 117	
4.	Tm 19	t 117	
5.	Tm 20	t 115	
6.	Tm 21	t 113	
7.	Tm 22	t 111	
8.	Tm 23	t 109	
9.	Tm 24	t 107	
10.	Tm 25	t 105	
11.	Tm 26	t 103	
12.	Tm 27	t 101	
13.	Tm 36	t 101	
14.	Tm 37	t 103	
15.	Tm 38	t 105	
16.	Tm 39	t 107	
17.	Tm 40	t 109	
18.	Tm 41	t 111	
19.	Tm 42	t 113	
20.	Tm 43	t 115	
21.	Tm 44	t 117	
22.	Tm 47	t 02	
23.	Tm 48	t 01	
24.	Tm 49	t 118	
25.	Tm 50	t 01	
26.	Tm 51	t 02	
27.	Tm 58	341	
28.	Tm 65	t 03	
29.	Tm 73	t 5	
30.	Tm 74	t 120 – Guardian	
31.	M 205 m	t 205	

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

- 9.2. Okręg nastawczy SWA – wyposażony jest w elektryczne przekaźnikowe urządzenia srk typu E bez izolacji torów i rozjazdów. System srk posiada napędy zwrotnicowe typu JEA 29 i świetlne tarcze manewrowe. Odzworowanie układu torowego jest na kostkowym Pulpicie nastawczym. Plan schematyczny urządzeń srk obrazuje rysunek nr H0621-B-0004-S.

Wykaz tarcz manewrowych i ich lokalizacja.

Lp.	Nr tarczy manewrowej	Usytuowanie przy torze	Kto obsługuje
1.	Tm 1	t 5	dyżurny ruchu nastawni SWA
2.	Tm 2	t 5	
3.	Tm 11	t 5	
4.	Tm 19	t 801	
5.	Tm 22	t 5	
6.	Tm 25	t 6	
7.	Tm 26	t 5	
8.	Tm 27	t 383	
9.	Tm 28	t 390	
10.	Tm 31	t 33	
11.	Tm 32	t 31	
12.	Tm 33	t 32	
13.	Tm 34	t 34	
14.	Tm 35	t 36	
15.	Tm 36	t 38	

- 9.3. Okręg nastawczy SM – wyposażony jest w elektryczne przekaźnikowe urządzenia srk typu E z częściową izolacją torów i rozjazdów. System srk posiada napędy zwrotnicowe typu JEA 29 i świetlne tarcze manewrowe. Odzworowanie układu torowego jest na kostkowym Pulpicie nastawczym. Plan schematyczny urządzeń srk obrazuje rysunek nr H0621-B-0006-S.

Wykaz tarcz manewrowych i ich lokalizacja.

Lp.	Nr tarczy manewrowej	Usytuowanie przy torze	Kto obsługuje
1.	Tm 1	t 242	dyżurny ruchu nastawni SM
2.	Tm 2	t 242	
3.	Tm 3	t 272	
4.	Tm 4	t 240	
5.	Tm 5	t 240	
6.	Tm 6	t 247	
7.	Tm 8	t 249	
8.	Tm 10	t 03	
9.	Tm 11	t 03	
10.	Tm 12	t 242	
11.	Tm 13	t 240	
12.	Tm 14	t 249	
13.	Tm 15	t 290	
14.	Tm 21	t 296	
15.	Tm 22	t 245	
16.	Tm 24	t 243	
17.	Tm 26	t 242	
18.	Tm 27	t 272	
19.	Tm 28	t 265	
20.	Tm 29	t 261	
21.	Tm 31	t 242	
22.	Tm 34	t 258	

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

Lp.	Nr tarczy manewrowej	Usytuowanie przy torze	Kto obsługuje
23.	Tm 39	t 252	dyżurny ruchu nastawni SM
24.	Tm 42	t 243	
25.	Tm 43	t 245	
26.	Tm 51	t 244	
27.	Tm 54	t 985	
28.	Tm 61	t 269	
29.	Tm 62	t 288	
30.	Tm 63	t 286	
31.	Tm 66	t 283	
32.	Tm 67	t 280	
33.	Tm 71	t 277	
34.	Tm 72	t 275	
35.	Tm 73	t 267	

- 9.4. Nastawniki PWB-1 ze sterownikami PHN-1 do miejscowego elektrycznego przestawiania rozjazdów kolejowych na bocznicę.

Na bocznicę zbudowano 82 komplety nastawników PWB-1 wraz ze sterownikami PHN-1 do miejscowego przekładania rozjazdów kolejowych. Urządzenie to obsługuje drużyna manewrowa zgodnie z zasadami obsługi ujętymi w Instrukcji IP6R2.1/13 „Instrukcja obsługi nastawnika PWB-1 ze sterownikiem PHN-1 do miejscowego przekładania rozjazdów kolejowych”.

Wykaz rozjazdów z zabudowanymi nastawnikami PWB-1ze sterownikami PHN-1.

Lp.	Nr zwrotnicy	Przestawianie	Kto obsługuje
1.	137	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
2.	141	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
3.	142	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
4.	143	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
5.	146	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
6.	147	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
7.	148	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
8.	152	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
9.	155	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
10.	156	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
11.	157	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
12.	176	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
13.	178	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
14.	200	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
15.	211	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
16.	212	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
17.	215	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
18.	247	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
19.	252	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
20.	272	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
21.	277	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
22.	283	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
23.	284	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
24.	304	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
25.	306	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
26.	307	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
27.	319	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
28.	320	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
29.	321	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
30.	322	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
31.	324	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
32.	331	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

Lp.	Nr zwoznicy	Przestawianie	Kto obsługuje
33.	332	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
34.	333	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
35.	340	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
36.	341	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
37.	346	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
38.	350	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
39.	353	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
40.	355	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
41.	356	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
42.	363	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
43.	364	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
44.	367	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
45.	371	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
46.	373	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
47.	376	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
48.	381	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
49.	382	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
50.	383	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
51.	384	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
52.	386	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
53.	387	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
54.	390	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
55.	392	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
56.	393	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
57.	394	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
58.	396	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
59.	396	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
60.	397	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
61.	398	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
62.	505	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
63.	521	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
64.	524	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
65.	545	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
66.	820	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
67.	822	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
68.	829	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
69.	855	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
70.	859	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
71.	860	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
72.	862	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
73.	863	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
74.	868	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
75.	970	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
76.	978	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
77.	979	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
78.	980	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
79.	983	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
80.	985	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.
81.	996	ręczne - elektryczne lokalne	druż. man.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

10. Kolejowe obiekty inżynierskie.

Na terenie boczniczy znajdują się następujące obiekty inżynierskie:

- Mosty – 5 szt.
- Wiadukty – 1 szt.
- Przepusty – 6 szt.

Wykaz budowli inżynierskich.

Lp.	Rodzaj obiektu	Lokalizacja	Opis konstrukcji
1.	Most	Tor nr 03 Km 1,3+47,32	Stalowy Kratownicowy na rzece Kucelinka
2.		Tor nr 03 Km 1,8+42,37	Żelbetowy płytowy
3.		Tor nr 03 Km 1,5+10,41	Żelbetowy belkowo-płytowy (nad rzeką Wartą)
4.		Tor nr 809 Km 4,7+73,16	Żelbetowy 4-przęsłowy (nad rzeką Kucelinką)
5.		Tor nr 809 Km 3,6+90,71	Żelbetowy belkowo-płytowy (nad rzeką Wartą)
6.	Wiadukt	Tor nr 5 Km 2,6+54,74	Żelbetowy ramowy
7.	Przepust	Tor nr 03 Km 0,4+27,85	Żelbetowy rurowy
8.		Tor nr 04a Km 0,1+35,90	Stalowy dwururowy
9.		Tor nr 04a Km 0,1+5,20	Stalowy rurowy
10.		Tory nr 240; 242; 247; 249; 290 Km 2,3+93,16	Żelbetowy rurowy
11.		Tory nr 03a; 300 Km 1,5+78,46	Stalowy dwururowy
12.		Tory 01a; 03a; 300 Km 1,5+86,04	Żelbetowy ramowy

11. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.

Zestawienie przejazdów kolejowych.

Lp.	Lokalizacja przejazdu	Kilometr linii kolejowej	Kategoria	Sposób zabezpieczenia	Obsługiwane lub nieobsługiwane
1.	Tor nr 5	km 1,9+3,66	„A”	Rogatki elektryczne + sygnalizacja świetlna	Obsługiwany przez dyżurnego ruchu SWA
2.	Tory nr 141; 142; 143; 144; 136; 160	Km 4,8+97,41	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
3.	Tor 141	Km 4,7+65,43	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
4.	Tory nr 152; 804	Km 4,5+91,68	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
5.	Tor nr 167	Km 4,6+48,61	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
6.	Tor nr 177	Km 4,4+57,18	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
7.	Tory nr 231; 155; 237; 233	Km 2,6+94,31	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
8.	Tor nr 244; 982; 985	Km 2,9+14,84	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
9.	Tor nr 252	Km 2,5+42,78	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
10.	Tor nr 258	Km 2,5+86,42	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
11.	Tory nr 261	Km 3,0+64,92	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
12.	Tory nr 267; 268	Km 2,9+11,07	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
13.	Tory nr 275; 277; 280	Km 2,9+12,53	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
14.	Tor nr 288; 286	Km 2,9+39,16	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
15.	Tory nr 341; 379	Km 1,6+68,43	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
16.	Tor nr 341	Km 1,8+57,44	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
17.	Tor nr 344	Km 1,8+70,59	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
18.	Tor nr 368	Km 1,9+56,43	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
19.	Tory nr 366; 379	Km 2,0+14,76	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
20.	Tor nr 368	Km 2,1+43,66	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

Lp.	Lokalizacja przejazdu	Kilometr linii kolejowej	Kategoria przejazdu	Sposób zabezpieczenia	Obsługiwane lub nieobsługiwane
21.	Tor nr 344	Km 1,9+16,78	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
22.	Tor nr 344	Km 2,0+5,43	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
23.	Tor nr 340	Km 2,4+44,16	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
24.	Tor nr 340	Km 2,5+53,27	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
25.	Tor nr 340	Km 2,6+84,11	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
26.	Tor 348	Km 2,6+48,62	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
27.	Tor nr 353	Km 3,0+19,85	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
28.	Tor nr 362; 372; 375; 376; 378	Km 2,7+95,02	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
29.	Tor nr 360; 372; 375; 376; 378	Km 2,5+95,94	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
30.	Tor 360	Km 3,0+53,85	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
31.	Tory nr 360; 381; 383	Km 3,1+18,42	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
32.	Tory nr 383	Km 0,3+73,41	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
33.	Tory 388; 389	Km 2,0+96,59	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
34.	Tor nr 390	Km 0,8+58,53	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
35.	Tory nr 390; 392; 383; 353	Km 3,1+31,74	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
36.	Tor nr 804; 167	Km 4,4+95,27	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
37.	Tory nr 809	Km 5,4+6,43	„A”	Rogatki elektryczne + sygnalizacja świetlna	Obsługiwany przez drużynę manewrową
38.	Tor 809	Km 4,8+95,34	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
39.	Tor nr 809	Km 3,5+32,39	„A”	Rogatki elektryczne + sygnalizacja świetlna	Obsługiwany przez drużynę manewrową
40.	Tory nr 832	Km 0,2+3,47	„A”	Rogatki elektryczne + sygnalizacja świetlna	Obsługiwany przez drużynę manewrową
41.	Tor nr 835	Km 0,3+96,47	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
42.	Tor nr 842	Km 0,0+63,18	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
43.	Tor nr 982	Km 2,7+98,63	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
44.	Tory nr 972; 975	Km 0,1+53,46	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
45.	Tory nr 982	Km 3,1+57,38	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
46.	Tory nr 982; 266	Km 3,0+16,71	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
47.	Tor nr 982; 288,286; 979	Km 3,2+12,47	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
48.	Tory nr 982	Km 3,0+37,48	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany
49.	Tory nr 982	Km 3,0+56,19	„D”	Krzyże Św. Andrzeja	Nie obsługiwany

Przejazdy kategorii „A” wyposażone są w regenerowane elektryczne napędy rogatek typu JEGD 50.

Przejścia dla pieszych

Lp.	Lokalizacja przejazdu	Kilometr linii kolejowej	Kategoria	Sposób zabezpieczenia	Obsługiwane lub nieobsługiwane
1.	Przejście przez tor 348	Km 2,6+48,62	„E”	tablice z napisem „Uwaga pociąg”	Nie obsługiwany
2.	Przejście przez tor 340	Km 2,4+44,16	„E”	tablice z napisem „Uwaga pociąg”	Nie obsługiwany

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

12. Oświetlenie bocznic kolejowej.

Tory kolejowe bocznic oświetlone są zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz potrzebami transportu przy pomocy wieńców oświetleniowych oraz punktów świetlnych.

Natężenie światła na bocznic zgodnie z normą PN-EN 12464-2:2008 powinno wynosić:

-na torach rozrządowych oraz zwrotnicach	- 10 lx.
-przy bramach wjazdowych do hal	- 10 lx.
-przy bramach na torach	- 10 lx.
-na przejściach przez tory	- 20 lx.
-na przejazdach przez tory	- 20 lx.
-przy wagach kolejowych	- 20 lx.
-przy rampach i punktach ładunkowych	- 30 lx.
-na przejeździe strzeżonym tor nr 5 przez drogę do Zakładu WBG	- 30 lx.

13. Punkty ładunkowe

13.1. Punkty załadunkowe

Nr	Nazwa punktu załadunkowego	Jednostka organizacyjna	Znajduje się przy torze	Przeznaczenie punktu	Długość frontu ładunkowego w wagonach czteroosłowych	Czy jest oświetlony
1.	Magazyn złomu	Stalownia	230	złom	9	Tak
2.	Nowa Hala – Hala B	Stalownia	233	złom	5	Tak
3.	Składowisko złomu	Stalownia	237	złom	9	Tak
4.	Oczyszczalnia wlewków	Stalownia	261	wlewki, złom	10	Tak
5.	Hala Lejnicza	Stalownia	280	żużel	10	Tak
6.	Hala COS	Stalownia	267	wlewki	4	Tak
7.	Hala COS	Stalownia	268	wlewki	3	Tak
8.	Hala złomowa	Stalownia	286	złom	8	Tak
9.	Tor dolomitowy	Stalownia	288	zasobniki	10	Tak
10.	Nowa linia cięcia	WBG	341	złom	3	Tak
11.	Hala V	WBG	344	blacha, złom	2	Tak
12.	Hala IV	WBG	345	osprzęt, złom	12	Tak
13.	Gorąca linia cięcia	WBG	348	złom	2	Tak
14.	Hydrocyklon	WBG	352	zendra	3	Tak
15.	Hala III	WBG	354	obtoczka	1	Tak
16.	Linia cięcia	WBG	355	złom	5	Tak
17.	Hala VIII	WBG	366	blacha, złom, prefabrykacja	14	Tak
18.	Hala VIII	WBG	368	blacha	8	Tak
19.	Hala VIII	WBG	369	blacha, złom, osprzęt	8	Tak
20.	Hala VIII	WBG	370	Zai. Blach, złomu, konstrukcji	6	Tak
21.	Hala II	WBG	383	złom	12	Tak
22.	Hala VII	WBG	388	blacha, konstrukcje	8	Tak
23.	Hala VI	WBG	389	blacha, złom,	8	Tak
24.	Składowisko słabów	WBG	390	słaby	10	Tak
25.	Składowisko słabów	WBG	392	słaby	10	Tak
26.	Składowisko złomu	Stalownia	294	złom	9	Tak
27.	Hala Konela	Stalownia	972	żelazostopy	1	Tak
28.	Hala czadnic	Stalownia	985	topniki	10	Tak

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

13.2. Wykaz punktów wyladunkowych.

Nr	Nazwa punktu wyladunkowego	Jednostka organizacyjna	Znajduje się przy torze	Przeznaczenie punktu	Długość frontu ładunkowego w wagonach czteroosiowych	Czy jest oświetlony
1.	EHAZET	Stalownia	57	żużel	10	Tak
2.	EHAZET	Stalownia	59	żużel	7	Tak
3.	Pkt. czyszczenia wagonów	Stalownia	245	gruz, żużel	10	Tak
4.	Oczyszczalnia wlewków	Stalownia	261	wlewki	10	Tak
5.	Hala złomowa	Stalownia	286	złom	8	Tak
6.	Tor dolomitowy	Stalownia	288	zasobniki, surówka	10	Tak
7.	Hala IV	WBG	345	osprzęt	12	Tak
8.	WBG - hala VIII	WBG	370	blachy	6	Tak
9.	Hala I	WBG	381	slaby	6	Tak
10.	Hala II	WBG	383	COS, slaby	3	Tak
11.	Składowisko słabów	WBG	390	slaby	10	Tak
12.	Remiza kadzi	Stalownia	862	cegła szamot.	5	Tak
13.	Hala Konele	Stalownia	972	żelazo-stopy	1	Tak
14.	Hala materiałów sypkich	Stalownia	985	topniki	10	Tak

14. Urządzenia ładunkowe

Lp.	Rodzaj urządzenia	tor	Miejsce znajdowania się urządzenia	Przeznaczenie
1.	Zrzutnik	341	WBG Obok hali IV	obcinki blach
2.	Zrzutnik	356	WBG Obok hali IV	obcinki blach
3.	Zrzutnik	348	WBG Obok hali IV	obcinki blach
4.	Suwnica	345	WBG Hala IV	załad. złomu
5.	Suwnica	344	WBG Hala V	załad. blachy
6.	Suwnica czerpakowa	352	WBG Hydrocyklon	załad. zendry
7.	Suwnica	366	WBG Hala VIII	załad. blachy
8.	Suwnica	368	WBG Hala VIII	załad. blachy
9.	Suwnica	369	WBG Hala VIII	załad. blachy
10.	Suwnica	370	WBG Hala VIII	zał. blachy, złomu
11.	Suwnica	381	WBG Hala I	wylad. kęsisk
12.	Suwnica	383	WBG Hala II	wylad. kęsisk
13.	Suwnica	390	Składowisko słabów	zał./wyladunek
14.	Suwnica	155 231	Stalownia Hala C	zał./wyladunek
15.	Suwnica	267 268	Hala COS	załadunek
16.	Suwnica	233	Stalownia Hala B	zał./wyladunek
17.	Suwnica	261 265	Stalownia oczyszczania wlewków	zał./wyladunek
18.	Suwnica	277	Stalownia Hala kadzi pośredniej	zał./wyladunek
19.	Suwnica	280	Hala Lejnicza strona południowa	zał./wyladunek
20.	5 suwnic złomowych	288 286	Stalownia Hala złomowa	zał./wyladunek
21.	Suwnica	276 277 278	Stalownia warsztat utrzymania ruchu	zał./wyladunek
22.	Suwnica	862	Remiza kadzi	zał./wyladunek
23.	4 suwnice lejnicze	975 979	Stalownia Hala Lejnicza	załadunek gruzu załadunek złomu
24.	Suwnica	975	Stalownia Hale przyg. remontów	zał./wyladunek
25.	2 suwnice	985	Stalownia Hala czadnic	mat. Wsadowy

15. Wagi wagonowe.

Lp.	Nr toru	Lokalizacja km toru	Nazwa wagi	Kto obsługuje	Długość pomostu	Siła udźwigu	Max. dop. prędk. lok. w km/h. podczas ważenia
1.	01	Km 1,1+63,24	Dynamiczno-statyczna firmy Schenck do ważenia wagonów w ruchu	rewident taboru - odbiorca odpr. wagonów, odbiorca odpr. wagonów	25 m	100 t	3 – 8 km/h
2.	117	Km 0,7+47,73	Dynamiczno-statyczna firmy Schenck do ważenia wagonów w ruchu		25 m	100 t	3 – 8 km/h
3.	247	Km 2,4+48,37	Dynamiczno-statyczna firmy Schenck do ważenia wagonów w ruchu	dyżurny ruchu nastawni SM	17 m	100 t	3 – 5 km/h
4.	341	Km 1,9+28,43	Dynamiczna „TEST”	ekspedytor (S3)	6 m	100 t	3 – 5 km/h
5.	377	Km 2,1+52,74	Statyczna WW1	Wyłączona z eksploatacji	19 m	100 t	---

16. Bramy kolejowe.

16.1. Na boczniczy zabudowano 19 samonośnych jednoskrzydłowych bram przesuwanych wyposażonych w:

- napęd automatyczny,
- lampy sygnalizacyjne,
- anteny,
- fotokomórki.

16.2. Zasady obsługi bram kolejowych ujmują Instrukcja IP6R2.1/7 „Instrukcja obsługi automatycznych bram kolejowych”.

16.3. Wykaz bram i ich lokalizacja

Lp.	Nr bramy	Lokalizacja km toru	Miejsce zabudowy	Oznakowanie	Sposób sterowania	Kto obsługuje
1.	nr 1	Km 1,6+84,51	tor 379	nr bramy oraz wskaźnik Z 1	Zdalnie z pilota	drużyna manewrowa
2.	nr 2	Km 1,6+94,27	tor 341	nr bramy oraz wskaźnik Z 1		
3.	nr 3	Km 3,4+45,16	tor 809	nr bramy oraz wskaźnik Z 1		
4.	nr 4	Km 1,9+14,24	tor 5	nr bramy oraz wskaźnik Z 1	Zdalnie bezprzewodowo z pulpitu ochrony	wyłączona z eksploatacji
5.	nr 5	Km 2,0+71,58	tor 03	nr bramy oraz wskaźnik Z 1	Zdalnie przewodowo z pulpitu nastawni SM	dyżurny ruchu nastawni SM
6.	nr 6	Km 1,8+48,29	tor 341	nr bramy oraz wskaźnik Z 1	Zdalnie bezprzewodowo z pulpitu ochrony	pracownik służby ochrony Huty
7.	nr 7	Km 1,8+61,44	tor 344	nr bramy oraz wskaźnik Z 1		
8.	nr 8	Km 1,9+47,28	tor 388	nr bramy oraz wskaźnik Z 1		
9.	nr 9	Km 2,0+5,61	tor 366	nr bramy oraz wskaźnik Z 1		
10.	nr 10	Km 2,0+20,41	tor 379	nr bramy oraz wskaźnik Z 1		
11.	nr 11	Km 3,1+5,73	tor 360	nr bramy oraz wskaźnik Z 1		
12.	nr 12	Km 0,0+62,44	tor 381	nr bramy oraz wskaźnik Z 1		
13.	nr 13	Km 0,6+52,37	tor 383	nr bramy oraz wskaźnik Z 1		
14.	nr 14	Km 0,6+42,87	tor 390	nr bramy oraz wskaźnik Z 1		
15.	nr 15	Km 0,1+34,56	tor 390	nr bramy oraz wskaźnik Z 1	Zdalnie przewodowo z pulpitu nastawni SWA	dyżurny ruchu nastawni SWA
16.	nr 16	Km 3,2+96,14	tor 353	nr bramy oraz wskaźnik Z 1	Zdalnie z pilota	drużyna manewrowa
17.	nr 25	Km 4,7+54,72	tor 141	nr bramy, piktogram oraz wskaźnik Z 1	Zdalnie z pilota ochrony	wyłączona z eksploatacji
18.	nr 28	Km 4,6+91,32	tor 167	nr bramy, piktogram oraz wskaźnik Z 1	Zdalnie z pilota ochrony	wyłączona z eksploatacji
19.	nr 27	Km 4,5+12,43	tor 172	nr bramy, piktogram oraz wskaźnik Z 1	Zdalnie z pilota ochrony	wyłączona z eksploatacji

17. Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.

Na terenie boczniczy obowiązują skrajnie:

- budowli:
 - od osi toru minimalna odległość wynosi 2200 mm a wysokość 4850 mm.
- taboru kolejowego zgodnie z Dokumentacją Systemu Utrzymania:
 - pojazdów szynowych - maksymalna wysokość 4323 mm i szerokość 3170 mm.
 - wagonów wewnętrznych - maksymalna wysokość 3575 mm i szerokość 3114 mm.

Wyjątek stanowi tabor technologiczny Stalowni (Kadzie), dla których skrajnia taboru wynosi:

- maksymalna wysokość 4900 mm i szerokość 4150 mm.

Wzdłuż torów kolejowych powinna być zachowana wolna przestrzeń o szerokości 1500 mm licząc od główki szyny zewnętrznej. W obrębie tej przestrzeni nie wolno składować żadnych przedmiotów.

Z uwagi na uwarunkowania lokalne dopuszcza się zawężoną skrajnię budowli pod warunkiem oznakowania skośnymi żółtymi pasami na czarnym tle oraz tablicami ostrzegawczymi z napisem „Uwaga brak skrajni”. Przy przelączaniu ładunków i taboru z przekrozoną skrajnią obowiązuje Instrukcja IP6R2.1/5 „Instrukcja przelączania ładunków i taboru z przekrozoną skrajnią po torach boczniczy”.

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

Lp.	Nr toru	Lokalizacja km toru	Nazwa obiektu	Zawężenie skrajni do [mm]	Uwagi
1.	03	Km 1.3+47,32	Konstrukcja mostu na rzece Kucelinka	500	obustronnie
2.	51	Km 1.1+94,52	Betonowe dźwigary pomiędzy torami na wys. 400mm	750	obustronnie
3.	53	Km 1.1+94,52	Betonowe dźwigary pomiędzy torami na wys. 400mm	750	obustronnie
4.	57	Km 0.4+83,64	Dół skrzepowy	1300	strona lewa
5.	59	Km 0.6+95,83	Dół skrzepowy	1300	strona lewa
6.	152	Km 0.1+51,80	Rampa magazynu Hali „I”	570	strona lewa
7.	178	Km 0.0+78,42	Rampa magazynu Materiałów ogniotrwałych	550	strona lewa
8.	261	Km 2.8+63,14	Pomost hali oczyszczalni wlewków	500	strona prawa
9.	265	Km 2.8+59,35	Brama do hali oczyszczalni wlewków	300	strona prawa
10.	265	Km 2.8+92,45	Rusztu składowiska wlewków w hali oczyszczalni wlewków	500	strona lewa
11.	266	Km 3.1+19,43	Odpylnia	800	obustronnie
12.	286	Km 2.9+52,43	Ogrodzenia składowiska w Hali od strony południowej	350	strona prawa
13.	288	Km 2.9+46,53	Konstrukcja jezdni podsuwnicowej w bramie hali dolomitowej	700	strona prawa
14.	288	Km 2.9+46,53	Zasobniki tworzyw w hali dolomitowej	600	strona lewa
15.	341	Km 2.0+42,48	Zsyp złomu nad torem	1350	skraj. wys.
16.	345	Km 2.2+48,93	Podest w hali IV wzdłuż toru	570	strona prawa
17.	345	Km 2.2+14,35	Słupy nośne hali IV przy wjeździe	70 120	strona lewa strona prawa
18.	348	Km 2.6+52,38	Zsyp złomu nad torem	2050	skraj. wys.
19.	355	Km 2.1+52,83	Zsyp złomu nad torem	1350	skraj. wys.
20.	975	Km 0.1+47,65	Brama wyjazdowa z hali przyg. remontów, słupy nośne suwnic	900	strona wsch. (lewa)
21.	985	Km 2.9+62,74	Bramy wjazdowe i słupy nośne hali czadnic	300	obustronnie
22.	985	Km 2.9+87,45	Boksy tworzyw w hali czadnic	1300	strona lewa
23.	985	Km 2.9+62,74	Od konstrukcji nośnej (ściana)	300	strona prawa

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

19. Sygnały, wskaźniki i tablice.

- 19.1. **Sygnalizacja kolejowa** jest to zbiór znaków umownych służących do wzajemnego porozumiewania się pracowników kolejowych w celu zapewnienia bezpieczeństwa oraz sprawnej organizacji ruchu kolejowego i pracy manewrowej.
- 19.2. **Sygnal kolejowy** jest to umowny znak, za pomocą których przekazuje się nakazy lub polecenia wykonania określonych czynności związanych z ruchem kolejowym, manewrami lub bezpieczeństwem osób i mienia kolejowego.
- 19.3. **Wskaźnik** jest to znak umowny, za pomocą którego podaje się nakazy lub polecenia nie objęte sygnałami oraz informacje związane z ruchem kolejowym manewrami lub bezpieczeństwem osób i mienia kolejowego.
- 19.4. **Sygnały** dzielą się na **optyczne i akustyczne**.
- 19.5. **Sygnały optyczne** dzielą się na **świetlne, kształtowe i ręczne** oraz na **dzienne i nocne**.
- 19.6. Sygnały na sygnalizatorach świetlnych mają te same obrazy sygnałowe zarówno w dzień jak i w nocy. Sygnały kształtowe w nocy uzupełniane są sygnałami świetlnymi.
- 19.7. Jeżeli sygnał nie odpowiada ściśle ustalonemu obrazowi jest to **sygnał wątpliwy** (niepewny). Sygnał wątpliwy albo brak świateł na sygnalizatorze świetlnym należy rozumieć w znaczeniu zapewniającym większe bezpieczeństwo.
- 19.8. W przypadku spostrzeżenia lub usłyszenia dwóch różnych sygnałów, należy stosować się do tego sygnału, który zapewnia w większym stopniu bezpieczeństwo ruchu.
- 19.9. W przypadku podania sygnału „Stój”, należy użyć wszelkich dozwolonych środków aby zatrzymać tabor będący w ruchu.
- 19.10. Nieczynne (nie oddane do użytku lub unieważnione) sygnalizatory świetlne oznacza się wskaźnikiem kasowania „W 31” zawieszonym pod głowicą sygnalizatora.
- 19.11. Sygnalizatorów nieczynnych nie oświetla się.
- 19.12. Pracownicy związani z ruchem kolejowym obowiązani są znać i umieć podawać sygnał „Stój”, „Alarm”, i „Pozar” w przypadku wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, życia ludzkiego lub mienia.
- 19.13. Drużyny trakcyjne i manewrowe przewoźników i użytkowników bocznic wyjeżdżające na tory sieci kolejowej poszczególnych zarządców infrastruktury kolejowej bez pilota, zobowiązane są znać zasady prowadzenia ruchu i sygnalizacji obowiązujące u tych zarządców.

Szczegółowy opis sygnałów, wskaźników i tablic oraz sposób ich wyświetlania i wykonywania podany jest w Załączniku nr 1 do Instrukcji HCR-34 – Instrukcja o pracy manewrowej na bocznicach kolejowych.

Na bocznicach wskaźnik „W6a” zabudowano tylko w miejscach z ograniczoną widocznością zgodnie z Załącznikiem nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. z 2015 r., poz. 1744 z późn. zm.)

Wykaz stałych wskaźników i ich lokalizacja.

Lp.	Rodzaj wskaźnika	Usytuowanie przy torze	Ilość sztuk	Kilometr linii kolejowej
1.	W6a	† 141	1	Km 4,8+77,41
2.	W6a	† 141	1	Km 4,7+45,43
3.	W6a	† 141	1	Km 4,7+85,43
4.	W6a	† 141	1	Km 4,6+11,68
5.	W6a	† 280	1	Km 2,8+92,53
6.	W6a	† 340	1	Km 2,6+34,11
7.	W6a	† 340	1	Km 2,7+04,11
8.	W6a	† 842	1	Km 0,0+43,18
9.	W6a	† 842	1	Km 0,0+83,18
10.	W6a	† 982	1	Km 3,1+37,38
11.	W6a	† 982	1	Km 3,2+32,47

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

Lp.	Rodzaj wskaźnika	Tor	Usytuowanie
1.	Z1	t 03	Brama kolejowa nr 5
2.	Z1	t 5	Brama kolejowa nr 4
3.	Z1	t 7	Koziół oporowy
4.	Z1	t 51	Koziół oporowy
5.	Z1	t 57	Koziół oporowy
6.	Z1	t 59	Koziół oporowy
7.	Z1	t 100	Koziół oporowy
8.	Z1	t 118	Koziół oporowy
9.	Z1	t 141	Brama kolejowa nr 25
10.	Z1	t 142	Brama wjazdowa do Lokomotywni
11.	Z1	t 142	Koziół oporowy
12.	Z1	t 143	Brama wjazdowa do Lokomotywni
13.	Z1	t 144	Brama wjazdowa do Lokomotywni
14.	Z1	t 144	Koziół oporowy
15.	Z1	t 147	Koziół oporowy
16.	Z1	t 152	Brama wjazdowa do Hali „J”
17.	Z1	t 152	Koziół oporowy
18.	Z1	t 155	Koziół oporowy
19.	Z1	t 160	Brama wjazdowa do Hali „K”
20.	Z1	t 160	Koziół oporowy
21.	Z1	t 161	Koziół oporowy
22.	Z1	t 162	Brama wjazdowa do Hali „W”
23.	Z1	t 162	Koziół oporowy
24.	Z1	t 167	Brama kolejowa nr 26
25.	Z1	t 167	Koziół oporowy
26.	Z1	t 170	Koziół oporowy
27.	Z1	t 172	Brama wjazdowa od Hali Obróbki i Mont.
28.	Z1	t 172	Koziół oporowy
29.	Z1	t 177	Brama kolejowa nr 27
30.	Z1	t 178	Brama wjazdowa do Magazynu mat. Ogniotrwałych
31.	Z1	t 178	Koziół oporowy
32.	Z1	t 203	Koziół oporowy
33.	Z1	t 230	Koziół oporowy
34.	Z1	t 237	Koziół oporowy
35.	Z1	t 258	Punkt tarkowania lokomotyw
36.	Z1	t 261	Brama wjazdowa do Hali Oczyszczalni
37.	Z1	t 262	Koziół oporowy
38.	Z1	t 263	Koziół oporowy
39.	Z1	t 265	Koziół oporowy
40.	Z1	t 266	Koziół oporowy
41.	Z1	t 267	Brama wjazdowa do Hali COS
42.	Z1	t 267	Koziół oporowy
43.	Z1	t 268	Brama wjazdowa do Hali COS
44.	Z1	t 268	Koziół oporowy
45.	Z1	t 269	Koziół oporowy
46.	Z1	t 275	Brama wjazdowa do Hali Kadzi Pośredniej
47.	Z1	t 275	Koziół oporowy
48.	Z1	t 276	Brama wjazdowa do Hali Kadzi Pośredniej
49.	Z1	t 276	Koziół oporowy
50.	Z1	t 277	Koziół oporowy
51.	Z1	t 278	Koziół oporowy
52.	Z1	t 279	Koziół oporowy
53.	Z1	t 280	Koziół oporowy
54.	Z1	t 283	Koziół oporowy
55.	Z1	t 286	Brama wjazdowa do Hali złomowej

Lp.	Rodzaj wskaźnika	Tor	Usytuowanie
56.	Z1	t 288	Brama wjazdowa do Hali dolomitowej
57.	Z1	t 294	Koziół oporowy
58.	Z1	t 341	Brama kolejowa nr 6
59.	Z1	t 341	Brama kolejowa nr 2
60.	Z1	t 341	Koziół oporowy
61.	Z1	t 344	Brama kolejowa nr 7
62.	Z1	t 344	Koziół oporowy
63.	Z1	t 345	Brama wjazdowa do Hali IV WBG
64.	Z1	t 348	Koziół oporowy
65.	Z1	t 352	Koziół oporowy
66.	Z1	t 354	Brama wjazdowa do Hali III WBG
67.	Z1	t 354	Koziół oporowy
68.	Z1	t 353	Brama kolejowa nr 16
69.	Z1	t 360	Brama kolejowa nr 11
70.	Z1	t 366	Brama kolejowa nr 6
71.	Z1	t 379	Brama kolejowa nr 1
72.	Z1	t 379	Brama kolejowa nr 10
73.	Z1	t 381	Brama kolejowa nr 12
74.	Z1	t 383	Brama kolejowa nr 13
75.	Z1	t 388	Brama kolejowa nr 8
76.	Z1	t 388	Brama wjazdowa do Hali VII WBG
77.	Z1	t 388	Koziół oporowy
78.	Z1	t 389	Brama wjazdowa do Hali VI WBG
79.	Z1	t 389	Koziół oporowy
80.	Z1	t 390	Brama kolejowa nr 14
81.	Z1	t 390	Brama kolejowa nr 15
82.	Z1	t 622	Koziół oporowy
83.	Z1	t 809	Brama kolejowa nr 3
84.	Z1	t 817	Koziół oporowy
85.	Z1	t 842	Koziół oporowy
86.	Z1	t 862	Koziół oporowy
87.	Z1	t 862	Brama wjazdowa do Hali Remizy Kadzi
88.	Z1	t 862	Koziół oporowy
89.	Z1	t 972	Brama wjazdowa do Hali Konela
90.	Z1	t 972	Koziół oporowy
91.	Z1	t 975	Brama wjazdowa do Hali Mieszalnika i Hali Lejniczej
92.	Z1	t 975	Koziół oporowy
93.	Z1	t 976	Brama wjazdowa do Hali Mieszalnika
94.	Z1	t 976	Koziół oporowy
95.	Z1	t 979	Koziół oporowy
96.	Z1	t 985	Brama wjazdowa do Hali Czadnic
97.	Z1	t 985	Koziół oporowy
98.	Z1	łącznik 382-385	Brama wjazdowa do Hali VIII WBG
99.	Z1	łącznik 387-388	Brama wjazdowa do Hali VIII WBG
100.	Z1	łącznik 390-391	Brama wjazdowa do Hali VIII WBG
101.	Tablica	t 02	Wjazd Lokomotywy Przewoźnika zabroniony
102.	Tablica	t 03	Początek Rejonu Manewrowego I Koniec Rejonu Manewrowego V
103.	Tablica	t 03	Początek Rejonu Manewrowego V Koniec Rejonu Manewrowego I
104.	Tablica	t 341	Początek Rejonu Manewrowego II Koniec Rejonu Manewrowego I
105.	Tablica	t 341	Początek Rejonu Manewrowego I Koniec Rejonu Manewrowego II

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

Lp.	Rodzaj wekaźnika	Tor	Usytuowanie
106.	Tablica	t 5	Początek Rejonu Manewrowego II Koniec Rejonu Manewrowego I
107.	Tablica	t 5	Początek Rejonu Manewrowego I Koniec Rejonu Manewrowego II
108.	Tablica	t 801	Początek Rejonu Manewrowego IV Koniec Rejonu Manewrowego II
109.	Tablica	t 801	Początek Rejonu Manewrowego II Koniec Rejonu Manewrowego IV
110.	Tablica	t 982	Początek Rejonu Manewrowego VI Koniec Rejonu Manewrowego V
111.	Tablica	t 982	Początek Rejonu Manewrowego V Koniec Rejonu Manewrowego VI
112.	Tablica	t 809	Początek Rejonu Manewrowego IV Koniec Rejonu Manewrowego VI
113.	Tablica	t 809	Początek Rejonu Manewrowego VI Koniec Rejonu Manewrowego IV

20. Urządzenia i środki trakcyjne.

Bocznica nie posiada obrótnicy wagonowej. Obracanie taboru dokonuje się wykorzystując układ torowy w rejonie WBG.

20.1. Podciągarki.

Przy torze nr	Rodzaj podciągarki	Kto obsługuje	U W A G I
167	bębnowe	---	wyłączone z eksploatacji
172	bębnowe	---	wyłączone z eksploatacji
341	cierna	pracownik WBG	zsyp złomu zimnego
348	cierna	pracownik WBG	zsyp złomu gorącego
355	cierna	pracownik WBG	zsyp złomu zimnego

20.2. Lokomotywy.

Wyszczególnienie	Typ lokomotywy		Razem
	SM42		
	6De	6Dg	
Ilość lokomotyw zatrudnionych na zmianie	3	3	6
Rezerwa remontowo-ruchowa	2	-	2
Razem	5	3	8

Wszystkie typy lokomotyw posiadają Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Maksymalna ilość lokomotyw zatrudnionych przy pracach manewrowych wynosi w zależności od potrzeb do 6 lokomotyw na zmianie.

Lokomotywy utrzymywane są zgodnie z cyklami zawartymi w dokumentacji Systemu Utrzymania Lokomotyw. Każda lokomotywa będąca w eksploatacji musi posiadać ważne Świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego – lokomotywy. Kopia świadectwa przechowywana jest na każdym pojeździe (lokomotywie).

20.3. Lokomotywnia – charakterystyka:

Budynek lokomotywni znajduje się na Km 4,9+17,25. Posiada on trzy tory przelotowe połączone po obu stronach w głowicę rozjazdową.

Lokomotywnia posiada 3 kanały rewizyjne występujące pod torami nr 142, nr 143, nr 144, podnośniki Kutruffa i Demag. W Lokomotywni wykonuje się czynności przeglądowe w poziomach utrzymania od P1 do P3 oraz naprawy bieżące lokomotyw, wagonów i innych pojazdów szynowych.

20.4. Punkt tankowania lokomotyw znajduje się na Km 2,4+63,74 toru nr 258 przy nastawni SM oraz przy Lokomotywni.

Pobieranie paliwa odbywa się bezpośrednio z cysterny samochodowej zgodnie z instrukcją R2.1/19 „Instrukcja tankowania pojazdów szynowych oraz rozliczania zużytego oleju napędowego”.

20.5. Pojazdy pomocnicze:

- wózek motorowy typu WZA-10L,
- wózek motorowy typu WM-15A,
- podbijałka torowa typu BEAVER JUNIOR 4S,
- odśnieżarka mechaniczna typu OM-3A.

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

Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie nie posiada taboru kolejowego własnego lub wdzierżawionego kursującego po sieci PKP.

Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie posiada tabor kolejowy własny lub dzierżawiony, który użytkuje wyłącznie do przewozów wewnętrznych po torach bocznicy.

Wagony te utrzymywane są zgodnie z Dokumentacją Systemu Utrzymania wagonów wewnętrznych.

Każdy wagon będący w eksploatacji posiada świadectwo sprawności technicznej pojazdu szynowego – wagonu. Kopie świadectw przechowuje Mistrz Transportu.

Za stan techniczny taboru technologicznego do przewozu kadzi żużlowych i stalownianych odpowiedzialny jest Zakład Stalownia.

22. Środki łączności.

22.1. Na bocznicę eksploatowane są urządzenia łączności bezprzewodowej na bazie:

- radiotelefonów bazowych - zainstalowanych na nastawniach i w służbie handlowo-przewozowej,
- radiotelefonów przenośnych - eksploatowanych przez prowadzących, ustawiaczy oraz służby handlowo-przewozowe dokonujące oględzin techniczno - handlowych wagonów PKP oraz ręcznych pilotów otwierających bramy automatyczne pracujących na częstotliwość 433,92 MHz.

22.2. Łączność radiowa jest prowadzona na podstawie Pozwoleń radiowych na częstotliwości:

- 436,450 MHz; 437,425 MHz; 437,437 MHz , 437,450 MHz – urządzenia ZSL,
- 171,200 MHz; 171,475 MHz , 171,450 MHz – urządzenia łączności bezprzewodowej.

22.3. Łączność zapowiadawczą pomiędzy PKP a Huta odbywa się na bazie sztywnego połączenia telefonicznego między dyżurnym ruchu nastawni PZ i dyżurnym ruchu PKP stacji Częstochowa Mirów nastawni CMr.

22.4. Mistrz zmianowy Wydziału Transportu posiada możliwość wykonywania połączeń wewnątrz zakładowych (do szybkiego łączenia między nastawniami i pracownikami Wydziału), hutniczych oraz miejskich i kolejowych. Łączy się za pomocą telefonów o numerach:

- 82-93,
- 71-51,
- 15-29 - kolejowy,
- 34-323-09-48
- 46,
- 52.

Ponadto Mistrz zmianowy posiada telefon komórkowy nr 602475079 do bezpośredniego połączenia z pracownikami Huty, służy on również jako telefon alarmowy w sytuacjach awaryjnych.

22.5. Posterunki ruchu bocznicę (nastawnie) włączone są do centrali Huty za pomocą aparatów o numerach:

- 85-85 - nastawnia PZ,
- 74-73 - nastawnia SWA,
- 70-16 - nastawnia SM

oraz centrali wewnętrznej do szybkiego łączenia się między nastawniami

- 23 - nastawnia PZ,
- 51 - nastawnia SWA,
- 50 - nastawnia SM.

22.6. Zasady używania środków łączności ujmuje Instrukcja IP6R2.1/1 „Instrukcja korzystania z radiotelefonów w ruchu kolejowym na bocznicę”.

22.7. Telefony kontaktowe do współużytkowników bocznicę i Kierownika Zmiany – Dyspozytora Huty:

- KCN – 34 323 71 51, 602 475 079
- EHAZET – 71-72,
- Rurexpol – 728 414 063
- Guardian – 34 323 92 54,
- Kierownik Zmiany – Dyspozytor Huty – 87-50

22.8. Telefony ALARMOWE:

- ochrona Huty – 84-89,
- pogotowie – 89-99,
- straż pożarna – 88-88,
- BHP sekretariat – 81-34.

Rozdział III

Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznica kolejowa jest połączona, opracowane w oparciu o przepisy dotyczące tego zagadnienia obowiązujące u zarządcy infrastruktury kolejowej

1. Stacja bocznicy przyjęciowo - zdawczej PZ połączona jest z torami PKP PLK Stacji Częstochowa Mirów (CMr), którą zarządza ZLK w Częstochowie.
2. Wszystkie jazdy między bocznicą Stacja PZ a Stacją CMr odbywają się na zasadach jazd manewrowych zwartych składów pociągowych. Zasady opracowano na podstawie przepisów obowiązujących u Zarządcy Ir9 – „Instrukcja o technice pracy manewrowej”.
3. Każdy przebieg jest zorganizowany. Drogę przebiegu w Stacji PZ i CMr ustawiają dyżurni ruchu według tablic zależności.
4. Każdy przebieg jest rejestrowany w Książce przebiegów R142 prowadzonej na nastawniach PZ i CMr.
5. Uzgodnienia przebiegów pomiędzy dyżurnymi ruchu PZ i CMr odbywają się na zasadach telefonicznego zapowiadania.
6. Wjazd na bocznice (Stację PZ) ze stacji CMr odbywa się na sygnał zezwalający Ms 2 podany na tarczy manewrowej Tm 13 przez dyżurnego ruchu PZ. Wjazd może odbywać się na tory nr: 117, 115, 111, 109, 107, 105, 103, 101.
7. Wyjazd ze Stacji PZ na Stację Częstochowa Mirów może odbywać się z torów nr: 101, 103, 105, 107, 109, 111, 113, 115, 117 na sygnał zezwalający Ms 2 podany przez dyżurnego ruchu PZ na tarczy manewrowej Tm19, Tm 20, Tm 21, Tm 22, Tm 23, Tm24, Tm25, Tm 26, Tm 27.
8. Wjazd na Stację Częstochowa Mirów z bocznicy - Stacja PZ odbywa się na sygnał zezwalający „jazda manewrowa dozwolona” podany na semaforze wyjazdowym M205 przez dyżurnego ruchu Stacji CMr.
9. Gotowość do obsługi bocznicy uprawniony pracownik Przewoźnika zgłasza:
 - w przypadku wjazdu na Stację PZ – zgłasza do dyżurnego ruchu CMr
 - w przypadku wyjazdu z Stacji PZ zgłasza dyżurnemu ruchu PZ.
10. +Powiadomiony dyżurny ruchu PZ uzgadnia drogę przebiegu.
11. Czas odebrania telefonogramu zawierającego danie zgody, dyżurny ruchu odpisuje w książce przebiegów R142.
12. W warunkach szczególnych obowiązują następujące zasady:
 - w przypadku braku łączności telefonicznej pomiędzy nastawniami CMr i PZ wszystkie uzgodnienia prowadzone są ze pomocą urządzeń łączności bezprzewodowej wypożyczonych przez Hutę na nastawnię CMr,
 - w przypadku braku napięcia rozjazdy na bocznicy przestawiane są za pomocą korb a jazdy odbywają się na sygnały ręczne,
 - w przypadku ograniczonej widoczności (śnieżyca, mgła itp.) obowiązuje ograniczenie prędkości do 3 km/h.

Rozdział IV

Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej.

1. **Podstawianie wagonów na bocznice kolejowe.**
 - 1.1. Jednorazowo na bocznice można przyjąć składy manewrowe o długości do 600 mb
 - 1.2. Składy manewrowe podstawiane są tor nr 117, na którym zabudowana jest dynamiczna waga kolejowa do wazenia wagonów w ruchu.
 - 1.3. W trakcie podstawiania wagonów następuje ich wazenie, dlatego też prędkość jazdy musi się mieścić w przedziale 3+8 km/h. W przypadku przekroczenia ustalonego przedziału prędkości Przewoźnik zobowiązany jest do ponownego przejazdu całym składem przez wagę w celu jego zważenia.
 - 1.4. Podstawiane przez Przewoźnika składy manewrowe muszą być ciągnięte.
 - 1.5. Obsada lokomotywy Przewoźnika musi się składać przynajmniej z dwóch pracowników posiadających przy sobie wymagane uprawnienia i figurujących w „Wykazie pracowników upoważnionych od obsługi bocznicy Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie.”
 - 1.6. Po zatrzymaniu składu przed tarczą manewrową Tm 51 Przewoźnik zobowiązany jest cofnąć skład przed tarczą manewrową Tm 44 i zabezpieczyć go przed zbiegnięciem.
 - 1.7. Lokomotywa Przewoźnika, po dokonaniu obsługi bocznicy, najeżdża na skład przygotowany do zabrania ze Stacji PZ lub wyjeżdża luzem po uzyskaniu zgody od dyżurnego ruchu PZ.
2. **Liczba obsług i czas ich trwania.**
 - 2.1. Obsługa bocznicy może być dokonywana w całej dobie.
 - 2.2. Czas pomiędzy obsługami nie może być mniejszy niż 3 godziny.
 - 2.3. Kolejność wjazdu na Stację PZ ustala dyżurny ruchu nastawni PZ w uzgodnieniu z Mistrzem zmianowym Wydziału Transportu.
3. **Masa hamująca składów manewrowych.**
 - 3.1. Wszystkie wagony podstawiane przez Przewoźnika na Stację PZ i zabierane przez Przewoźnika ze Stacji PZ powinny być połączone na hamulec zespolony.
 - 3.2. Bez czynnych hamulców wagonowych można podstawić lub zabrać skład do 40 osi. Jeżeli skład liczy więcej osi, to na każde rozpoczęte 40 osi powinien być czynny jeden hamulec ręczny lub dwa wagonowe hamulce zespolone.
 - 3.3. Przed uruchomieniem składu Przewoźnik zobowiązany jest wykonać uproszczoną próbę hamulca.
4. **Dopuszczalny nacisk osi na szynę.**

Na całej bocznicy kolejowej największy dopuszczalny nacisk osi taboru na szyny wynosi 20 ton/oś.
5. **Ograniczenie w kursowaniu pojazdów kolejowych.**

Na bocznice nie mogą wjeżdżać lokomotywy elektryczne.

Podczas wjazdu lokomotywy Przewoźnika na bocznice pojazdem trakcyjnym użytkownika bocznicy nie wolno:

 - wykonywać żadnych prac manewrowych na głowicy rozjazdowej Stacji PZ od strony Stacji PKP PLK Częstochowa Mirów.
 - stać na torze, na który wjeżdża lokomotywa Przewoźnika.
6. **Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy kolejowej.**

Lokomotywy Przewoźnika mogą poruszać się po wszystkich torach Stacji PZ aż do granicy oznaczonej tablicą „Wjazd Lokomotyw Przewoźnika zabroniony” ustawionej przy rozjeździe nr 43 na Km 1,4+91,00.
7. **Ruch lokomotyw współużytkownika bocznicy Koksownia Częstochowa Nowa po torach bocznicy kolejowej.**
 - 7.1. Lokomotywa będąca w dyspozycji KCN musi posiadać świadectwo sprawności technicznej.
 - 7.2. Obsada tej lokomotywy musi posiadać autoryzację na rejon stacji przyjęciowo – zdawczej PZ i tor łączący PZ z bocznica KCN oraz radiotelefon z częstotliwością 171,200 MHz.
 - 7.3. Jazdy pomiędzy bocznica KCN a stacją PZ możliwe są na zasadzie jazd całopociagowych, bez możliwości wykonywania pracy manewrowej na bocznicy. Wszelkie zestawienia zdawanych składów KCN wykona na terenie swojej bocznicy.
 - 7.4. Jedynie na żądanie dyżurnego ruchu nastawni PZ lokomotywa KCN musi podczas zabierania części składu z toru 117 przestawić pozostałe wagony z toru wagowego na inny tor.
 - 7.5. KCN zobowiązana jest do zabrania składu lub jego części w ciągu jednej godziny od zakończenia czynności technicznych – handlowych i zgłoszenia gotowości składu do zabrania.
 - 7.6. Ruchy manewrowe pomiędzy bocznica KCN a stacją przyjęciowo – zdawczą PZ uzgadniane będą na linii Mistrz Zmianowy Transportu z Huty – kierownik zmiany KCN.
 - 7.7. Ustawiacz lokomotywy będącej w dyspozycji KCN po przygotowaniu składu do przeprowadzenia na stację PZ zgłasza gotowość do jazdy dyżurnemu ruch nastawni SWA.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

- 7.8. Dyżurny ruchu SWA uzgadnia z dyżurnym ruchu PZ drogę dla składu manewrowego i wyświetla na tarczy manewrowej sygnał zezwalający na jazdę.
- 7.9. Dalejsza jazda odbywa się na wskazania tarcz manewrowych.
- 7.10. Po wjechaniu na stację PZ ustawiacz lokomotywy będącej w dyspozycji KCN zabezpiecza skład przed zbiegnięciem i uzgadnia z dyżurnym ruchu PZ najazd na skład do zabrania do KCN lub powrót luzem na bocznice KCN.
- 7.11. W przypadku konieczności zabrania składu wagonów dla KCN ze stacji PZ Mistrz Zmianowy Transportu z Huty żąda od kierownika zmiany KCN przysłania lokomotywy.
- 7.12. Po najeźdzeniu lokomotywy KCN na skład do zabrania ustawiacz lokomotywy będącej w dyspozycji KCN przygotowuje skład do jazdy i zgłasza dyżurnemu ruchu PZ gotowość do odjazdu.
- 7.13. Dyżurny ruchu PZ uzgadnia drogę z dyżurnym ruch SWA i wyświetla sygnał zezwalający na tarczy manewrowej.
- 7.14. W przypadku zabierania tylko części składu, lokomotywa będąca w dyspozycji KCN musi przestawić pozostałe wagony na tor wskazany przez dyżurnego ruchu PZ, celem zwolnienia toru przyjęciowego.
- 7.15. Podobnie w przypadku przyprowadzania składu do zdania, lokomotywa będąca w dyspozycji KCN musi zestawzić przyprowadzone wagony w jeden skład na torze wskazanym przez dyżurnego ruchu PZ.
- 8. Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznica kolejowa jest połączona.**
- 8.1. Lokomotywy użytkownika bocznicy nie mogą wyjeżdżać na tory PKP PLK Stacji Częstochowa Mirów.
- 8.2. W przypadku podstawienia przez Przewoźnika składu o masie powyżej 1400 ton netto, Przewoźnik zobowiązany jest podzielić skład manewrowy na dwie części:
- I część o masie 1400 ton może odstawić na tor 117 przed tarczą manewrową Tm 44,
 - II część z pozostałą masą odstawić na tor 115 przed tarczą manewrową Tm 43.

Rozdział V

Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy kolejowej

1. Podział bocznicy kolejowej na rejon manewrowe

- 1.1. Bocznica Kolejowa dzieli się na Okręg manewrowy Mirów i Okręg manewrowy Raków, które dzielą się na rejon manewrowe:

Okręg manewrowy Mirów obejmuje:

- rejon manewrowy I – obejmuje Rejon Stacji przyjęciowo – zdawczej PZ,
- rejon manewrowy II – obejmuje Wałcownię Blach Grubych (WBG),
- rejon manewrowy IV – obejmuje Dzielnicę Warsztatową.

Okręg manewrowy Raków obejmuje:

- rejon manewrowy V – obejmuje południową stronę Stalowni,
- rejon manewrowy VI – obejmuje północną stronę Stalowni.

Granice rejonów manewrowych oznaczone są tablicami z napisem „Początek rejonu manewrowego nr”
 Koniec rejonu manewrowego nr”.

Rejonem manewrowym I zarządza dyżurny ruchu nastawni PZ.

Rejonami manewrowymi II i IV zarządza dyżurny ruchu nastawni SWA.

Rejonami manewrowymi V i VI zarządza dyżurny ruchu nastawni SM.

- 1.2. Układ torowy całej bocznicy ujmuje rys. nr H0621-B-0000-S.

- 1.3. Układy torowe rejonów manewrowych ujmuje rysunki:

- rejon manewrowy I – H0621-B-0005-S;
- rejon manewrowy II – H0621-B-0004-S;
- rejon manewrowy IV – H0621-B-0002-S, H0621-B-0003-S;
- rejon manewrowy V i VI – H0621-B-0006-S.

2. Maksymalna prędkość jazdy manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy kolejowej

Na bocznicy prędkość jazdy manewrowej nie powinna przekraczać:

15 km/h:

- przy ciągniętych składach manewrowych,
- przy jazdach manewrowych lokomotyw luzem.

10 km/h:

- przy składach pchanych przy dobrej widoczności,
- przy składach ciągniętych po torach stacji PZ,
- przy wykonywaniu manewrów z wagonami z materiałem niebezpiecznym z wyjątkiem oznaczonych nalepką wzór nr 8 i 15 wg RID oraz z cysternami oznaczonymi pasem koloru pomarańczowego.

5 km/h:

- przy manewrowaniu z taborem technologicznym (kadzie zużłowe),
- przy ciągnięciu wagonów przez przejazd lub przejście bez rogatek bez konieczności zatrzymania składu, gdy jest dobra widoczność przejazdu i drogi po 50 m z każdej strony toru oraz nie ma ciągłego ruchu pojazdów i pieszych,
- przy wykonywaniu manewrów z wagonami z materiałem niebezpiecznym oznaczonymi nalepką wzór nr 8 i 15 wg RID oraz z cysternami oznaczonymi pasem koloru pomarańczowego.

3+8 km/h:

- maksymalna dopuszczalna prędkość przejazdu podczas ważenia na wagach kolejowych.

3 km/h:

- przy pchaniu składu, gdy kierujący manewrami nie może zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie prowadzi skład idąc obok,
- przy dojeżdżaniu lokomotywy lub manewrującego taboru do stojących wagonów w celu ich sprzęgnięcia,
- przy jazdach z wagonami z przekroczoną skrajnią ładunkową,
- przy manewrowaniu w miejscach o zawężonej skrajni budowlanej,
- przy manewrowaniu w halach produkcyjnych, pod suwnicami i na punktach za i wyładunkowych,
- przy manewrowaniu z pchanym lub ciągniętym składem w miejscach o złej widoczności i w złych warunkach atmosferycznych.

3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.

Na bocznicach dozwolone jest wykonywanie manewrów w następujący sposób:

- Odstawianie, przestawianie, przetaczanie odpręgów pojazdami trakcyjnymi,
- Staczanie pojedynczych wagonów przy pomocy siły ciężkości na torze za wyrotnicą węgla, który położony jest na spadku.
- Przetaczanie wagonów za pomocą podciągarek.

4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym

Pojazd trakcyjny powinien znajdować się na początku lub na końcu składu manewrowego, a na spadku w miarę możliwości od strony spadku.

Wyjątkowo dopuszcza się manewry lokomotywą umieszczoną między wagonami tylko tam, gdzie na drodze manewrów nie występują pochylenia większe niż 2,5%.

Jeżeli skład jest spychany po spadku, a lokomotywa nie można ustawić od strony spadku, to prędkość jazdy nie powinna przekraczać 3 km/h, a skład manewrowy musi być pilotowany (pracownik idzie obok czoła składu).

5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotywy.

- 5.1. Przetaczony tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą i z lokomotywą manewrową.
- 5.2. Sprzęganie i rozprzęganie taboru podczas manewrów należy do pracowników wykonujących manewry.
- 5.3. Zabrania się sprzęgania i rozprzęgania taboru będącego w ruchu, sprzęganie i rozprzęganie może być wykonywane wyłącznie po zatrzymaniu składu.
- 5.4. Polecenie na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu taboru wolno wydać dopiero po wyjściu pracownika spod taboru. Przed odjazdem należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do wykonania ruchu manewrowego i podać sygnał „Baczność”.
- 5.5. Skład manewrowy powinien być sprzęgnięty możliwie krótko (dla uniknięcia nadmiernych szarpnięć w czasie wykonywania ruchów manewrowych).
- 5.6. Pojazd trakcyjny wykonujący manewry należy sprzęgać z pierwszym wagonem w ten sposób, aby tarcze zderzakowe stykały się ze sobą.
- 5.7. Sprzęgi wagonów nieużyte do sprzęgania powinny być tak zawieszane, aby nie zwisały niżej niż 140 mm ponad głowicą szyny (według oszacowania wzrokowego).
- 5.8. W przypadku lokomotywy wyposażonej w zmechanizowany sprzęg śrubowy sprzęganie i rozprzęganie lokomotywy z wagonem nie wymaga wchodzenia pracownika pomiędzy lokomotywę i wagon, jeżeli skład manewrowy nie był hamowany hamulcem zespolonym.
Jeżeli skład manewrowy był hamowany hamulcem zespolonym, to przy rozprzęganiu lokomotywy z wagonem (na postoju) najpierw należy rozłączyć sprzęgi powietrzne, a następnie po wyjściu pracownika spod taboru należy dokonać rozprzęgnięcia lokomotywy z wagonem.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

Jeżeli skład manewrowy ma być hamowany hamulcem zespolonym to, przy łączeniu lokomotywy z wagonem (na postoju) najpierw należy sprzęgnąć lokomotywę z wagonem, a następnie podłączyć sprzęgi powietrzne.

- 5.9. Szczegółowe czynności związane ze sprzęganiem i rozsprzęganiem taboru kolejowego ujmuje – IP6R2.1/B „Instrukcja sprzęgania i rozsprzęgania taboru kolejowego na torach bocznicy”.

6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.

- 6.1. Na bocznicę wszystkie lokomotywy manewrowe są dwufunkcyjne i mogą pracować w systemie tradycyjnym lub w opcji zdalnego sterowania radiowego.
- 6.2. Obsadę każdej lokomotywy zdalnie sterowanej stanowi maszynista zsl posiadający kwalifikacje maszynisty spalinowego pojazdu trakcyjnego lub prowadzącego pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy i ustawiacza oraz przeszkolenie z zakresu operatora lokomotywy zsl. Maszynista zsl wyposażony jest w nadajnik do zdalnego sterowania lokomotywą, pilota do zdalnego sterowania bramami kolejowymi, urządzenie łączności bezprzewodowej, ręczną latarkę oraz dwie gaśnice (z aktualnymi przeglądami) znajdujące się w kabinie lokomotywy.
- 6.3. Dopuszcza się możliwość pracy wydzierzawionej lub własnej lokomotywy bez zdalnego sterowania lokomotywą w obsadzie maszynisty i ustawiacza.
- 6.4. Maszynista lokomotywy bez zdalnego sterowania lokomotywą wyposażony jest w urządzenie łączności bezprzewodowej, ręczną latarkę oraz dwie gaśnice (z aktualnymi przeglądami) znajdujące się w kabinie lokomotywy.

7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.

- 7.1. Obsadę drużyny manewrowej każdej zdalnie sterowanej lokomotywy stanowi maszynista zsl posiadający kwalifikacje ustawiacza i maszynisty spalinowego pojazdu trakcyjnego lub prowadzącego pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy oraz przeszkolenie z zakresu operatora lokomotywy zsl. Maszynista zsl wyposażony jest w nadajnik do zdalnego sterowania lokomotywą, pilota do zdalnego sterowania bramami kolejowymi, urządzenie łączności bezprzewodowej, ręczną latarkę oraz dwie gaśnice (z aktualnymi przeglądami) znajdujące się w kabinie lokomotywy.
- 7.2. Obsadę drużyny manewrowej lokomotywy bez zdalnego sterowania lokomotywą stanowi ustawiacz. Ustawiacz wyposażony jest w urządzenie łączności bezprzewodowej, ręczną latarkę lub w chorągiewkę sygnałową, pilota do zdalnego sterowania bramami kolejowymi.

8. Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.

- 8.1. Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia niestrzeżone mogą się odbywać przy następujących warunkach:

- Jeżeli przejazdy lub przejścia są dobrze widoczne ze stanowiska kierującego manewrami, jak również jest dobrze widoczny odcinek drogi po obu stronach toru przynajmniej na długości 50 m, a na drodze nie ma ciągłego ruchu pojazdów lub pieszych, to jazdy manewrowe mogą odbywać się bez konieczności zatrzymywania ciągniętego składu manewrowego lub lokomotywy luzem. W tym wypadku obowiązują tylko sygnał "Baczność" i ograniczenie prędkości do 5 km/godz.
- W przypadku ograniczenia widoczności, ruchu ciągłego pojazdów lub pieszych jazda manewrowa winna być zatrzymana, przejazd osłonięty przez kierującego manewrami, po czym jazda manewrowa może być kontynuowana.
- Jeżeli skład manewrowy jest pchany, Kierujący manewrami zobowiązany jest zatrzymać skład przed przejazdem lub przejściem, a następnie udać się na przejazd (przejście), zatrzymać ruch kołowy i pieszy, i dopiero po upewnieniu się, że nie ma żadnych przeszkód, może kontynuować manewry.

- 8.2. Jazdy manewrowe przez przejazdy wyposażone w rogatki:

8.2.1. Rogatki zamykane przez dyżurnego ruchu nastawni SWA:

- a) Jazda manewrowa z rejonu manewrowego nr I do rejonu manewrowego nr II.
- Przed jazdą z rejonu manewrowego I do rejonu manewrowego II dyżurny ruchu PZ uzgadnia jazdę manewrową z dyżurnym ruchu SWA.
 - Przed przejazdem składu manewrowego dyżurnego ruchu nastawni SWA patrząc w monitoring, upewnia się że nie ma przeszkód do zamknięcia przejazdu po czym przestawia rozjazd nr 51 z położenia ochronnego do jazdy na wprost, opuszcza rogatki i wyświetla sygnał na tarczy manewrowej Tm 1 „Jazda manewrowa dozwolona”.
 - Kierujący manewrami może przejechać przez przejazd tylko po wyświetleniu przez dyżurnego ruchu SWA sygnału pozwalającego na jazdę manewrową na tarczy manewrowej Tm 1.
 - Po opuszczeniu przejazdu przez skład manewrowy dyżurny ruchu nastawni SWA upewnia się w monitoringu czy skład minął rozjazd nr 51. Jeżeli tak to przestawia rozjazd nr 51 w położenie ochronne wyświetla sygnał na tarczy manewrowej Tm 1 „Jazda zabroniona” i podnosi rogatki.
- b) Jazda manewrowa z rejonu manewrowego nr II do rejonu manewrowego nr I.
- Przed jazdą z rejonu manewrowego II do rejonu manewrowego I dyżurny ruchu SWA uzgadnia jazdę manewrową z dyżurnym ruchu PZ.
 - Przed przejazdem składu manewrowego dyżurnego ruchu nastawni SWA patrząc w monitoring, upewnia się że nie ma przeszkód do zamknięcia przejazdu po czym przestawia rozjazd nr 51 z położenia ochronnego do jazdy na wprost, opuszcza rogatki i wyświetla sygnał na tarczy manewrowej Tm 2 „Jazda manewrowa dozwolona”.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

- Kierujący manewrami może przejechać przez przejazd tylko po wyświetleniu przez dyżurnego ruchu SWA sygnału zezwalającego na jazę manewrową na tarczy manewrowej Tm 2.
 - Po opuszczeniu przejazdu przez skład manewrowy dyżurny ruchu nastawni SWA upewnia się w monitoringu czy skład w całości minął drogę. Jeżeli tak to przestawia rozjazd nr 51 w położenie ochronne wyświetla sygnał na tarczy manewrowej Tm 2 „Jazda zabroniona” i podnosi rogatki.
 - Szczegółowe zasady obsługi rogatek zawiera Instrukcja IP6R2.1/11 „Instrukcja obsługi urządzeń rogatkowych z napędem typu JEGD-50”.
- 6.3. Jazdy manewrowe przez przejazdy drogowy wyposażone w rogatki zamykane przez drużynę manewrową.**
- Przed przejazdem przez przejazd drogowy wyposażony w rogatki zamykane przez drużynę manewrową Kierujący manewrami zobowiązany jest do zatrzymania ruchu pojazdów na przejeździe, opuszczenia zapór, podania sygnału „Baczność”. Po wykonaniu wszystkich powyższych czynności Kierujący manewrami może przystąpić do wykonywania manewrów przez przejazd drogowy.
 - W momencie gdy skład manewrowy opuścił w całości przejazd drogowy, rogatka samoczynnie się podnosi.
 - Szczegółowe zasady obsługi rogatek zawiera Instrukcja IP6R2.1/11 „Instrukcja obsługi urządzeń rogatkowych z napędem typu JEGD-50”.
- 6.4. W razie długotrwałego manewrowania przez przejazd drogowy należy umożliwić przepuszczenie oczekujących pojazdów drogowych i pieszych w odstępach nie większych niż 10 minut.**
- 6.5. Niezwłocznie należy przerwać manewry przez przejazd drogowy i umożliwić przejazd pojazdom uprzywilejowanym takim jak: karetka pogotowia ratunkowego, pogotowie techniczne, policja, straż pożarna, straż miejska itp. będące w akcji i dające odpowiednie sygnały wizualno - dźwiękowe.**
- 6.6. W przypadku nieczynnych rogatek (uszkodzenie rogatek, uszkodzenie monitoringu, itp.) jazdy manewrowe przez przejazdy należy traktować jako jazdy przez przejazdy niestrzeżone z zachowaniem zasad ujętych w pkt. 2.1.**

Uwaga!

Przed wjazdem na przejazd (przejście) maszynista zobowiązany jest zawsze podać sygnał „Baczność”.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

9. Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzenia hamulców ręcznych lub włączenia hamulców zespolonych

9.1. Liczba wagonów w jednej grupie, jaka może być przetaczana bez obsady hamulców wagonowych ręcznych lub włączenia hamulców wagonowych zespolonych na poszczególnych torach bocznic wskazana jest w kolumnie nr 6 tabeli:

Lp.	Rejon manewrowy	Nr torów	Pochylenie torów w ‰	Max. ilość osi rzeczywistych	Dopuszczalna ilość wagonów 4-osiowych
1	2	3	4	5	6
1.	I	105, 109, 118, 103, 107, 115	0,0 do 1,0	60	15
		01a, 117, 101, 111, 113, 300, 03a, 04a	powyżej 1,0 do 2,5	40	10
		01, 02, 5,	powyżej 5,0 do 8,0	20	5
2.	II	34, 36, 38, 340, 345, 352, 354, 355, 362, 365, 368, 369, 370, 372, 375, 376, 378, 381,	0,0 do 1,0	60	15
		31, 32, 33, 348, 360, 374, 385, 389,	powyżej 1,0 do 2,5	40	10
		6, 7, 341, 344, 353, 363, 366, 377, 363, 388,	powyżej 2,5 do 5,0	30	7
		379, 390, 392	powyżej 5,0 do 8,0	20	5
3.	IV	57, 96, 141, 147, 152, 161, 162, 172, 178, 622, 805, 817, 862,	0,0 do 1,0	60	15
		136, 142, 170, 177, 835, 842	powyżej 1,0 do 2,5	40	10
		51, 53, 143, 144, 832	powyżej 2,5 do 5,0	30	7
		160, 167, 514, 519, 801, 839,	powyżej 5,0 do 8,0	20	5
		59, 804, 809	powyżej 8,0 do 10,0	15	4
4.	V	94, 100, 155, 203, 205, 230, 267, 268, 271, 272, 276,	0,0 do 1,0	60	15
		231, 233, 237, 242, 243, 252, 262, 263, 265, 269, 279, 283, 286, 288, 290, 294, 296,	powyżej 1,0 do 2,5	40	10
		03, 240, 244, 245, 247, 249, 256, 261, 275, 277, 278,	powyżej 2,5 do 5,0	30	7
		260	powyżej 5,0 do 8,0	20	5
		266, 979, 985	0,0 do 1,0	60	15
5.	VI	972, 975, 976, 982,	powyżej 2,5 do 5,0	30	7

9.2. W przypadku przetaczania składów większych niż podano w kolumnie nr 6 - powinny być czynne 2 wagonowe hamulce zespolone na każdą następną rozpoczętą ilość wagonów podanych w kolumnie nr 6.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

10. Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów.

Przetaczanie taboru siłą ludzką i przy użyciu ciągnika drogowego na bocznicę jest niedozwolone.

Dopuszcza się natomiast przetaczanie wagonów przy użyciu podciągarek wagonów.

- Podciąganie wagonów jest dopuszczalne tylko wtedy kiedy wagony nie są połączone z lokomotywą.
- Przed rozpoczęciem pracy podciągarką grupy wagonów do podciągania powinny być odcięte od reszty odstawionych wagonów. Odcięcie wagonów z zaczepioną na nich liną podciągarki jest zabronione.
- Hamowanie wagonów może odbywać się tylko przy użyciu płozów hamulcowych, lecz pod warunkiem, że mechanizm podciągarki jest wyłączony przed najechaniem koła na płóz hamulcowy.
- Linę podciągającą wagon zaczyna się tylko za specjalne uchwyty znajdujące się na rogu wagonu (haki holownicze pomalowane na kolor żółty).
- Podciągarką wagonową wolno przetaczać tyle wagonów, na ile zezwala jej siła pociągowa, nie więcej jednak niż stanowią obowiązujące instrukcje i przepisy.
- Pracownicy zatrudnieni przy obsłudze podciągarek winni posiadać wymagane przeszkolenie.

11. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.

- 11.1. Drogi przebiegu w poszczególnych rejonach manewrowych nastawia kierujący manewrami, a w okręgach nastawczych, gdzie zwrotnice są sterowane centralnie z nastawni drogi przebiegu układu dyżurny ruchu.
- 11.2. Drogi przebiegu w okręgu nastawczym nastawni PZ ustawiane są zgodnie z tabelą zależności i utwierdzone przez wyświetlenie na tarczy manewrowej sygnału „jazda manewrowa dozwolona”.
- 11.3. Drogi przebiegu okręgu nastawczym nastawni SWA i SM ustawiane są zgodnie z tabelą zależności i utwierdzone przez wyświetlenie na tarczy manewrowej sygnału „jazda manewrowa dozwolona”.
- 11.4. Rozwiązanie drogi przebiegu następuje po wygaszeniu tarczy manewrowej zezwalającej na jazdę manewrową oraz podciągnięciu i przytrzymaniu przycisku tarczy manewrowej.
- 11.5. Każdy przebieg powinien być zarejestrowany w książce przebiegów R-142.
- 11.6. W okręgu nastawczym SM rozjazdy nr 293, 296, 295, 291, 290, 285, 281, 282, 280, 266, 260, 270, 259, 263, 264, 206, 268, 255, 253, 203, 202, 201 nie posiadają na pulpicie kostkowym kontroli zajętości. Ustawienie drogi przebiegu przez dyżurnego ruchu wymaga potwierdzenia przez kierującego manewrami do dyżurnego ruchu niezajętości rozjazdu przed jego przełożeniem, a następnie potwierdzenie dyżurnemu ruchu drogą radiową przez kierującego manewrami prawidłowego przestawienia rozjazdu.
- 11.7. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się przestawienie pojedynczych zwrotnic bez ich utwierdzenia.
- 11.8. W celu zabezpieczenia przed przypadkowym przestawieniem zwrotnicy rozjazdu stosuje się kapturki zabezpieczające.
- 11.9. Przekładanie zwrotnic rozjazdów poza okręgami nastawczymi odbywa się przy użyciu lokalnych elektrycznych nastawników typu PWB-1 ze sterownikiem PHN-1 lub ręcznie. Zasady obsługi nastawnika PWB-1 i sterownika PHN-1 są ujęte w Instrukcji IP6R2.1/13 „Instrukcja obsługi nastawnika PWB-1 i przestawnika PHN-1 do miejscowego przekładania rozjazdów kolejowych”.
- 11.10. Przy przygotowaniu drogi dla manewrów przez dyżurnych ruchu nastawni SWA i SM obowiązuje zasada nastawiania zwrotnic i wykolejnic kolejno, poczynając od najbliższej od przetaczanego taboru patrząc w kierunku zamierzonej jazdy.
Nie dotyczy to przebiegowego nastawiania zwrotnic przy urządzeniach przekaźnikowych lub komputerowych oraz nastawiania zwrotnic przez kierującego manewrami, gdy sam wykonuje manewry.
- 11.11. Nie wolno przestawiać zwrotnic i wykolejnic: pod taborem, a także bezpośrednio przed taborem, gdy istnieje niebezpieczeństwo najechania na nie w chwili przestawiania.
- 11.12. Awaryjnego przestawiania zwrotnic wyposażonych w napędy zwrotnicowe dokonuje się za pomocą korb, które znajdują się na nastawniach PZ, SM i SWA.
Użycie korb wymaga bezwzględnego odłączenia rozjazdu od napędu zwrotnicowego.
- 11.13. Postępowanie w sytuacjach awaryjnych:
 - a) brak prądu - gdy nastąpi przerwa w zasilaniu urządzeń srk dyżurni ruchu nastawni PZ, SM, SWA obowiązuje się dokonać zapisu o tym w książce kontroli urządzeń E 1758 oraz zastosować ręczne przestawienie zwrotnic i wykolejnic za pomocą korb.
Polecenie przestawiania zwrotnic i wykolejnic korbą dyżurny ruchu może wydać tylko upoważnionemu pracownikowi z podległego personelu (kierującemu manewrami).
 - b) rozprucie – w przypadku wystąpienia rozprucia rozjazdu dyżurny ruchu nastawni PZ, SM, SWA obowiązani są dokonać zapisu o tym w książce kontroli urządzeń E1758 i po upewnieniu się (na gruncie), że rozprucie powstało w skutek uszkodzenia przekaźników i nie ma fizycznego rozprucia rozjazdu może przestawiać rozjazd przytrzymując przycisk „JKr”.
 - c) sygnalizowanie zajętości a rozjazd (tor) jest wolny - gdy nastąpi uszkodzenie urządzeń srk dyżurni ruchu nastawni PZ, SM, SWA obowiązani są dokonać zapisu o tym w książce kontroli urządzeń E1758 i po upewnieniu się (na gruncie), że zajętość powstała w skutek uszkodzenia przekaźników i nie ma fizycznej zajętości rozjazdu (toru) może przestawiać rozjazd przytrzymując przycisk „JZ”.
 - d) zabezpieczenie przed wjazdem na zamknięty tor - dyżurni ruchu nastawni PZ, SM, SWA obowiązani są dokonać zapisu o tym w książce kontroli urządzeń E 1758 i dokonać zamknięcia rozjazdu lub dwóch skrajnych rozjazdów prowadzących na zamknięty tor i wystawienia tarczy „D1”.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

13. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.

- 13.1. W każdym rejonie manewrowym przy torach, na których odstawiane są wagony rozmieszczone są stojaki z płozami hamulcowymi w ilości niezbędnej do zabezpieczenia taboru. Każdy odstawiony wagon lub grupa wagonów muszą być zabezpieczone przed zbiegnięciem stosownie do profilu podłużnego torów.
- 13.2. Wagony odstawione na torach Stacji PZ powinny być zabezpieczone dwustronnie.
- 13.3. Odpowiedzialność za zabezpieczenie wagonów ponosi kierujący manewrami, który odstawił wagony.
- 13.4. Zabezpieczenie wagonów na torach zdawczo-odbiorczych należy do obowiązków kierującego manewrami, który prowadził manewry. W przypadku przyprowadzania składów manewrowych przez Przewoźnika obowiązek zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem spoczywa na przedstawicielu Przewoźnika, który przyprowadził skład.
- 13.5. Tabor nie będący w ruchu należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem w następujących przypadkach:
- w czasie manewrów, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia taboru, a zwłaszcza, gdy pochylenie toru wynosi powyżej 2,5‰, tabor posiada łożyska toczne, wieje silny wiatr itp.,
 - zawsze po ukończeniu manewrów.
- 13.6. Zabezpieczając tabor przed zbiegnięciem należy przestrzegać następujące zasady:
- na torze równym i o pochyleniu do 0,5‰ tabor należy zabezpieczyć przed możliwością zbiegnięcia w obie strony,
 - na torze o pochyleniu większym niż 0,5‰ tabor należy zabezpieczyć od strony spadku.
- 13.7. Zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem dokonuje się w poszczególnych przypadkach przez sprzęgnięcie i zahamowanie lub podklinowanie, a mianowicie:
- 13.7.1. stojący tabor należy na każdym torze sprzęgać ze sobą z wyjątkiem tych grup taboru lub pojedynczych pojazdów, które zostały podstawione na wyznaczone miejsca (punkty ładunkowe, naprawcze itp.); w każdej grupie taboru powinien być sprzęgnięty ze sobą,
- 13.7.2. oprócz sprzęgania należy zahamować hamulcem ręcznym:
- jeden pojazd - gdy grupa połączonych taboru nie przekracza 10 pojazdów,
 - dwóch skrajnych pojazdów - gdy grupa połączonych taboru przekracza 10 pojazdów,
- 13.7.3. pojazd oddzielnie stojący należy zahamować hamulcem ręcznym:
- jeżeli brak jest wymaganych hamulców ręcznych, to oprócz sprzęgania taboru należy podklinować go klinami lub płozami zabezpieczającymi skrajne koła grupy taboru lub pojedynczo stojącego pojazdu.
 - jeżeli w przypadku wskazanym w pkt. 13.6 w grupie taboru znajduje się tylko jeden pojazd z hamulcem ręcznym, to niezależnie od zahamowania go należy grupę tę podklinować od tej strony, od której brak jest pojazdu z hamulcem ręcznym lub od strony, w którą istnieje możliwość zbiegnięcia taboru.
 - jeżeli tor znajduje się na pochyleniu ponad 2,5‰ lub nie jest odizolowany od dróg przebiegu pociągów albo przebiegi te nie są zabezpieczone wykolejnicą, to oprócz zabezpieczenia taboru zgodnie z pkt. 13.6 należy go podklinować od tej strony, w kierunku której istnieje możliwość zbiegnięcia taboru w drogę przebiegu pociągu.
- 13.8. Do podklinowania taboru mogą być użyte tylko plozy hamulcowe. Zabrania się używania do zabezpieczenia wagonów od zbiegnięcia lub dla zahamowania odpręgu będącego w ruchu, kamieni, kawałków drewna, żelaza itp. przedmiotów.
- 13.9. Za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem na punktach ładunkowych odpowiedzialny jest kierujący manewrami, każdy w swoim rejonie.
Po zakończeniu manewrów i wyjeździe lokomotywy z punktu ładunkowego nadzór nad zabezpieczonym taborem należy do pracowników punktów ładunkowych.
- 13.10. W czasie manewrów pozostawiając tabor w pobliżu ukresu, przejazdu, przejścia lub innego miejsca, które powinno być wolne od taboru, należy uwzględnić odpowiedni odstęp na wypadek przesunięcia się taboru wskutek rozprężenia się sprężyn zderzakowych lub uderzenia przez inny tabor.
- 13.11. Po ukończeniu manewrów należy zamknąć z powrotem wykolejnice i inne urządzenia zabezpieczające tabor przed zbiegnięciem, które zostały otwarte dla wykonania manewrów.

Rozdział VI

Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicach kolejowych

1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.
 - 1.1. Maksymalna ilość lokomotyw uruchomionych do prac manewrowych na bocznicach wynosi 6 lokomotyw na zmianę.
 - 1.2. Optymalną ilość lokomotyw na zmianie ustala Mistrz Zmianowy Transportu, biorąc pod uwagę aktualne potrzeby wynikające z zakresu prac do wykonania, ilości zatrudnionych na zmianie maszynistów, a także ilości sprawnych technicznie lokomotyw.
 - 1.3. Niezbędną ilość maszynistów do pracy na danej zmianie zapewnia Mistrz Zmianowy Transportu.
 - 1.4. Niezbędną ilość sprawnych technicznie lokomotyw manewrowych zapewnia Kierownik Oddziału Infrastruktury Transportu.
 - 1.5. Lokomotywy manewrowe eksploatowane na bocznicach mogą pracować we wszystkich rejonach manewrowych bocznic.
 - 1.6. Przy planowaniu pracy manewrowej uwzględnia się miesięczny plan produkcji i sprzedaży wyrobów Huty oraz planowane dostawy i planowaną wysyłkę wyrobów Huty (miesięczny plan załadunku).
Pracę manewrową na bocznicach planuje Mistrz Zmianowy Transportu opierając się na:
 - zgłoszonych potrzebach poszczególnych zakładów/wydziałów,
 - ilości wagonów do rozładunku,
 - potwierdzonych przez Kierowników Zmian zakładów/wydziałów produkcyjnych wielkości załadunku,
 - potrzebach współużytkowników,
 - potrzebach wynikających z obsługi procesów technologicznych,
 - sytuacji na Stacji PZ w aspekcie zapewnienia przepustowości i niezbędnej przejezdności.
 - 1.7. Bocznicę podzieloną jest na okręgi i rejon manewrowe:
 - I rejon manewrowy – w którym pracę organizuje i nadzoruje dyżurny ruchu nastawni PZ,
 - II, IV rejon manewrowy – (Okręg manewrowy Mirów) – w którym pracę organizuje i nadzoruje dyżurny ruchu nastawni SWA,
 - V, VI rejon manewrowy – (Okręg manewrowy Raków) – w którym pracę organizuje i nadzoruje dyżurny ruchu nastawni SM.
 Całość prac manewrowych na bocznicach koordynuje Mistrz Zmianowy Transportu.
 - 1.8. Prace manewrowe związane z formowaniem składów manewrowych na Stacji PZ (I rejon manewrowy) wykonuje lokomotywa, która przyprowadziła skład zdawczy na stację PZ.
 - 1.9. Zdawane wagony grupowane są na torach zdawczo-odbiorczych w składy o długości do 600m.
 - 1.10. Składy całopociągowe podstawiane przez Przewoźnika lokomotywa użytkownika zabiera niezwłocznie po zakończeniu czynności techniczno - handlowych.
 - 1.11. Ciężar netto składu zabieranego przez lokomotywę użytkownika nie może przekraczać 1400 ton.
 - 1.12. Stacja przyjeściowa – zdawcza PZ służy do przyjmowania i zdawania przesyłek wagonowych i wagonów próżnych.
 - 1.13. Wagony ładunkowe i próżne podstawione przez Przewoźnika na Stację PZ kierowane są na punkty ładunkowe bocznic lub do współużytkowników na ich tory bocznicowe.
 - 1.14. W uzasadnionych przypadkach Szef Wydziału Transportu, może wyrazić zgodę na zajęcie toru bocznicowego wagonami współużytkownika, o ile nie stwierdzi zagrożenia ograniczenia przejezdności torów bocznicowych.
 - 1.15. Jeżeli prace manewrowe wykonywane są w okręgu nastawczym, to drogę przebiegu nastawia dyżurny ruchu. Poza okręgiem nastawczym drogę przebiegu ustawia kierujący manewrami.
 - 1.16. Kierujący manewrami może wykonywać manewry w granicach rejonu manewrowego, w którym obecnie pracuje.
 - 1.17. Jeżeli kierujący manewrami wyrazi zgodę na wjazd w jego rejon manewrowy innej lokomotywy manewrowej, manewry należy wykonywać ze szczególną ostrożnością, przy czym zgodę musi wyrazić również nadzorujący manewry dyżurny ruchu.
 - 1.18. Przejazd do sąsiedniego rejonu manewrowego bez wjeżdżania w sąsiedni okręg nastawczy lub manewrowy może się odbyć tylko za zgodą dyżurnego ruchu nadzorującego ten rejon i kierującego manewrami w rejonie do którego ma się odbyć jazda manewrowa.
 - 1.19. Jeżeli ruch manewrowy ma się odbyć do sąsiedniego rejonu manewrowego z wjazdem w sąsiedni okręg nastawczy (manewrowy) to przed wykonaniem tego ruchu kierujący manewrami, który chce ten ruch wykonać musi uzyskać zgodę dyżurnego ruchu własnego okręgu nastawczego (manewrowego).
 - 1.20. Wyrażona zgodę jest ważna tylko na jazdę do najbliższego urządzenia sygnałowego sąsiedniego rejonu ważnego dla tej jazdy lub zakresu najbliższego rozjazdu jeżeli brak jest urządzenia sygnałowego dla tej jazdy. Dalsza jazda może odbywać się na sygnał zezwalający podany na tarczy manewrowej lub w przypadku braku tarczy ręczny sygnał „do mnie” lub ustnie zezwolenie na jazdę podane drogą radiową przez dyżurnego ruchu.
 - 1.21. Przed uruchomieniem składu, kierujący manewrami powinien osobiście upewnić się, czy dyżurny ruchu dał mu pozwolenie na jazdę manewrową i czy nie ma przeszkód do uruchomienia taboru, a także porozumieć się z kierującym manewrami w rejonie, do którego ma wjechać.
 - 1.22. Każdy przebieg manewrowy z rejonu do rejonu oraz pomiędzy okręgami manewrowymi dyżurny ruchu zobowiązany jest odnotować w książce przebiegów R142 zapisując przy tym numer lokomotywy i ilość wagonów.

REGULAMIN PRACY BOCZNIICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

- 1.23. Kierujący manewrami zobowiązany jest tak prowadzić pracę manewrową, aby nie kolidowała z pracą innej lokomotywy pracującej w tym samym rejonie manewrowym. W razie potrzeby kierujący manewrami drogą radiową zgłasza dyżurnemu ruchu nadzorującemu dany rejon potrzebę wstrzymania pracy drugiej lokomotywy. Dalsze prace manewrowe kierujący manewrami może kontynuować po uzyskaniu zgody dyżurnego ruchu i faktycznym wstrzymaniu pracy drugiej lokomotywy potwierdzonym drogą radiową przez maszynistę tej lokomotywy.
- 1.24. Prowadzenie ruchu manewrowego między Okręgami manewrowymi Mirów i Raków.
- a) Jazda z Rakowa na Mirów – torem nr 03
- 1) Kursowanie składów manewrowych między okręgami odbywa się na podstawie uzgodnień dyżurnych ruchu nastawni SM, PZ i SWA, z rejestracją w książce przebiegów R 142.
 - 2) Z uwagi na zbliżenie toru 03 do toru PKP trasy „0” (od strony okręgu Raków) wysyłanie składów manewrowych z przekroczoną skrajnią po torze nr 03 dokonane może być wyłącznie po uzgodnieniu z dyżurnym ruchu nast. CTB. Stacji Częstochowa Towarowa. Uzgodnienia dokonuje Mistrz Zmianowy Transportu. Rozmowa powinna być odnotowana w dzienniku rozmów telefonicznych z podaniem numeru zgody na przejazd.
 - 3) Przed każdorazowym wyprawieniem składu manewrowego z Okręgu Raków do Okręgu Mirów dyżurny ruchu rejonu SM uzgadnia jazdę z dyżurnym ruchu rejonu PZ.
 - 4) Po otrzymaniu zgody od dyżurnego ruchu PZ na wyprawienie składu manewrowego do Mirowa, dyżurny ruchu nastawni SM układa drogę przebiegu i wydaje polecenie jazdy kierującemu manewrami podając sygnał na Tm 11 „Jazda manewrowa dozwolona”.
 - 5) Skład manewrowy wjeżdżając w rejon manewrowy PZ ma obowiązek zatrzymać się przed tarczą Tm 65 ustawioną z prawej strony toru nr 03. Dalsza jazda może być kontynuowana na polecenie dyżurnego ruchu rejonu PZ i po podaniu na Tm 65 sygnału „jazda manewrowa dozwolona”.
 - 6) Przed wydaniem polecenia drużynie manewrowej udającej się w rejon manewrowy II, dyżurny ruchu nastawni PZ uzgadnia jazdę z dyżurnym ruchu nastawni SWA, jeżeli jazda ma się odbyć po torze nr 5 lub 341, a tylko powiadamia jeżeli wjazd odbywa się na tor 379.
 - 7) Wjazd do okręgu nastawczego SWA odbywa się po uprzednim opuszczeniu rogatek przez patrzącego w monitoring dyżurnego ruchu SWA i wyświetleniu sygnału na tarczy manewrowej Tm 1 „Jazda manewrowa dozwolona”. Wjazd do rejonu manewrowego nr II wymaga bezwzględnego zatrzymania składu manewrowego przed zdalnie sterowanymi bramami nr 1 lub nr 2. Kontynuowanie dalszej jazdy manewrowej możliwe jest po otwarciu bramy pilotem, osłonięciu przejazdu i uzyskaniu zgody od dyżurnego ruchu nastawni SWA.
- b) Jazda z Mirowa do Rakowa – torem nr 03
- 1) Przy wyprawianiu składów z okręgu manewrowego Mirów do okręgu manewrowego Raków dyżurny ruchu nastawni SWA każdorazowo uzgadnia jazdę z dyżurnym ruchu nastawni PZ, a następnie dyżurny ruchu nastawni PZ z dyżurnym ruchu nastawni SM.
 - 2) Po otrzymaniu zgody od dyżurnego ruchu SM na wyprawienie składu manewrowego do Rakowa, dyżurny ruchu nastawni PZ układa drogę przebiegu.
 - 3) Skład manewrowy ma obowiązek zatrzymać się przed tarczą Tm 58 ustawioną z prawej strony toru nr 341 w przypadku jazdy manewrowej po torze nr 379 lub nr 341 oraz przed tarczą Tm 2 ustawionej z prawej strony toru nr 5 w przypadku jazdy manewrowej po torze nr 5.
 - 4) Dalsza jazda może być kontynuowana na polecenie dyżurnego ruchu rejonu PZ po podaniu na Tm 58 lub na Tm 73 sygnału „jazda manewrowa dozwolona” i poinformowaniu dyżurnego ruchu nastawni SWA o ułożonej drodze przebiegu w przypadku jazdy po torze nr 5.
 - 5) Dyżurny ruchu SWA patrząc w monitoring, upewnia się, że nie ma przeszkód do zamknięcia przejazdu opuszcza rogatki i wyświetla sygnał na tarczy manewrowej Tm 2 „Jazda manewrowa dozwolona”. Po opuszczeniu przejazdu przez skład manewrowy dyżurny ruchu nastawni SWA upewnia się w monitoringu czy skład w całości minął drogę. Jeżeli tak to przestawia rozjazd nr 51 w położenie ochronne wyświetla sygnał na tarczy manewrowej Tm 2 „Jazda zabroniona” i podnosi rogatki.
 - 6) Z uwagi na zbliżenie toru 03 do toru PKP trasy „0” (od strony okręgu Raków) wysyłanie składów manewrowych z przekroczoną skrajnią po torze nr 03 wymaga uzgodnień jak w pkt. 1.24.a) ust. 2.
 - 7) Skład manewrowy wjeżdżając w Okręg manewrowy Raków zatrzymuje się przed tarczą manewrową Tm 10, ustawioną z prawej strony toru nr 03. Dalsza jazda może być kontynuowana po otwarciu bramy nr 5 i podaniu przez dyżurnego ruchu SM na tarczy manewrowej Tm 10 sygnału „jazda manewrowa dozwolona”.
- c) Jazda z Mirowa do Rakowa – torem 809.
- 1) Po otrzymaniu zgłoszenia o potrzebie wyprawienia składu manewrowego na Raków, dyżurny ruchu nastawni SWA uzgadnia telefonicznie jazdę składu z dyżurnym ruchu nastawni SM na Rakowie.
 - 2) Po otrzymaniu zgody od dyżurnego ruchu nastawni SM na wyprawienie składu manewrowego na Raków, dyżurny ruchu SWA wydaje polecenie jazdy kierującemu manewrami.
 - 3) Zwrotnice przekładane ręcznie, a wchodzące w drogę przebiegu układa kierujący manewrami prowadzący dany skład manewrowy.
 - 4) Skład manewrowy dojeżdża do Rakowa i zatrzymuje się przed przejazdem kolejowym. Kierujący manewrami zamyka rogatki i kontynuuje jazdę do bramy nr 3.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

- 5) Gdy skład manewrowy minie przejazd kolejowy rogatki samoczynnie podnoszą się.
 - 6) Przed bramą nr 3 kierujący manewrami zatrzymuje skład manewrowy i nawiązuje kontakt z dyżurnym ruchu nastawni SM.
 - 7) Po nawiązaniu kontaktu z dyżurnym ruchu nastawni SM i uzyskaniu zgody na wjazd do okręgu manewrowego Raków, kierujący manewrami otwiera za pomocą pilota bramę i po porozumieniu się z kierującym manewrami w tym rejonie przystępuje do wykonywania uzgodnionych manewrów.
 - d) Jazda z Rakowa do Mirowa – torem 809.
 - 1) W przypadku jazdy manewrowej z Rakowa na Mirów kierujący manewrami zatrzymuje skład przed bramą nr 3 nawiązuje kontakt z dyżurnym ruchu nastawni SM żądając zgody na wyjazd do Okręgu manewrowego Mirów.
 - 2) Dyżurny ruchu nastawni SM kontaktuje się z dyżurnym ruchu nastawni SWA w celu ustalenia przejazdu składu manewrowego na Mirów.
 - 3) Po uzgodnieniu drogi dyżurny ruchu nastawni SM wydaje polecenie jazdy kierującemu manewrami.
 - 4) Kierujący manewrami po otrzymaniu zgody od dyżurnego ruchu SM otwiera za pomocą pilota bramę 3, upewnia się czy ma przejeżdżać nie ma pojazdów i zamyka przejazd. Po minięciu składem manewrowym bramy nr 3 kieruje się po torze nr 809 do Okręgu Manewrowego Mirów - rejon manewrowy IV.
 - 5) Gdy skład manewrowy minie przejazd drogowy rogatki samoczynnie podnoszą się. Kierujący manewrami uzgadnia drogą radiową z dyżurnym ruchu nastawni SWA zakres dalszych prac manewrowych w rejonie IV. Po uzyskaniu zgody od dyżurnego ruchu i porozumieniu się z kierującym manewrami w rejonie, do którego wjeżdża przystępuje do ich realizacji.
- 1.25. Każdorazowo przy uzgadnianiu przebiegów kierujący manewrami jak i dyżurny ruchu zobowiązani są podawać numer boczny lokomotywy i ilość wagonów w składzie manewrowym
- 1.26. Wszystkie rozmowy, kierujących manewrami i dyżurnych ruchu, którzy uczestniczą w uzgadnianiu przebiegów są rejestrowane w rejestratorach rozmów zabudowanych na nastawniach PZ, SWA, SM, które spełniają funkcję książek rozmów telefonicznych.
- 2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej:**
- 2.1. Przyjmowanie pustych wagonów podstawianych na punkt zdawczo – odbiorczy Pz przez przewoźnika,
 - 2.2. Rozrządzanie wagonów na poszczególne tory zależnie do przeznaczenia wagonów,
 - 2.3. Zestawianie składów do obsługi poszczególnych punktów ładunkowych lub współużytkowników,
 - 2.4. Podstawianie wagonów na punkty ładunkowe oraz ich zabieranie,
 - 2.5. Obsługa współużytkowników,
 - 2.6. Przewozy technologiczne między poszczególnymi zakładami/wydziałami Huty (przewóz zużycia, wiewków, złomu, itp.),
 - 2.7. Ważenie wagonów,
 - 2.8. Wybieranie wagonów próżnych o szczególnych parametrach technicznych według potrzeb użytkowników,
 - 2.9. Podstawianie wagonów do wykonywania czynności dodatkowych takich jak: czyszczenie, odkurzanie, naprawy, itp. oraz zabieranie wagonów po zakończeniu tych czynności,
 - 2.10. Zestawianie składów wagonowych do zdania przewoźnikowi.
- 3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych boczniczy.**
- 3.1. Czynności ładunkowe.
 - 3.1.1. Przez czynności ładunkowe i wyladunkowe należy rozumieć czynności związane z załadunkiem i rozładunkiem wagonów.
 - 3.1.2. Rozładunek i załadunek wagonów musi być prowadzony w sposób zapewniający bezpieczeństwo pracowników zatrudnionych przy tych czynnościach oraz bezpieczeństwo taboru kolejowego.
 - 3.1.3. Wagony po rozładunku muszą być oczyszczone.
 - 3.1.4. Pracownik odpowiedzialny za rozładunek wagonów zobowiązany jest do zdjęcia naklejek dotyczących poprzedniego przewoźnika z wyjątkiem nalepek dotyczących przejść granicznych w komunikacji międzynarodowej.
 - 3.1.5. Ładunek na wagonie musi być zabezpieczony zgodnie z obowiązującymi przepisami.
 - 3.1.6. Do czynności ładunkowych zalicza się również ustalanie masy handlowej przesyłek wagonów, plombowanie wagonów o ile jest taka potrzeba oraz zakładanie wymaganych przepisami nalepek ostrzegawczych.
 - 3.1.7. Czynności ładunkowe wykonują pracownicy punktów ładunkowych poszczególnych zakładów/wydziałów Huty.
 - 3.1.8. Szczegółowe czynności związane z wykonywaniem czynności ładunkowych ujmują instrukcje czynnościowe.
 - 3.1.9. Pracownicy wykonujący czynności ładunkowe muszą posiadać niezbędne przeszkolenie z zakresu tych czynności i obowiązujących przepisów.
 - 3.2. Zasady obsługi punktów ładunkowych boczniczy.
 - 3.2.1. Wykaz punktów ładunkowych na boczniczy Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie ujęty został w Rozdziale II pkt. 13.
 - 3.2.2. Podstawianie wagonów do za i wyladunku oraz przejazdu obok ramp i placów usytuowanych bezpośrednio przy torach powinno się odbywać z zachowaniem maksymalnej ostrożności.
 - 3.2.3. Kierujący manewrami powinien bezpośrednio przed rampą lub punktem ładunkowym wstrzymać manewry, sprawdzić położenie urządzeń rozładunkowych oraz stwierdzić bezpieczeństwo przejazdu pod względem skrajni

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

- i prawidłowości ułożenia materiałów wzdłuż torów, jak również ostrzec ludzi zatrudnionych przy pracach ładunkowych o mającym nastąpić ruchu manewrowym.
- 3.2.4. Manewry przy punktach i rampach za i wyladunkowych mogą się odbywać tylko w przypadkach wstrzymania przez pracownika odpowiedzialnego za punkt ładunkowy wszelkich prac wzdłuż toru w takiej odległości od taboru, aby bezpieczeństwo manewrów było bezwzględnie zapewnione.
- 3.2.5. Prędkość manewrów powinna być ograniczona do 3 km/h, przy czym skład manewrowy powinien być poprzedzany przez kierującego manewrami (ustawiacza lub maszynistę zsl), który zobowiązany jest poruszać się po wyznaczonej drodze.
- 3.2.6. Zwiększenie niebezpieczeństwa przejazdu powodują złe warunki atmosferyczne (mgły, śnieżyce).
- 3.2.7. W przypadku złej widoczności szybkość jazdy należy ograniczyć do 3 km/h.
- 3.2.8. Zabrania się przelaczania wagonów nieprawidłowo załadowanych, które w czasie jazdy powodują zanieczyszczenie torów (fawa manewrowa).
- 3.2.9. Przy obsłudze punktów ładunkowych należy zachować następujące środki ostrożności:
- a) Przed każdym wjazdem należy:
 - zatrzymać skład manewrowy przed halą (punktem ładunkowym),
 - porozumieć się z upoważnionym pracownikiem hali (punktu ładunkowego) i omówić zakres pracy.
 - b) Sprawdzić, czy tory są wolne i nie ma przeszkód dla podstawienia, względnie zabrania wagonów oraz, czy pracownicy zatrudnieni w hali (rejonie punktu ładunkowego) zostali usunięci na bezpieczną odległość oraz, czy została przerwana praca suwnic i urządzeń ładunkowych.
 - c) Po upewnieniu się, że nie ma przeszkód do wjazdu, maszynista zsl podaje sygnał baczność i kierujący manewrami wprowadza lokomotywę lub skład pilotując go).
 - d) Podczas jazdy w hali kierujący manewrami winien iść obok toru przed składem, a prędkość składu nie powinna przekraczać 3 km/h.
 - e) Przed wyjazdem z hali (punktu ładunkowego) należy usunąć płozy spod kół zabieranych wagonów i zbadać czy:
 - wszystkie wagony przeznaczone do wyciągnięcia są sprzęgnięte,
 - pod kołami nie znajdują się materiały lub przedmioty mogące spowodować wykołnienie,
 - na wagonach i między wagonami nie znajdują się ludzie,
 - drzwi wagonów, ściany boczne i czółowe są pozamykane,
 - ładunek na wagonach jest prawidłowo załadowany i zabezpieczony,
 - zwrotnice w kierunku jazdy są prawidłowo nastawione, ukresy są wolne i nie ma innych przeszkód do dalszej jazdy.
 - f) Wagony pozostawione w halach (na punktach ładunkowych) powinny być zabezpieczone poprzez sprzęgnięcie ze sobą za wyjątkiem pojedynczych wagonów. Po sprzęgnięciu należy zahamować hamulcem ręcznym:
 - jeden wagon, gdy połączona grupa nie przekracza 10 wagonów,
 - dwóch skrajnych wagonów, gdy połączona grupa to 10 lub więcej wagonów,
 - przy zabezpieczeniu płozami, oprócz sprzęgnięcia ze sobą taboru, należy podklinować płozami zabezpieczającymi skrajne koła grupy taboru lub pojedynczo stojącego wagonu.
- 3.2.10. Za prawidłowe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem w trakcie obsługi odpowiada kierujący manewrami dokonujący obsługi.
- 3.2.11. Za zapewnienie bezpiecznych warunków obsługi oraz za prawidłowe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem po zakończeniu obsługi odpowiada odpowiedzialny pracownik punktu ładunkowego.
- 3.2.12. Obsługa hal (punktów ładunkowych) dokonana jest na żądanie kierownika zmiany danego zakładu/wydziału lub wyznaczonego przez niego pracownika odpowiedzialnego za punkt ładunkowy.
- 3.2.13. Przy obsłudze hal skład manewrowy zatrzymuje się przed halą, a kierujący manewrami po osobistym skontaktowaniu się z pracownikiem hali uzgadnia warunki pracy. Bramy wjazdowe do hal wyposażone są w znaki Z1 lub sygnalizatory wjazdowe.
- 3.2.14. Pracownik hali otwiera bramę i zabezpiecza ją przed samoczynnym zamknięciem, wstrzymuje pracę ludzi, suwnic i urządzeń, a następnie zezwala na wjazd do hali. Kierujący manewrami po stwierdzeniu, że nie ma żadnych przeszkód na torze i uzyskaniu zgody na wjazd do hali idąc przed składem manewrowym wprowadza go do hali.
- 3.2.15. Z uwagi na zagrożenie pożarowe, jakie ma miejsce na hali VIII i konieczność umożliwienia dojazdu straży pożarnej zabrania się zastawiania wagonami wjazdów bocznych nr III i IV do hali oraz rozjazdów nr 388 i 391 na długości rozjazdu do ukresu.
- 3.2.16. Wagony pozostawione na torach nr 368 i 369 do słupka ukresowego oraz na torach nr 369 i 370 do styku przedglicowego rozjazdów muszą być zapłożowane za pomocą dwóch płóz, ażeby w czasie mechanicznego załadunku wagonów nie nastąpiło ich przesunięcie.
- 3.2.17. Ograniczenia ruchowe przy obsłudze hal III na WBG. Z uwagi na duży spadek toru nr 383, w kierunku hali od strony nastawni SWA oraz niemożliwości znajdowania się pojazdu trakcyjnego od strony spadku w czasie wstawiania wagonów do hali ilość podstawianych wagonów nie może być większa niż 5 przy prędkości jazdy do 3 km/godz. W czasie podstawiania wagonów kierujący manewrami musi się znajdować na stopniu pierwszego

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

wagonu od strony wewnętrznej łuku toru Po dojeździe składu manewrowego do przejazdu skład zostaje zatrzymany, kierujący manewrami osłania przejazd, po czym płożąc skład dokonuje obsługi hali.

- 3.2.18. Ograniczenia ruchowe przy obsłudze hali COS.Z uwagi na spadek toru nr 267 w kierunku hali oraz niemożliwości znajdowania się pojazdu trakcyjnego od strony spadku (dotyczy torów 267 i 268) w czasie wstawiania wagonów do hali ilość podstawianych wagonów nie może być większa niż (4 wagony na tor 267 i 3 wagony na tor 268) przy prędkości jazdy do 3 km/godz.

4. Ważenie wagonów.

- 4.1. Na boczniczy znajdują się cztery czynne wagi kolejowe do ważenia wagonów spletych w ruchu:
- trzy wagi do rozliczeń handlowych i jedna waga technologiczna do ważenia wagonów wewnętrznych ze złomem z Zakładu Walcownia Blach Grubych.
- 4.2. Wagi do rozliczeń handlowych, które posiadają aktualne świadectwa legalizacyjne odnawiane co rok
- 4.3. Lokalizacja wag podana jest w Rozdziale II pkt. 15.
- 4.4. Wagi do rozliczeń handlowych obsługują uprawnieni pracownicy Oddziału Przewozowego i Dyżurni Ruchu.
- 4.5. Ważenie odbywa się w trakcie przejazdu składu wagonów przez pomost wagi z prędkością do 8 km/h.
- 4.6. W trakcie ważenia składy muszą być ciągnięte.
- 4.7. Ważenia składu wymaga podania z gruntu przez urządzenie łączności bezprzewodowej kolejnych wagonów od lokomotywy oraz nazwy materiału
- 4.8. Dwa razy w roku przeprowadza się pomiary kontrolne wag.
- 4.9. Wagi wagonowe obsługiwane są zgodnie z instrukcjami obsługi wag dostarczonymi przez producentów wag.

5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.

- 5.1. W warunkach złej widoczności spowodowanej warunkami atmosferycznymi np. mgła, śnieżyca, wichura itp. należy wszelkie manewry wykonywać ze zwiększoną ostrożnością, a prędkość jazdy zmniejszyć tak, aby manewrujący tabor mógł być zatrzymany przed przeszkodą.
- 5.2. W okresie zimy kierujący manewrami oprócz wykonywania normalnych czynności powinien sprawdzić czy w rejonie manewrowym:
- miejsca śliskie zostały posypane piaskiem w sposób zapewniający bezpieczeństwo przy manewrach,
 - zwrotnice oraz inne urządzenia działają prawidłowo,
 - płózy hamulcowe zostały oczyszczone z lodu i śniegu,
 - sygnały na urządzeniach stałych i wskaźniki są widoczne dla pracowników zatrudnionych przy manewrach,
 - przy temperaturze minus 5°C płózy hamulcowe powinny być podgrzane do temperatury plus 15°C. W czasie mrozów, aby uniknąć podgrzewania płóz należy ten sam płóz używać do hamowania kilku kolejnych odpręgów,
 - do obsługi rejonów manewrowych, w których zwrotnice nastawiane są ręcznie należy zabierać ze sobą przybory do usunięcia śniegu i lodu,
 - przy przekazywaniu służby następnaj zmianie należy ją powiadomić o aktualnej sytuacji i jakie są trudności w wykonywaniu pracy,
 - w zależności od warunków atmosferycznych i sytuacji ruchowej na boczniczy kierujący manewrami powinien stosować odpowiednie sposoby pracy, umożliwiające osiągnięcie jak najlepszej sprawności i wydajności manewrowej.
- 5.3. W okresie zimy maszynista zobowiązany jest:
- sprawdzić skuteczność pracy podgrzewacza,
 - utrzymywać w wymaganym zakresie temperaturę płynu chłodzącego silnik spalinowy,
 - sprawdzić i w razie potrzeby wypełnić alkoholem przeciwzamrażacz w układzie sprężonego powietrza,
 - często odwadniać układ pneumatyczny lokomotywy,
 - sprawdzić stan ładowania baterii akumulatorów i ich naładowanie,
 - sprawdzić stan osłon na żaluzjach wlotowych powietrza do przedziałów maszynowych,
 - sprawdzić szczelność kabiny maszynisty oraz grzejników kabinowych i szyb.
- 5.4. Za przygotowanie boczniczy do pracy w warunkach zimowych odpowiada Kierownik Oddziału Infrastruktury Transportu, który jednocześnie kieruje całością akcji odśnieżania torów i rozjazdów kolejowych na boczniczy. Na zmianach akcją odśnieżania kierują Kierownicy Zmian.
- 5.5. Do obowiązków Kierownika akcji odśnieżania należy:
- zapewnienie i nadzór nad zaopatrywaniem poszczególnych stanowisk do pracy w niezbędny sprzęt i materiały do walki ze śniegiem i mrozem;
 - nadzór nad rozprowadzaniem sprzętu do walki ze śniegiem i mrozem na poszczególne stanowiska pracy;
 - przygotowanie urządzeń technicznych boczniczy do pracy w warunkach zimowych;
 - przygotowanie rezerw siły ludzkiej ze wszystkich zakładów/wydziałów do odśnieżania w szczególnie trudnych warunkach zimowych;
 - przeszkolenie wszystkich pracowników przydzielonych do akcji zima;
 - opracowanie harmonogramu akcji odśnieżania.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

- 5.6. Posterunki ruchu PZ, SWA, SM oraz Lokomotywownia powinny być wyposażone w niezbędny sprzęt a mianowicie:
- pochodnie parafinowe;
 - szczotki druciane;
 - łopaty;
 - oskardy;
 - skrobaki stalowe;
 - lomy stalowe.
- 5.7. Lokomotywy i inne pojazdy szynowe będące na ruchu powinny być wyposażone w:
- skrobaki stalowe;
 - szczotki druciane;
 - pochodnie parafinowe.
- 5.8. Okres pogotowia zimowego trwa od 15 października do 15 kwietnia.
- 5.9. Szczegółowe zasady postępowania na wypadek ogłoszenia akcji odśnieżania torów i rozjazdów kolejowych na bocznicę ujmuje Polecenie Służbowe w sprawie odśnieżania torów kolejowych, dróg, tras przejazdu, chodników, parkingów itp. w okresie zimy.
- 6. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych**
- 6.1 Postanowienia ogólne.
- 6.1.1 Bezpieczeństwo pracy manewrowej zależy w dużej mierze od prawidłowej organizacji pracy.
- 6.1.2 Organizatorem pracy manewrowej jest kierujący manewrami.
- 6.1.3 Przed przystąpieniem do pracy kierujący manewrami powinien zaznajomić się z zakresem pracy manewrowej, zwracając uwagę na sposób wykonywania poszczególnych czynności oraz mogące wystąpić zagrożenia.
- 6.1.4 Przy wykonywaniu pracy manewrowej maszynista zobowiązany jest przynajmniej raz na 2 godziny skontrolować wskaźniki pokładowe lokomotywy.
- 6.1.5 Dla zapewnienia bezpieczeństwa pracy manewrowej, międzytorza powinny być utrzymane w czystości i porządku.
- 6.1.6 Na punktach za i wyładunkowych za utrzymanie w czystości międzytorzy odpowiedzialny jest użytkownik danego punktu.
- 6.1.7 Wszelkiego rodzaju studzienki i wgłębienia na międzytorzach powinny być nakryte, a miejsca niebezpieczne np. wykopy lub inne przeszkody odpowiednio ogrodzone.
- 6.1.8 Nie należy stawać oraz chodzić po materiałach zgromadzonych obok torów i na międzytorzu, podkładach, szynach rozjazdach oraz zwalach śniegu, łożu, piasku, żwiru itp.
- 6.1.9 Każdy pracownik powinien natychmiast swojego bezpośredniego zwierzchnika o wszelkich usterkach i zagrożeniach zauważonych w rejonie pracy.
- 6.1.10 Odpowiedzialność za utrzymanie w czystości i porządku w torach i na międzytorzu odpowiada Mistrz Zmianowy Transportu.
- 6.2 Wyposażenie pracowników zatrudnionych przy manewrach.
- 6.2.1 Pracownicy zatrudnieni przy pracach manewrowych mają obowiązek noszenia odzieży roboczej i obuwia ochronnego, zapewniających swobodę poruszania się i również ochronę zarówno przed możliwością wypadku w czasie służby, jak i opadami atmosferycznymi, temperaturą itp.
- 6.2.2 Obuwie powinno umożliwiać swobodne wyjęcie nogi w przypadku zakleszczenia stopy w częściach konstrukcyjnych nawierzchni kolejowej lub taboru.
- 6.2.3 Warunki te spełniają buty saperki lub tzw. szyblety.
- 6.2.4 Maszyniści zsi i ustawicze mają obowiązek pracowania w kaskach ochronnych.
- 6.3 Poruszanie się po torach.
- 6.3.1 Do miejsca pracy należy udawać się drogą wyznaczaną z zachowaniem bezpieczeństwa przy przechodzeniu przez tory kolejowe.
- 6.3.2 Wychodząc na tory trzeba przede wszystkim rozejrzeć się i sprawdzić czy z którejkolwiek strony nie nadjeżdża tabor. Przez tory kolejowe należy przechodzić drogą najkrótszą, szybko i możliwie prostopadle do osi torów (nie na ukos).
- 6.3.3 Nie należy chodzić między tokami szyn, lecz zawsze środkiem międzytorza, zachowując odpowiednią odległość od zewnętrznych krawędzi szyn. Przebywanie na międzytorzu w czasie przejazdu taboru, jeżeli odległość między osiami sąsiednich torów jest mniejsza niż 5 metrów jest niedozwolone.
- 6.3.4 Przechodzenie oraz przebieganie tuż przed nadjeżdżającym taborem jest zabronione, ponieważ w razie potknięcia się lub upadku grozi to wypadkiem.
- 6.3.5 Przechodząc przez tory nie należy stawiać stóp na główkach szyn, gdyż ześlizgnięcie się nogi może spowodować upadek i dotkliwe obrażenia. Podczas deszczu i opadów śnieżnych należy unikać również chodzenia po podkładach, gdyż są one śliskie.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

- 6.3.6 Należy unikać przechodzenia po rozjazdach oraz skrzyżowaniach torów - z uwagi na możliwość potknięcia się.
- 6.3.7 Przy poruszaniu się w obrębie rozjazdów nie należy stawiać stóp na częściach ruchomych zwrotnicy, może się bowiem zdarzyć, że stopa pracownika wpadnie między iglicę a opomicę i zostanie zakleszczona właśnie w momencie zbliżania się taboru.
- 6.3.8 W razie konieczności przejście przez tor zastawiony taborem, należy tabor obejść. Przez tor trzeba przejść ostrożnie, w odległości, co najmniej 10 metrów od skrajnego wagonu.
- 6.3.9 Przechodzenie bezpośrednio przed stojącym taborem jest niebezpieczne, gdyż może on być niespodziewanie uruchomiony.
- 6.3.10 Jeśli wagony rozstawione są na torze pojedynczo lub w grupach, do przejścia można wykorzystać przerwy między wagonami, jeżeli odległość między nimi wynosi, co najmniej 20 metrów. Przechodząc bezpieczniej jest skorzystać z pomostów hamulcowych, jeżeli znajdują się one na wagonach.
- 6.3.11 Jeżeli tabor zajmuje całą długość toru, należy starać się przejść przez pomosty hamulcowe bądź w odległości, co najmniej 10 metrów od ostatniego wagonu.
- 6.3.12 W żadnym przypadku nie wolno przechodzić pod wagonami stojącymi na torach. Zabrania się kategorięcznie przechodzić po sprzęgach i zderzakach wagonów, gdyż wskutek nagłego uruchomienia taboru pracownik może stracić równowagę i упаć pod koła.
- 6.4 Zasady prowadzenia prac manewrowych w miejscach o nieprzepisowej skrajni.
- 6.4.1 Podczas jazdy z taborem o przekroczonej skrajni lub jazd manewrowych w miejscach o zaniżonej skrajni należy:
- znać gabaryty przetaczanego ładunku lub taboru z przekrozoną skrajnią oraz wielkość zaniżonej skrajni taboru,
 - ograniczyć prędkość jazdy do 3 km/h,
 - zachować daleko idącą ostrożność,
 - przy zbliżaniu się do miejsca o zaniżonej skrajni budowli należy dać sygnał „Baczność”.
- 6.4.2 Kierujący manewrami winien zatrzymać skład na jakikolwiek sygnał zatrzymujący tabor.
- 6.4.3 W każdym przypadku, przed wykonaniem ruchu manewrowego, maszynista zsl ma obowiązek podać sygnał „Baczność”.
- 6.4.4 Podczas jazdy na stopniu lub w lokomotywie obowiązuje zakaz wychylania się poza obrys taboru.
- 6.5 Jazda na taborze.
- 6.5.1 Jazda na taborze wymaga zachowania jak największej ostrożności. Podczas jazdy należy zająć miejsce na stopniu wagonu, jeżeli zadaniem pracownika jest obserwowanie drogi przebiegu i podawanie sygnałów. Jadąc na stopniu wagonu, pracownik powinien być zwrócony twarzą w kierunku jazdy, trzymać się za uchwyt.
- 6.5.2 Podczas jazdy na taborze nie wolno:
- wychylać się poza skrajnię taboru,
 - zajmować miejsca na pochwach zderzakowych, sprzęgach, stopniach strzemiączkowych, stopniach bez uchwytu albo z uchwytem uszkodzonym lub umocowanym do drzwi rozsuwanych na ścianach bocznych i czołowych węglarek lub platform, dachach wagonów bądź na szczycie ładunku,
 - stać bez trzymania się na brzegu pomostu oraz jechać, stojąc jednocześnie na dwóch stopniach sąsiednich wagonów,
 - zajmować miejsca na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają znajdowanie się ciała pracownika w skrajni wagonu,
 - jechać na stopniach od strony wysokich ramp i innych urządzeń jeśli stopnie umieszczone są poniżej krawędzi tych urządzeń, a skrajnia budowli nie jest zachowana.
- 6.5.3 Jadąc na taborze należy zwracać baczna uwagę na znajdujące się obok torów budowle i urządzenia (budynki, pomosty, słupy sygnałowe itp.).
- 6.5.4 Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni znać miejsca niebezpieczne na terenie bocznic.
- 6.5.5 Innym niebezpieczeństwem zagrażającym pracownikom podczas jazdy na taborze są gwałtowne wstrząsy i silne uderzenia przy ruszaniu z miejsca, podczas raptownego hamowania taboru lub przy najechaniu na płód hamulcowy.
- 6.5.6 Aby uchronić się przed spadnięciem z wagonu pracownik jadący na pomoście lub stopniu powinien trzymać się mocno poręczy ochronnej lub uchwytu.
- 6.5.7 W razie konieczności jazdy na lokomotywie należy zajmować miejsce na jednym ze stopni umieszczonym z jej przodu lub z tyłu. Jeśli brak takich stopni, należy zająć miejsce na pomoście lub w kabinie maszynisty. Jazda na stopniach wejściowych do lokomotywy jest zabroniona.
- 6.6 Zasady oraz obowiązki druzyny manewrowej przy obsłudze punktów ładunkowych bocznic.
- 6.6.1 Podstawienie wagonów do za i wyladunku oraz przejazdu obok ramp i placów usytuowanych bezpośrednio przy torach powinno się odbywać z zachowaniem maksymalnej ostrożności.
- 6.6.2 Kierujący manewrami powinien bezpośrednio przed rampą lub punktem ładunkowym wstrzymać manewry, sprawdzić położenie urządzeń rozładowniczych oraz stwierdzić bezpieczeństwo przejazdu pod względem skrajni jak również ostrzec ludzi zatrudnionych przy pracach ładunkowych o mającym nastąpić ruchu manewrowym oraz sprawdzić czy pomiędzy rampą a wagonami oraz rampom i wagonami nie ma ludzi.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

- 6.6.3 Manewry przy punktach i rampach za i wyładunkowych mogą się odbywać tylko w przypadkach wstrzymania wszelkich prac wzdłuż toru w takiej odległości od taboru, aby bezpieczeństwo manewrów było bezwzględnie zapewnione.
- 6.6.4 Prędkość manewrów powinna być ograniczona do 3 km/h, przy czym skład manewrowy powinien być poprzedzany przez kierującego manewrami (ustawiacza lub maszynistę zsl), który zobowiązany jest poruszać się po wyznaczonej drodze.
- 6.6.5 Zwiększenie niebezpieczeństwa przejazdu powodują złe warunki atmosferyczne (mgły, śnieżyce).
- 6.6.6 W przypadku złej widoczności szybkość jazdy należy ograniczyć do 3 km/h.
- 6.6.7 Zabrania się przetaczania wagonów nieprawidłowo załadowanych, które w czasie jazdy powodują zanieczyszczenie torów (ława manewrowa).
- 6.6.8 Przy obsłudze punktów ładunkowych należy zachować następujące środki ostrożności:
- 1) Sprawdzić, czy materiał składowany na rampach i placach znajduje się poza skrajnią taboru i czy nie grozi obsunięcie materiału w czasie ruchu taboru.
 Należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować materiał obok toru w odległości co najmniej:
 - a) 800 mm od zewnętrznej krawędzi główki szyny dla materiałów w kopcach (węgiel, tłuczeń, kamienie ziemia, itp.) przy czym spadek kopca nie może być wyższy niż 1:1,5.
 - b) 1450 mm od zewnętrznej krawędzi główki szyny dla innych materiałów.
 - 2) W czasie obsługi punktów ładunkowych zabrania się drużynie manewrowej chodzenia po składowanym ładunku i przebywania na nim.
 - 3) Wykonywanie manewrów na punktach ładunkowych powinno odbywać się sprawnie, tak aby przerwy w czynnościach ładunkowych były jak najkrótsze.
 - 4) Nie wolno dojeżdżać taborom do wagonów stojących na torach naprawczych bez uprzedniego stwierdzenia, czy pomiędzy taborom lub na taborze nie pracują ludzie lub czy nie ma innych przeszkód do uruchomienia taboru.
 - 5) Szczegółowe zasady obsługi punktów ładunkowych zawarte są w Instrukcjach współpracy z zakładami/wydziałami, które regulują współpracę pracowników zatrudnionych przy manewrach i pracowników kierujących procesami produkcyjnymi i pracami ładunkowymi.
- 6.6.9 Każdy pracownik zatrudniony przy manewrach na boczniczy kolejowej w przypadku stwierdzenia jakichkolwiek zagrożeń bezpieczeństwa pracy i taboru kolejowego zobowiązany jest niezwłocznie zgłosić zagrożenie Mistrzowi Zmianowemu Transportu, który zobowiązany jest je odpisać w swoim raporcie zmianowych i podjąć niezbędne działania zapewniające bezpieczeństwo pracy.

Rozdział VII

Organizacja obsługi punktu zdawczo - odbiorczego

1. Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym.

- 1.1. Punkt zdawczo – odbiorczy czyni całą dobę.
- 1.2. Po zważeniu składu, Przewoźnik odstawia go na wskazany przez dyżurnego ruchu nastawni PZ tor (101 – 117), na którym mogą odbywać się oględziny techniczno – handlowe.
- 1.3. Oględzin techniczno – handlowych dokonuje uprawniony pracownik Huty posiadający uprawnienia rewidenta taboru oraz upoważniony pracownik Przewoźnika (jeżeli Przewoźnik tego wymaga).
- 1.4. Uprawnionym do oględzin techniczno – handlowych ze strony Huty jest rewident taboru.
- 1.5. Po podstawieniu składów, uprawniony pracownik Przewoźnika przekazuje rewidentowi taboru wykaz wagonów w składzie R7 oraz listy przewozowe na wagony ładowne.
- 1.6. Pracownicy Huty, o których mowa w pkt. 1.3 mogą przystąpić do oględzin techniczno – handlowych dopiero po zabezpieczeniu składu przed zbiegnięciem przez Przewoźnika, odjechaniu lokomotywy oraz wpisaniu swego wyjścia w do „Książki wyjść w tory” znajdującej się u dyżurnego ruchu nastawni PZ.
- 1.7. Z chwilą dokonania odpisu o wyjściu w tory, dyżurny ruch nastawni PZ odpowiada za zapewnienie bezpiecznych warunków pracy dla wszystkich pracowników dokonujących oględzin techniczno – handlowych.
- 1.8. Dane o wagonie (numer, graniczne obciążenie, itp.) oraz wszystkie stwierdzone usterki techniczno – handlowe podawane są drogą radiową i wprowadzane do systemu komputerowego Huty.
- 1.9. Przesyłki zakwestionowane poddawane są szczegółowym oględzinom niezbędnym dla sporządzenia odpowiedniego protokołu szkodowego, do którego dołączane są dokumenty z ważenia.
- 1.10. Po zakończeniu oględzin techniczno – handlowych pracownicy dokonujący oględzin odpisują swój powrót w książce wyjścia w tory u dyżurnego ruchu nastawni PZ.
- 1.11. Po dokonaniu oględzin sporządza się wykaz R25, który podpisuje przedstawiciel Huty i Przewoźnika (po jednym egzemplarzu dla każdego).
- 1.12. Po zakończeniu całego procesu przyjmowania wagony zbierane są lokomotywą Huty w składach nie przekraczających 1400 ton netto i podstawiane są na punkty ładunkowe boczniczy lub do współużytkowników na tory bocznicowe.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

- 2. Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkt zdawczo-odbiorczy.**
- 2.1. Po wykonaniu czynności ładunkowych lokomotywa przyprawdza skład manewrowy na stację przyjęciowo – zdawczą PZ i po zważeniu składu odstawia go na wskazany przez dyżurnego ruchu nastawni PZ tor zdawczy i zabezpiecza skład przed zbiegnięciem.
 - 2.2. Dyżurny ruchu nastawni PZ powiadamia rewidenta taboru o wjeździe składu na dany tor zdawczy.
 - 2.3. Kierujący manewrami, który przyprawdził skład na stację przyjęciowo – zdawczą przekazuje rewidentowi taboru listy przewozowe na wagony ładowne.
 - 2.4. Rewident taboru informuje przewoźnika o składzie i przekazuje mu listy przewozowe na wagony ładowne.
 - 2.5. Pracownik Przewoźnika (rewident taboru, ekspedytor) a także rewident taboru ze strony Huty (o ile jest taka potrzeba) dokonują oględzin techniczno – handlowych składu.
 - 2.6. Pracownicy wymienieni w pkt. 2.5 mogą przystąpić do oględzin techniczno – handlowych po zabezpieczeniu składu przed zbiegnięciem przez kierującego manewrami, który przyprawdził skład i odjeździe lokomotywy oraz po wpisaniu swojego wyjścia do „Książki wyjścia w tory” znajdującej się u dyżurnego ruchu nastawni PZ.
 - 2.7. Z chwilą dokonania odpisu wyjścia w tory dyżurny ruchu nastawni PZ zobowiązany jest zapewnić bezpieczne warunki pracy dla wszystkich pracowników dokonujących oględzin techniczno – handlowych.
 - 2.8. W trakcie oględzin dane o wagonach oraz wszystkie uwagi techniczno – handlowe w postaci kodów podawane są drogą radiową i wpisywane do systemu komputerowego Huty.
 - 2.9. Po zakończeniu oględzin techniczno – handlowych pracownicy wymienieni w pkt. 2.5 zobowiązani są odpisać swój powrót z torów w „Książce wyjścia w tory” znajdującej się u dyżurnego ruchu nastawni PZ.
 - 2.10. Po zakończeniu oględzin i przeanalizowaniu danych sporządza się komputerowy wykaz R27, który podpisany jest przez upoważnionego pracownika użytkownika i Przewoźnika (po jednym egzemplarzu dla każdego).
 - 2.11. Wagony niezakwalifikowane do przewozu z przyczyn technicznych lub handlowych dyżurny ruchu nastawni PZ wystawia z toru zdawczego lokomotywą użytkownika.
 - 2.12. Na wagony uszkodzone na boczniczy uprawniony pracownik Przewoźnika (rewident) sporządza protokół H - 3443, który w imieniu użytkownika podpisuje Mistrz Zmianowy Transportu.
 - 2.13. W przypadkach spornych powoływana jest Komisja na wniosek pracownika użytkownika boczniczy, która na rannej zmianie rozpatruje dany protokół.
 - 2.14. Wagony zakwalifikowane do przewozu zestawiane są na torach zdawczych stacji PZ (101 – 111) w składy całopociągowe o długości do 600m. W wszystkie wagony mają być sprzęgnięte ze sobą i połączone sprzęgami powietrznymi.
 - 2.15. Po zestawieniu składu całopociągowego dyżurny ruchu nastawni PZ zgłasza Przewoźnikowi gotowość do zabrania przygotowanej relacji.
 - 2.16. Wystawienie z gotowych relacji wagonów, które z różnych przyczyn nie mogą być zabrane wykonuje Przewoźnik swoją lokomotywą.
 - 2.17. Wagony wystawione z relacji Przewoźnik wykreśla z R27 z adnotacją określającą przyczynę wykreślenia.
 - 2.18. Przewoźnik zobowiązany jest zabrać ze stacji przyjęciowo – zdawczej PZ przygotowany skład całopociągowy w terminie 8 godzin od zgłoszenia gotowości składu do zabrania.
 - 2.19. Przed zabránieniem składu całopociągowego Przewoźnik sprawdza cały skład i dokonuje uproszczonej próby hamulca.
 - 2.20. Przed zabránieniem relacji Przewoźnik sporządza wykaz R27 i zabiera dokumenty przewozowe.

Rozdział VIII

Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych

1. Charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie bocznic kolejowej.

- 1.1. Na bocznicę przewożone są materiały niebezpieczne:
- węglowodory ciekłe I.N.O. (benzol koksowniczy),
 - kwas siarkowy zawierający więcej niż 51% kwasu.
- 1.2. Informacje dla transportu dotyczące benzolu:
- Produkt wysoce łatwo palny (F,R11),
 - Produkt toksyczny (T,R45),
 - Produkt rakotwórczy kat 1 (R45),
 - Produkt mutageny kat.2 (R46),
 - Produkt niebezpieczny dla środowiska (N R 51/53),
 - Nr UN 3295,
 - Klasa 3,
 - Nalepki 3,
 - Grupa pakowania II,
 - Nazwa przewozowa Benzol,
 - Towar Wysokiego Ryzyka (TWR).
- 1.3. Informacje dla transportu dotyczące kwasu siarkowego:
- Produkt ciekły żrący,
 - Nr UN 1830,
 - Klasa 8,
 - Nalepki 8,
 - Grupa pakowania II,
 - Nazwa przewozowa Kwas siarkowy.

2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznicę kolejowej.

- 2.1. Ogólne zasady
 Postępowanie z wagonami załadowanymi materiałami niebezpiecznymi i różnymi zanieczyszczeniami po tych materiałach ujmuje § 11 instrukcji HCR-34 – Instrukcja o pracy manewrowej na bocznicę kolejowej.
- 2.2. Przejazd składu manewrowego przez stację PZ jest bacznie obserwowany i monitorowany przez dyżurnego ruchu nastawni PZ. Wszelkie zauważone nieprawidłowości przed wyjazdem składu manewrowego z materiałami niebezpiecznymi ze stacji oraz w czasie jego przejazdu należy niezwłocznie zgłosić do Mistrza Zmianowego Transportu i do ochrony Huty.
- 2.3. Składy manewrowe na torach stacji PZ zestawiane są w taki sposób, żeby wagony-cysterny załadowane materiałami niebezpiecznymi nie były włączane bezpośrednio za czynną lokomotywą, wagonem z ogniowym źródłem ogrzewania, wagonami z ludźmi, z wagonami załadowanymi długimi przedmiotami. Nie mogą być włączone jako ostatnie w składzie manewrowym. Za przepisowe zestawienie składu manewrowego odpowiedzialność ponosi dyżurny ruchu nastawni PZ.
- 2.4. W przypadku postoju składu wagonów z materiałami niebezpiecznymi na stacji PZ, dyżurny ruchu wybiera na postój taki tor, aby ograniczyć do minimum możliwość dostępu osób nieuprawnionych do wagonów, kradzieży ładunku lub zamachu na skład manewrowy.
- 2.5. Wagony podstawiane przez Przewoźnika na Stację PZ poddawane są oględzinom techniczno –handlowym przez uprawnionego pracownika Oddziału Przewozowego Wydziału Transportu.
- 2.6. Rewident taboru podaje Mistrzowi Zmianowemu Transportu i dyżurnemu ruchu nastawni PZ informacje o znajdowaniu się w składzie wagonów-cystern z materiałami niebezpiecznymi.
- 2.7. Przed wyprawieniem składu manewrowego ze stacji PZ z materiałami niebezpiecznymi, dyżurny ruchu sprawdza czy na stacji nie występują niepokojące zjawiska.
- 2.8. Zabieranie wagonów pod załadunek materiałów niebezpiecznych ze stacji PZ oraz przyprowadzanie wagonów załadowanych materiałami niebezpiecznymi do wysyłki wykonuje lokomotywa będąca w dyspozycji Koksowni Częstochowa Nowa.
- 2.9. Jazdę manewrową z wagonami z materiałami niebezpiecznymi dyżurny ruchu odpisuje w książce przebiegu z zapisem w rubryce „Uwagi” skrót „TWR”.
- 2.10. Wagony z materiałami niebezpiecznymi przyprowadzone do zdania na stację PZ są ostawione na wskazany przez dyżurnego tor (od nr 101 do nr 115) do oględzin techniczno-handlowych. Sprawdzeniu podlega między innymi stan techniczny wagonu i jego osprzęt, oplombowanie, oznakowanie wagonu nalepkami ostrzegawczymi i tablicami identyfikującymi numer zagrożenia i numer (UN) towaru niebezpiecznego.
 Ponadto należy upewnić się, czy nie upłynął termin następnego badania technicznego dla wagonów-cystern i czy wagony nie są nadmiernie załadowane oraz czy nie mają wycieków, pęknięć, braków w wyposażeniu i czy nie są zanieczyszczone ładownym towarem – oględzin dokonuje uprawniony pracownik Przewoźnika.
- 2.11. Na wykazie R25 i w zawiadomieniu R27 wpisuje się również w rubryce „Uwagi”, numer identyfikacyjny zagrożenia, numer identyfikacyjny materiału i skrót np. „TWR” (33/3295 TWR)

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

- 2.12. Pracownik Przewoźnika przyjmujący do przewozu towar niebezpieczny powinien upewnić się, czy towar niebezpieczny przeznaczony jest do przewozu zgodnie z RID oraz musi wykonać czynności sprawdzające zgodnie z Kartą UIC 471-3. Powinien sprawdzić ponadto czy do listu przewozowego dołączona jest wymagana dokumentacja.
- 2.13. Do odstawiania wagonów z materiałami niebezpiecznymi, które z jakichkolwiek powodów nie mogą być przetwarzane dalej, służy tor nr 118.
- 2.14. W przypadku jakichkolwiek zagrożeń (wyciek, wykolejenie) sposób postępowania ujmuje Plan zapewnienia bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) w transporcie kolejowym na bocznicę Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie.
- 3. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych oraz obsłudze urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych.**
- 3.1. Wszyscy pracownicy bocznicy zaangażowani w proces przewozu materiałów niebezpiecznych są szkoleni raz w roku na szkoleniach okresowych przez Doradcę ds. Przewozów Materiałów Niebezpiecznych. Po odbyciu szkolenia Doradca ds. Przewozu Materiałów Niebezpiecznych wydaje pracownikowi i do akt pracownika zaświadczenie o przeszkoleniu.
- 3.2. Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie zatrudnia Doradcę ds. Przewozów Materiałów Niebezpiecznych, który na bieżąco kontroluje, nadzoruje i szkoli pracowników.
- 3.3. Pracownicy zatrudnieni do obsługi urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych muszą być dowodnie zaznajomieni z Instrukcjami ICR0344, ICR0345 i podlegają szkoleniom okresowym prowadzonym przez Doradcę ds. Przewozów Materiałów Niebezpiecznych.
- 3.4. Postępowanie z przesyłkami niebezpiecznymi reguluje Plan zapewnienia bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) w transporcie kolejowym na bocznicę Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie.
- 4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego**
- 4.1. Bocznicę Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie nie posiada taboru własnego do przewozu materiałów niebezpiecznych.
- 4.2. Tabor kolejowy poddawany i zabierany z bocznicy jest sprawdzany przez służby przewoźnika i Huty pod kątem wyposażenia i oznakowania.
- 4.3. Sprawdzane są plomby, krany oraz prawidłowe oznakowanie nalepkami zgodnie wytycznymi RID z przewożonym materiałem niebezpiecznym.
- 4.4. Wzory nalepek ostrzegawczych stosowanych na wagonach związanych z przewozem towarów niebezpiecznych ujmuje Załącznik nr 2 do Instrukcji HCR-34– Instrukcja o pracy manewrowej na bocznicę kolejowej.

Rozdział IX

Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego

Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego sprawuje Kierownik Oddziału Infrastruktury Transportu.

Za bieżące utrzymanie nawierzchni torowej, obiektów inżynierskich i urządzeń sterowania ruchem kolejowym zgodnie z obowiązującymi przepisami wewnętrznymi odpowiada Kierownik Oddziału Infrastruktury Transportu.

Za utrzymanie pojazdów szynowych zgodnie z Dokumentacją Systemu Utrzymania Pojazdów Szynowych (lokomotyw i maszyn torowych i wagonów) odpowiada Kierownik Oddziału Infrastruktury Transportu.

1. Utrzymanie nawierzchni torowej.

1.1 Pomiar, kontrole i ocena stanu toru.

1.1.1. Pomiar oraz kontrole okresowe mają na celu ujawnienie usterek i nieprawidłowości występujących w torach w czasie ich eksploatacji. Na ich podstawie dokonuje się oceny stanu utrzymania torów.

Oceny stanu toru dokonuje się przez porównanie zarejestrowanych wyników pomiarów z wartościami nominalnymi.

Ujawnione usterki zagrażające bezpieczeństwu ruchu kolejowego powinny być natychmiast usuwane. Wzór książki kontroli stanu torów określa Załącznik nr 15 do Instrukcji HCD-1 – Instrukcja o utrzymaniu nawierzchni na bocznicach kolejowych.

1.1.2. Kontrole okresowe wynikające z przepisów „Prawa budowlanego” wykonują co najmniej raz w roku (w ramach badania bocznic) uprawnieni specjaliści posiadający odpowiednie uprawnienia budowlane.

1.1.3. Oprócz kontroli okresowych powinny być przeprowadzane dodatkowe przeglądy i kontrole w przypadkach szczególnie niesprzyjających warunków atmosferycznych (ułowy, śnieżyce, powodzie, upały, itp.).

1.1.4. Dla każdego rejonu manewrowego założona jest oddzielna „Książka obiektu budowlanego”, do której załącza się protokoły z przeprowadzonych kontroli i przeglądów.

1.1.5. Razem z „Książką obiektu budowlanego” założonego dla danego rejonu manewrowego prowadzi się „Książkę kontroli stanu torów”.

1.1.6. Do „Książki kontroli stanu torów” wpisuje się pomiary geometrii torów dokonane podczas kontroli i przeglądów torów.

1.1.7. Pomiar geometrii torów i zużycia szyn wykonuje się zgodnie z wymogami zawartymi w Instrukcji HCD-1 – Instrukcja o utrzymaniu nawierzchni na bocznicach kolejowych.

1.2. Dozorowanie torów kolejowych na bocznicach.

1.2.1. Dozorowanie torów kolejowych realizowane jest przez obchody i objazdy bocznic.

1.2.2. W trakcie obchodów torowych należy zwrócić uwagę na:

- wychłapy,
- pęknięcia toków szyn,
- nadmierne luzy na łączeniach szyn,
- boczne zużycie toków szyn,
- stan podkładów i złączek.

1.2.3. Obchodu dokonuje pracownik posiadający kwalifikacje torowicza pieszo raz na miesiąc. Stwierdzone usterki i nieprawidłowości każdorazowo odpisuje w „Książce kontroli obchodów” znajdującej się na nastawni nadzorującej dany rejon manewrowy. Wzór książki określa Załącznik nr 14 do Instrukcji HCD-1 – Instrukcja o utrzymaniu nawierzchni na bocznicach kolejowych.

1.2.4. Do bieżącej oceny stanu torów zobowiązani są pracownicy drużyn manewrowych, którzy wszystkie stwierdzone nieprawidłowości odpisują w „Książce pokładowej” i przekazują właściwemu dyżurnemu ruchu, który rejestruje usterki w „Książce kontroli obchodów”.

1.2.5. Obowiązkowo przed zimą i na wiosnę przeprowadzany jest objazd bocznic przez zespół w składzie:

- Kierownik Oddziału Infrastruktury Transportu,
- Mistrz Zmianowy Transportu,
- Specjalista Technolog Przewozów.

Szef Wydziału Transportu może wyznaczyć inny skład Komisji.

Z objazdu bocznic sporządza się protokół, w którym ujęte są wszystkie stwierdzone usterki i nieprawidłowości.

1.3. Czynności związane z konserwacją i remontami nawierzchni torowej wykonywane są zgodnie z Instrukcją HCD-1 – Instrukcja o utrzymaniu nawierzchni na bocznicach kolejowych.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

- 1.4. Oględziny, badania techniczne i utrzymanie rozjazdów na bocznicach kolejowych.
- 1.4.1. Oględziny rozjazdów z napędami elektrycznymi dokonuje pracownik z kwalifikacjami toromistrza wraz z monterem srk zgodnie z wymogami zawartymi w Instrukcji HCE-2 – Instrukcja o zasadach konserwacji, przeglądach, obsłudze i diagnostyce urządzeń sterowania ruchem na bocznicach. Stwierdzone usterki przekazuje dyżurnemu ruchu nadzorującemu dany rejon i zapisuje w „Dzienniku oględzin rozjazdów i skrzyżowań torów w jednym poziomie” (Załącznik nr 1 do instrukcji HCD – 6 – Instrukcja o oględzinach, badaniu technicznym i utrzymaniu rozjazdów na bocznicach kolejowych).
- 1.4.2. Oględziny rozjazdów poza okręgami nastawni dokonuje pracownik posiadający kwalifikacje toromistrza, który stwierdzone usterki przekazuje dyżurnemu ruchu nadzorującemu dany rejon i zapisuje je w dzienniku „Dzienniku oględzin rozjazdów i skrzyżowań torów w jednym poziomie” (Załącznik nr 1 do instrukcji HCD – 6 – Instrukcja o oględzinach, badaniu technicznym i utrzymaniu rozjazdów na bocznicach kolejowych).
- 1.4.3. Oględzin dokonuje się wzrokowo w warunkach dobrej widoczności.
- 1.4.4. W trakcie oględzin rozjazdów należy zwrócić uwagę na:
- części pękniętych, wykruszonych,
 - części nadmiernie zużytych,
 - stan podrozjazdnic,
 - doleganie iglic w obu położeniach,
 - dokładności działania zamknięć zwrotnicowych,
 - stan wskaźników zwrotnicowych
- 1.4.5. Do bieżącego sprawdzania prawidłowości i dokładności działania zwrotnic nastawianych ręcznie zobowiązani są kierujący manewrami, którzy stwierdzone usterki odpisują w „Książce pokładowej” i zgłaszają dyżurnemu ruchu zarządzającemu danym rejonem i odpisuje je w „Dzienniku oględzin rozjazdów i skrzyżowań torów w jednym poziomie”.
- 1.4.6. W okręgach nastawczych codziennie w porze dziennej oględzin rozjazdów dokonuje dyżurny ruch, który stwierdzone usterki odpisuje w „Dzienniku oględzin rozjazdów i skrzyżowań torów w jednym poziomie”.
- 1.4.7. Badania techniczne rozjazdów wykonuje się 1 raz na rok w ramach badania bocznic.
 Wyniki technicznego badania rozjazdów należy odpisać w „Dzienniku oględzin rozjazdów i skrzyżowań torów w jednym poziomie” z wyznaczeniem terminu jego usunięcia.
 Wyniki pomiarów geometrycznych rozjazdów wpisuje się do „Kartoteki rozjazdu” – „Książek badania technicznego rozjazdów i skrzyżowań torów w jednym poziomie szyn” – Załącznik nr 2 do instrukcji HCD-6 – Instrukcja o oględzinach, badaniu technicznym i utrzymaniu rozjazdów na bocznicach kolejowych.
- 1.4.8. Konserwacja rozjazdów wykonywana jest przez pracownika firmy serwisowej pod nadzorem pracownika posiadającego kwalifikacje toromistrza.
 Rozjazdy z napędami elektrycznymi konserwowane są zgodnie z wymogami zawartymi w Instrukcji HCE-2 – Instrukcja o zasadach konserwacji, przeglądach, obsłudze i diagnostyce urządzeń sterowania ruchem na bocznicach.
 Konserwowanie rozjazdów można łączyć z oględzinami rozjazdów. Czynności te są monitorowane.
- 1.4.9. Prowadzenie jakichkolwiek robót w obrębie rozjazdów musi być zgłoszone i uzgodnione z dyżurnym ruchem oraz odpisane w „Dzienniku oględzin rozjazdów i skrzyżowań torów w jednym poziomie”. Miejsce robót należy odpowiednio sygnalizować.
- 1.4.10. Zasady wykonywania napraw rozjazdów ujmuje Instrukcja HCD-6 – Instrukcja o oględzinach, badaniu technicznym i utrzymaniu rozjazdów na bocznicach kolejowych.
- 1.5. Roboty torowe wymagają:
- wpisu do „Dziennika oględzin rozjazdów i skrzyżowań torów w jednym poziomie”
 - sporządzenia notatki wyjścia w teren,
 - sporządzenia protokołu zamknięcia toru lub (rozjazdu) o ile jest taka potrzeba,
 - zabezpieczenia i sygnalizowanie miejsca robót.
- W przypadku większych robót torowych należy opracować Plan organizacji i technologii remontu. Odpowiedzialnym za spełnienie ww. wymagań jest prowadzący roboty.
- 1.6. Roboty torowe może prowadzić pracownik dozoru posiadający wymagane uprawnienia budowlane.
- 2. Konserwacja, przeglądy i utrzymanie urządzeń srk.**
- 2.1. Planowane zabiegi obsługi technicznej należy wykonywać z zakresie i terminie określonym w rocznym harmonogramie i miesięcznym wykazie konserwacji i przeglądów.
- 2.2. Harmonogram roczny należy sporządzać w taki sposób, aby w wymaganych zakresach i terminach wykonane były wszystkie zabiegi określone w Tabeli A ujętej w Załączniku nr 1 do instrukcji HCE-2 – Instrukcja o zasadach konserwacji, przeglądach, obsłudze i diagnostyce urządzeń sterowania ruchem na bocznicach.
- 2.3. Na podstawie zatwierdzonego przez Szefa Wydziału Transportu harmonogramu rocznego sporządza się miesięczne wykazy zabiegów konserwacyjnych i przeglądów okresowych urządzeń srk na każdy miesiąc.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

- 2.4. Dla każdego okręgu nastawczego zaprowadzono Książkę obiektu budowlanego urządzeń srk (PZ, SM, SWA) prowadzoną zgodnie z postanowieniami Prawa budowlanego.
- 2.5. Kierownik Oddziału Infrastruktury Transportu powinien raz na 2 miesiące sprawdzić stan utrzymania urządzeń srk na nastawniach (PZ, SM, SWA).
- 2.6. Zgodnie z prawem budowlanym raz w roku w ramach badania bocznicy na wszystkich obiektach powinno być przeprowadzone szczegółowe sprawdzenie urządzeń przez niezależnego inspektora diagnostę posiadającego odpowiednie uprawnienia. Protokół z badania dołączony jest do Książki danego obiektu budowlanego.
- 2.7. Wszystkie stwierdzone usterki dylumy ruchu odpisuje w książce E-1758, a ich usunięcie odpisuje monter srk (Technik urządzeń srk), który je usunął.
- 2.8. Wszystkie prace związane z konserwacją, przeglądami i utrzymaniem urządzeń srk na bocznicy mają być wykonywane zgodnie z Instrukcją HCE-2 – Instrukcja o zasadach konserwacji, przeglądach, obsłudze i diagnostyce urządzeń sterowania ruchem na bocznicy.

3. Utrzymanie pojazdów szynowych na bocznicy.

- 3.1. Wszystkie pojazdy szynowe Huty (lokomotywy, maszyny torowe i wagony) utrzymywane są zgodnie z Dokumentacją Systemu Utrzymania.
- 3.2. Przeglądy okresowe (poziom utrzymania w zakresie P1 – P3) nadzorowane są przez Kierownika Oddziału Infrastruktury Transportu.
- 3.3. Naprawy rewizyjne i główne wykonywane są przez specjalistyczne zakłady naprawcze.
- 3.4. Każdy pojazd szynowy posiada Świadectwo sprawności technicznej.
Kopia Świadectwa sprawności technicznej (lokomotywy i maszyny torowej) przechowywana jest na pojeździe.
Kopie Świadectw sprawności technicznej wagonu przechowuje Mistrz Zmianowy Transportu.
Dla każdego pojazdu szynowego (lokomotywa, maszyna torowa) prowadzone są:
- książka pokładowa w której maszynista zapisuje przebieg pracy pojazdu,
- książka pojazdu szynowego prowadzona przez Kierownika Oddziału Infrastruktury Transportu, w której rejestrowany jest każdy przegląd, naprawa główna, naprawa rewizyjna oraz wymiana podzespołów.
- 3.6. Uprawnionym z ramienia użytkownika bocznicy do wystawiania Świadectw sprawności technicznej pojazdów szynowych na bocznicy jest Kierownik Oddziału Infrastruktury Transportu.
- 3.7. Tabor technologiczny (podwozia do przewozu kadzi żużlowych i stalownianych) serwisowany jest przez uprawnionego serwisanta zewnętrznego w Zakładzie Stalownia.
Świadectwa sprawności technicznej tych pojazdów przesyłane są po wykonaniu przeglądu (naprawy) do Wydziału Transportu i przechowywane przez Mistrza Zmianowego Transportu.

4. Utrzymanie mostów, wiaduktów i przepustów.

- 4.1. Każdy obiekt inżynierski poddawany jest corocznej kontroli okresowej (w trakcie badania bocznicy) przez specjalistów zewnętrznych posiadających wymagane uprawnienia budowlane.
- 4.2. Z przeprowadzonej kontroli okresowej sporządzany jest Protokół kontroli okresowej obiektu budowlanego w zakresie sprawności stanu technicznego i przydatności do użytkowania. Protokół dołączany jest do Książki obiektu budowlanego.
- 4.3. Stwierdzone usterki i zagrożenia usuwane są zgodnie z opracowanym harmonogramem.
- 4.4. Wszystkie prace remontowe prowadzone na obiekcie inżynierskim muszą być odnotowane w Książce obiektu budowlanego przez osobę uprawnioną do dokonywania wpisów. Protokoły odbioru robót remontowych dołączane są do Książki obiektu budowlanego.
- 4.5. Prace remontowe na obiekcie mogą być wykonywane pod nadzorem pracownika z wymaganymi uprawnieniami budowlanymi. Po zakończeniu prac sporządzany jest protokół serwisowy.

Odpowiedzialnym za prawidłową realizację całego procesu utrzymania obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznicy przeznaczonych do ruchu kolejowego zgodnie z obowiązującymi przepisami jest Kierownik Oddziału Infrastruktury Transportu.

Rozdział X

Wymagania kwalifikacje dla pracowników związanych z transportem kolejowym na boczniczy (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na boczniczy)

1. Wykaz stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz pracowników określonych pojazdów kolejowych na boczniczy:

Lp.	Stanowisko
1.	Dyżurny ruchu
2.	Maszynista
3.	Prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie boczniczy
4.	Ustawiacz
5.	Rewident taboru

2. Na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz pracowników prowadzących określone pojazdy kolejowe może być zatrudniona osoba, która:
- posiada wymagane wykształcenie na dane stanowisko,
 - posiada zdolności fizyczne i psychiczne potwierdzone aktualnymi badaniami lekarskimi,
 - odbyła wymagane przygotowanie zawodowe na dane stanowisko,
 - zdała egzamin kwalifikacyjny przed komisją, potwierdzony świadectwem złożenia egzaminu kwalifikacyjnego,
 - zdała inny egzamin kwalifikacyjny wymagany przy dodatkowych czynnościach na dane stanowisko, potwierdzony odpowiednim świadectwem,
 - uzyskała autoryzację do pracy na danym stanowisku,
 - posiada wydane przez pracodawcę upoważnienie do wykonywania czynności na danym stanowisku potwierdzające znajomość specyfiki pracy na danym stanowisku,
 - posiada wydane przez pracodawcę prawo kierowania (dla maszynistów i prowadzących maszyny do kolejowych robót budowlanych),
 - posiada inne uprawnienia jeżeli do wykonywania określonych czynności na odpowiednim stanowisku są one wymagane na podstawie obowiązujących przepisów,
3. Maszynista zsił musi posiadać kwalifikacje:
- maszynisty spalinowego pojazdu trakcyjnego lub prowadzącego pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie boczniczy,
 - ustawiacza,
 - operatora lokomotywy zdalnie sterowanej.
4. Pracownicy na stanowiskach: maszynista, prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie boczniczy, dyżurny ruchu, ustawiacz, rewident taboru posiadają zaświadczenie z zakresu przewozu materiałów niebezpiecznych zgodnie z Działem 1.3 RID wydane przez Doradcę ds. bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych.
5. Pracownicy na stanowiskach: maszynista, ustawiacz posiadają zaświadczenie o ukończeniu kursu z zakresu wykonywania niektórych czynności związanych z kierowaniem ruchem drogowym wydane przez Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego.
6. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach wyszczególnionych w pkt. 1, muszą:
- posiadać ważne egzaminy okresowe,
 - zapoznać się za pisemnym potwierdzeniem z Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej Normalnotorowej Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
 - Wszyscy zatrudnieni pracownicy posiadają przeszkolenie z zakresu: BHP i przeciwpożarowego.
7. Szczegółowe uwarunkowania dotyczące wymaganych kwalifikacji dla boczniczy kolejowej ujmuje Instrukcja doskonalenia zawodowego i egzaminów okresowych pracowników Wydziału Transportu.

Rozdział XI

Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego na bocznicach (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na bocznicach ruchem kolejowym oraz z pracą ładunkową wagonów kolejowych)

1. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach na bocznicach:

- Nadzorujący manewry – dyżurny ruchu
- Kierujący manewrami - (maszynista zsi, ustawiacz).

2. Obowiązki dyżurnego ruchu:

2.1. Dyżurni ruchu na bocznicach spełniają funkcję nadzorującego manewry w poszczególnych rejonach manewrowych.

2.2. Nadzorujący manewrami obejmując dyżur powinien się przekonać:

- jakie prace zostały do wykonania,
- czy drużyny manewrowe są w pełnym składzie,
- czy lokomotywy manewrowe są sprawne i znajdują się w wyznaczonych rejonach,
- czy urządzenia sterowania ruchem kolejowym i urządzenia łączności w rejonie manewrowym są sprawne,
- czy w okresie zimy materiały i urządzenia pomocnicze do akcji odśnieżania znajdują się we właściwych miejscach i w dostatecznej ilości.

2.3. Stwierdzone nieprawidłowości należy usunąć we własnym zakresie, a jeżeli przekracza to możliwości nadzorującego manewrami, należy powiadomić o tym Mistrza Zmianowego Transportu.

2.4. W czasie wykonywania manewrów nadzorujący manewry powinien tak regulować pracę podległych mu rejonów manewrowych, aby nie dopuścić do opóźnień w obsłudze punktów ładunkowych oraz zbędnych postojów lokomotyw manewrowych.

2.5. W czasie pracy nadzorujący manewrami powinien sprawdzić:

- czy praca manewrowa odbywa się zgodnie z planem,
- czy wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach są na swych posterunkach i należycie wykonują swoją pracę,
- czy obsługa punktów ładunkowych odbywa się sprawnie i terminowo,
- czy wagony przewożone dla współużytkowników bocznic zostały podstawione,
- czy nie występują trudności techniczne lub organizacyjne w wykonaniu pracy według przyjętej technologii.

2.6. Obowiązki dyżurnego ruchu na poszczególnych posterunkach ruchu na bocznicach.

2.6.1. Nastawnia PZ:

- a) przyjmowanie składów manewrowych ze stacji PKP Cz-wa Mirów oraz z innych okręgów nastawczych i rejonów manewrowych bocznic,
- b) wyprawianie składów manewrowych do stacji PKP Cz-wa Mirów oraz do innych okręgów nastawczych i rejonów manewrowych bocznic,
- c) obsługa urządzeń srk na nastawni, w tym pulpitu komputerowego zgodnie z instrukcją EAB-63 opracowaną przez Bombardier Transportation (ZWJS) Polska Sp. z o.o.,
- d) układanie dróg przebiegu dlajazd manewrowych,
- e) zabezpieczenie toru, na którym odbywają się oględziny handlowe i techniczne składów manewrowych,
- f) dopilnowanie, aby pracownicy wychodzący na tory do oględzin w każdym przypadku dokonali wpisu w „Książce wyjścia w tory”, jak również po zakończeniu oględzin,
- g) nadzór nad prawidłowym gospodarowaniem płożami hamulcowymi w swoim okręgu nastawczym,
- h) przeprowadzanie zewnętrznych oględzin rozjazdów, oraz utrzymanie ich w czystości i stanie zapewniającym bezpieczeństwo ruchu,
- i) dopilnowanie, aby wagony były prawidłowo zabezpieczone przed zbiegnięciem i znajdowały się w granicach ukresów rozjazdów,
- j) prowadzenie następującej dokumentacji:
 - książki zdania i przyjęcia służby,
 - książki przebiegów R 142,
 - książki kontroli urządzeń srk E 1758,
 - dziennika oględzin rozjazdów D 831,
 - kontrolki zajętości torów,
 - książki wyjścia pracowników w tory,
- k) znajomość i przestrzeganie postanowień niniejszego regulaminu,
- l) dopilnowanie prawidłowej obsługi współużytkowników.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

2.6.2. Nastawnia SWA:

- a) kierowanie ruchem składów manewrowych, lokomotyw w okręgu nastawczym oraz nadzorowanie i koordynowanie prac manewrowych w rejonach manewrowych II, IV;
- b) przyjmowanie składów manewrowych z innych okręgów nastawczych i rejonów manewrowych bocznic,
- c) wyprawianie składów manewrowych do innych okręgów nastawczych i rejonów manewrowych bocznic,
- d) uzgadnianie jazd manewrowych do innych okręgów nastawczych i rejonów manewrowych bocznic;
- e) układanie dróg przebiegów manewrowych;
- f) obsługa urządzeń srk.,
- g) nadzór nad prawidłowym gospodarowaniem płozami hamulcowymi w swoim okręgu nastawczym;
- h) przeprowadzanie zewnętrznych oględzin rozjazdów znajdujących się w okręgu nastawczym oraz utrzymanie ich w czystości i stanie zapewniającym bezpieczeństwo ruchu;
- i) dopilnowanie, aby wagony były prawidłowo zabezpieczone przed zbiegnięciem i aby znajdowały się w ukresach rozjazdów;
- j) czuwanie nad bezpieczeństwem manewrów;
- k) prowadzenie następującej dokumentacji:
 - książki przebiegów R-142;
 - książki kontroli urządzeń srk E-1758;
 - dziennik oględzin rozjazdów D-831;
 - kontrolki zajętości torów,
- l) znajomość i przestrzeganie postanowień niniejszego regulaminu,
- m) dopilnowanie prawidłowej obsługi współużytkowników,
- n) obsługa bram,
- o) obsługa rogatek.

2.6.3. Nastawnia SM:

- a) kierowanie ruchem składów manewrowych, lokomotyw w okręgu nastawczym oraz nadzorowanie i koordynowanie prac manewrowych w podległych rejonach manewrowych V i VI,
- b) przyjmowanie składów manewrowych z innych okręgów nastawczych i rejonów manewrowych bocznic,
- c) wyprawianie składów manewrowych do innych okręgów nastawczych i rejonów manewrowych bocznic z okręgu Raków,
- d) uzgadnianie jazd manewrowych do innych okręgów nastawczych i rejonów manewrowych bocznic,
- e) koordynacja prac manewrowych w zakresie przewozów technologicznych,
- f) obsługa wagi wagonowej,
- g) obsługa automatycznej bramy nr 5,
- h) obsługa urządzeń srk,
- i) nadzór nad prawidłowym gospodarowaniem płozami hamulcowymi w swoim okręgu nastawczym,
- j) przeprowadzanie zewnętrznych oględzin rozjazdów znajdujących się w okręgu nastawczym, oraz utrzymanie ich w czystości i stanie zapewniającym bezpieczeństwo ruchu,
- k) dopilnowanie, aby wagony były prawidłowo zabezpieczone przed zbiegnięciem i aby znajdowały się w ukresach rozjazdów,
- l) zamawianie i układanie drogi przebiegu oraz przyjmowanie i wyprawianie składów manewrowych do i z okręgu manewrowego Raków,
- m) prowadzenie następującej dokumentacji:
 - książki przebiegów R-142,
 - książki kontroli urządzeń srk E-1758,
 - dziennika oględzin rozjazdów D-831,
 - kontrolki zajętości torów,
- n) znajomość i przestrzeganie postanowień niniejszego regulaminu,
- o) dopilnowanie prawidłowej obsługi współużytkowników.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

3. Obowiązki kierującego manewrami.

Zgodnie z § 4 Instrukcji HCM-34 – Instrukcja o pracy manewrowej na bocznicach kolejowych, kierującym manewrami na bocznicach jest maszynista zsl (nazywany dalej maszynistą), który posiada kwalifikacje maszynisty spalinowych pojazdów trakcyjnych lub prowadzącego pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic i ustawiacza oraz uprawnienia operatora zdalnie sterowanej lokomotywy. Dopuszcza się możliwość pracy lokomotywy bez zdalnego sterowania lokomotywą w obsadzie maszynisty i ustawiacza, wówczas kierującym manewrami jest ustawiacz.

3.1. Obowiązki maszynisty zsl.

3.1.1. Do obowiązków maszynisty zsl należy znajomość obowiązujących przepisów i instrukcji.

- 1) Maszynista zsl obowiązany jest znać w całości:
 - Instrukcję HCM-1 – Instrukcja maszynisty lokomotywy zdalnie sterowanej,
 - Instrukcję obsługi i jazdy zmodernizowanej lokomotywy typu 6De i 6Dg,
 - Regulamin pracy bocznic kolejowych Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
- 2) Maszynista zsl powinien znać i stosować postanowienia wszelkich innych instrukcji, przepisów, regulaminów, i ogłoszeń związanych z jego pracą, które są przekazane do zapoznania się przez wywieszenie, dostarczone w odbitkach zainteresowanym lub w inny sposób przyjęty do podawania wiadomości do wykorzystania i stosowania wg właściwości.

3.1.2. Obowiązki maszynisty zsl podczas pracy.

- 1) Maszynista zsl obowiązany jest wykonywać pracę w przydzielonej odzieży roboczej oraz sprzęcie ochrony indywidualnej. Ponadto winien dbać o czysty i schludny wygląd.
- 2) Podczas pracy maszynista zsl powinien posiadać:
 - prawo kierowania pojazdem trakcyjnym na właściwy rodzaj trakcji,
 - legitymację służbową lub dowód tożsamości,
 - aktualną kartę znajomości rejonów manewrowych - Załącznik Nr 2 do Instrukcji HCM-1 – Instrukcja maszynisty lokomotywy zdalnie sterowanej,
 - niezbędne upoważnienia do zdalnego sterowania lokomotywą,
 - upoważnienie do użytkowania urządzeń radiolączności,
 - upoważnienie do wykonywania czynności ustawiacza,
 - aktualną kopię świadectw sprawności technicznej pojazdu (w kabinie lokomotywy).

3.1.3. Obowiązki maszynisty zsl podczas rozpoczynania i przygotowania lokomotywy do pracy.

- 1) Maszynista zsl obowiązany jest zgłosić się do pracy w wyznaczonym miejscu i czasie.
- 2) Maszynista zsl ma obowiązek podjąć pracę w stanie psychofizycznym umożliwiającym bezpieczne wykonywanie wyznaczonych czynności.
- 3) Rozpoczęcie pracy maszynisty zsl może nastąpić w wyznaczonym rejonie pracy manewrowej lub poza nim.
- 4) Podczas rozpoczynania pracy w wyznaczonym rejonie maszynista zsl obowiązany jest:
 - zgłosić swoje przybycie przełożonemu oraz Mistrzowi Zmianowemu Transportu,
 - zapoznać się z wydanymi ogłoszeniami,
 - dokonać oględzin zewnętrznych pojazdu trakcyjnego, w szczególności ostoi lokomotywy, zestawów kołowych, ram wózków, urządzeń ciągnowo-zderznych, hamulcowych, smarowych i zabezpieczenia, reflektorów, prawidłowość działania czuwaka aktywnego lub pasywnego oraz prędkościomierza,
 - w przypadku stwierdzenia, że odpisane naprawy nie zostały wykonane, należy wpisać je ponownie do książki pokładowej i napraw, a następnie powiadomić o tym przełożonego,
 - przyjęcie stanu inwentarzowego wyposażenia lokomotywy (gaśnice, płozy, urządzenia łączności bezprzewodowej, urządzenie zdalnego sterowania itd.) oraz przeprowadzić jego test sprawnościowy,
 - sprawdzić zapas materiałów eksploatacyjnych (stan oleju napędowego, poziom oleju silnikowego, sprężarkowego, regulatora obrotów i mocy oraz przekładni rozdzielczej, poziom czynnika chłodzącego, ilość piasku w piasecznicach itd.)
 - sprawdzić stan opłombowania urządzeń pojazdu trakcyjnego, które powinny tak zabezpieczone plombami jak: urządzenie czujności, wyłączniki przekaźników, blokady drzwi, regulatory obrotów, bezpieczeństwa obrotów, ciśnienia oleju, napięcia, siłowniki, wyłączniki awaryjne rozrządu i sprężarki, odłączniki silników trakcyjnych, prądniczki napędu prędkościomierza, prądniczki obrotomierza silnika spalinowego, zaworów bezpieczeństwa zbiornika głównego, ciśnienia oleju, i innych podzespołów w zależności od serii lokomotywy,
 - sprawdzić stan techniczny oraz wyregulować wskazania zegara prędkościomierza,
 - uruchomić lokomotywę,
 - dokonać próby hamulców przydzielonej lokomotywy,
 - sprawdzić osygnalizowanie lokomotywy i sygnały dźwiękowe,
 - po dokonaniu kontroli prawidłowości działania czuwaka pasywnego lub aktywnego i radiolączności, fakt sprawdzenia i przyjęcia lokomotywy odpisać w książce pokładowej,
 - zgłosić w wyznaczonym czasie pojazd trakcyjny gotowy do pracy,
 - przestrzegać postanowień Instrukcji przekazywania zmian IP6R2.1/4 „Instrukcja przekazywania zmian”.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

3.1.4. Obowiązki maszynisty zsl podczas dojazdu lokomotywą do składu manewrowego.

- 1) Obowiązki maszynisty zsl przy dojeżdżaniu do składu manewrowego:
 - na dojazd do składu manewrowego maszynista musi otrzymać zgodę uprawnionego kierującego manewrami,
 - dojazd do składu manewrowego może nastąpić z prędkością nie przekraczającą 3 km/h, po uprzednim zatrzymaniu pojazdu w odległości około 5m od składu i przygotowaniu sprzęgu, przewodu głównego hamulcowego i zasilającego zgodnie z postanowieniami Instrukcji HSw – 1 – Przepisy o obsłudze i utrzymaniu w eksploatacji hamulców taboru kolejowego.

3.1.5. Obowiązki maszynisty zsl w czasie prowadzenia składu manewrowego lub jazdy luzem.

- 1) W czasie jazdy maszynista zsl obowiązany jest:
 - bacznie obserwować sygnały, ściśle stosować się do nich oraz zwracać uwagę na prowadzony skład manewrowy. Przy mijaniu posterunków ruchu i strażnic przejazdowych powinien uważać, czy ich obsługa nie podaje sygnałów, a w przypadku podawania stosować się do nich,
 - podczas przejazdu w obrębie bocznicy obserwować drogę przebiegu,
 - obserwować stan toru, po którym prowadzony jest skład manewrowy i w miarę możliwości także tory sąsiednie, a w razie zauważenia jakichkolwiek niewłaściwości zgłosić najbliższemu posterunkowi ruchu,
 - prowadzić pracę manewrową zgodnie z otrzymanymi poleceniami od kierującego manewrami dyżurnego ruchu. Nie można przekraczać prędkości wskazanej w regulaminie technicznym bocznicy.
- 2) Podczas jazd doświadczalnych i próbnych obowiązują inne zasady obsługi lokomotywy określone w regulaminie tych jazd.
- 3) Maszynista zsl ma obowiązek prowadzić ruch manewrowy energooszczędnie.
- 4) Na rejonach manewrowych maszynista zsl powinien zatrzymywać skład wagonów w ściśle określonym miejscu.
- 5) Maszynista zsl obowiązany jest zmniejszyć natężenie światła reflektorów w następujących okolicznościach:
 - podczas jazdy na odcinkach położonych równolegle lub pod kątem ostrym w bliskiej odległości od dróg kołowych przy mijaniu się z pojazdami drogowymi,
 - w innych okolicznościach, w których zredukowanie natężenia światła może przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa jazdy.
- 6) W przypadku zauważenia pożaru w składzie manewrowym lub innego pojazdu szynowego zauważonego na torach sąsiednich maszynista zsl obowiązany jest powiadomić najbliższy posterunek ruchu oraz w miarę możliwości jego obsługę podając lokalizację zauważonego pożaru.
- 7) W przypadku zauważenia pożaru lasu, skarpy, zabudowań, podkładów itp., maszynista zsl obowiązany jest powiadomić najbliższy posterunek ruchu podając lokalizację pożaru.
- 8) Podczas podjeżdżania do tarczy manewrowej wskazującego sygnał „Stój” maszynista zsl powinien tak regulować prędkość, aby zatrzymać skład manewrowy możliwie blisko semafora, jednak bez ryzyka pominięcia go, przy czym obraz sygnału na semaforze powinien być widoczny przez szybę pojazdu trakcyjnego.
- 9) Wszystkie zauważone usterki w działaniu urządzeń sygnalizacyjnych obowiązany jest niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu.
- 10) W przypadku uszkodzenia urządzenia łączności bezprzewodowej należy powiadomić o tym dyżurnego ruchu i postępować zgodnie z postanowieniami Instrukcji IP6R2.1/1 „Instrukcja korzystania z radiotelefonów w ruchu kolejowym na bocznicy”.

3.1.6. Obowiązki maszynisty zsl podczas wykonywania manewrów.

- 1) Zakres czynności maszynisty przy wykonywaniu pracy manewrowej regulują postanowienia:
 - Instrukcji HCR-34 – Instrukcja o pracy manewrowej na bocznicy kolejowej,
 - Regulaminu Pracy Bocznicy Kolejowej Normalnotorowej Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
- 2) W czasie prowadzenia manewrów maszynista zsl powinien zwracać szczególną uwagę na bezpieczeństwo swoje i osób postronnych.

3.1.7. Obowiązki maszynisty zsl w warunkach zimowych.

W okresie zimowym przy temperaturze poniżej 0°C, gwałtownych opadach śnieżnych oraz gdy warunki dla pracy spalinowych lokomotyw są niesprzyjające maszynista obowiązany jest:

- ściśle przestrzegać instrukcji obsługi szczególnie silnika spalinowego i jego osprzętu a w szczególności:
 - sprawdzić skuteczność pracy podgrzewacza,
 - utrzymywać w wymaganym zakresie temperaturę płynu chłodzącego silnik spalinowy.
- sprawdzić i w razie potrzeby uzupełnić alkoholem przeciwzamrażacz w układzie sprężonego powietrza,
- często odwadniać układ pneumatyczny lokomotywy,
- sprawdzać stan ładowania baterii akumulatorów i jej naładowanie,

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

- sprawdzić stan osłon brezentowych na żaluzjach wlotu powietrza do przedziałów maszynowych.
- sprawdzić stan szczelności kabiny maszynisty, stan uszczelnień drzwi i okien oraz grzejników kabinowych i szyb.

W okresie silnych opadów śniegu, zawiei i zamieci śnieżnej na przesyłanych w pociągach sprawnych lokomotywach musi znajdować się pracownik nadzorujący pracę urządzeń tego pojazdu.

3.1.8. Obowiązki maszynisty zsl podczas przekazywania lokomotywy odmiennemu maszyniście.

- 1) Maszynista zsl przed przekazaniem lokomotywy przyjmującemu maszyniście:
 - a) dokonuje w książce pokładowej wpisu informacji dotyczących:
 - stanu technicznego lokomotywy,
 - sprawności działania urządzeń czuwaka aktywnego lub pasywnego i radiołączności,
 - stanu wyposażenia lokomotywy na zasadach określonych przez Szefa Wydziału Transportu
 - b) udziela ustnej informacji w jakim stanie technicznym znajduje się lokomotywa i w miarę potrzeby pomaga w usunięciu usterek.
- 2) Maszynista zsl nie może bez zezwolenia Mistrza Zmianowego Transportu przekazać lokomotywy innemu maszyniście, lub pozostawić jej bez dozoru.
- 3) W przypadku pozostawienia lokomotywy bez przekazania jej podmiennemu maszyniście zsl, pojazd trakcyjny należy zabezpieczyć przed możliwością jego uruchomienia i zbiegnięcia, a następnie przekazać pod dozór dyżurnego ruchu.

3.1.9. Obowiązki maszynisty zsl w trakcie zakończenia pracy w rejonie manewrowym lub poza nim.

- 1) Zakończenie pracy może nastąpić w wyznaczonym rejonie pracy manewrowej lub poza nim.
- 2) Podczas zakończenia pracy na terenie wyznaczonego rejonu pracy do obowiązków maszynisty zsl należy:
 - a) unieruchomienie lokomotywy przez zaciśnięcie hamulca ręcznego lub postojowego ewentualnie zabezpieczenie przed samoczynnym zbiegnięciem w sposób określony w regulaminie technicznym, odwodnienie układu pneumatycznego i wyłączenie z pracy wszystkich urządzeń,
 - b) odnotowanie w książce pokładowej pojazdu z napędem:
 - wszystkich zauważonych podczas pracy usterek i uszkodzeń oraz oznak niewłaściwej pracy pojazdu,
 - stanu paliwa i wyposażenia inwentarzowego lokomotywy,
 - sprawności czuwaka, prędkościomierza oraz radiołączności,
 - c) odnotowanie w książce pokładowej pojazdu usterek jakie wystąpiły podczas pracy lokomotywy,
 - d) zgłoszenie wszystkich ważniejszych wydarzeń w czasie pracy Mistrzowi Zmianowemu Transportu lub Dyżurnemu Ruchu,
 - e) zapoznanie się z wydanymi nowymi ogłoszeniami,
- 3) Zapisy w książce pokładowej maszynista zsl obowiązany jest potwierdzić czytelnym podpisem.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

- 4. Obowiązki ustawiacza.** (przy pracy w systemie sterowania radiowego obowiązki ustawiacza pełni maszynista zsl)
- 4.1. Ustawiacz zobowiązany jest do odpisu rozpoczęcia i zakończenia czynności technicznych (skręcanie sprzęgów śrubowych) wykonywanych na Stacji PZ przy składach przygotowanych do odejścia. Odpisu należy dokonać w „Książce wyjścia w tory” na nastawni PZ.
- 4.2. Kierujący manewrami wykonuje manewry przy pomocy jednej lokomotywy.
- 4.3. Przed przystąpieniem do pracy kierujący manewrami powinien:
- 1) przyjąć służbę od poprzednika i stwierdzić jakie prace nie zostały wykonane przez zmianę poprzednika,
 - 2) zapoznać się u nadzorującego manewry z zadaniami do wykonania,
 - 3) jeżeli będzie miał przydzielonego do pomocy manewrowego, sprawdzić czy jest on przepisowo ubrany i czy posiada przepisowe przybory sygnałowe oraz czy jego stan nie budzi obaw co do pełnej sprawności do pracy,
 - 4) jeżeli kierującym manewrami jest maszynista zsl - sprawdzić czy lokomotywa i urządzenia do jej zdalnego sterowania są sprawne; jeżeli kierującym manewrami jest ustawiacz - sprawdzić czy maszynista jest na lokomotywie i czy nie zgłaszał usterek,
 - 5) obejść cały rejon manewrowy i sprawdzić, które tory są wolne, czy nie ma torów zamkniętych dla ruchu, czy stojące wagony nie wystają poza ukresy i czy są zabezpieczone przed zbiegnięciem, jak również czy na torach znajdują się wagony wymagające zachowania szczególnej ostrożności,
 - 6) sprawdzić czy przejazdy są wolne od taboru,
 - 7) sprawdzić stan i ilość płozów hamulcowych, stan oświetlenia i łączności używanej przy manewrach,
 - 8) sprawdzić czy w rejonie znajdują się wagony z pilnym ładunkiem, czy nie ma wykolejonego lub uszkodzonego taboru albo innych przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ludzi i taboru,
 - 9) sprawdzanie rejonu manewrowego może być powierzone manewrowemu, który zgłasza wyniki dokonanego sprawdzenia kierującemu manewrami,
 - 10) przed rozpoczęciem manewrów kierujący manewrami powinien zapoznać z planem pracy pracowników przygotowujących drogi przebiegu dla manewrów oraz, jeżeli jest nim ustawiacz, maszynistę lokomotywy manewrowej,
 - 11) upewnić się czy nie ma jakichkolwiek przeszkód do uruchomienia taboru.
- 4.4. W czasie wykonywania pracy do obowiązków kierującego manewrami należy:
- 1) rozrządzanie składów podstawianych na bocznicę przez PKP i zestawianie składów do zdania na PKP,
 - 2) podstawianie wagonów na punkty ładunkowe Huty i współużytkowników bocznic oraz zabieranie wagonów z tych punktów,
 - 3) obsługa zwrotnic i wykolejnic przewidzianych niniejszym regulaminem do obsługi przez drużynę manewrową lub wyznaczenie manewrowego do tej czynności o ile takiego ma przydzielonego,
 - 4) ścisła współpraca z pracownikami zatrudnionymi przy przygotowaniu dróg przebiegu dla manewrów,
 - 5) niezwłoczne wykonywanie poleceń dyżurnego ruchu w zakresie przerywania pracy manewrowej lub opróżnienia toru.
- 4.5. W okresie zimy kierujący manewrami oprócz wykonywania normalnych czynności powinien sprawdzić czy w rejonie manewrowym:
- 1) miejsca śliskie posypane zostały piaskiem lub żużlem w sposób zapewniający bezpieczeństwo przy manewrach oraz czy nie ma innych przeszkód do bezpiecznego poruszania się w czasie pracy,
 - 2) zwrotnice, nastawiane ręcznie oraz elektrycznie nastawnikami PWB-1 ze sterownikami PHN-1 działają prawidłowo,
 - 3) pracownicy zatrudnieni przy usuwaniu przeszkód zimowych są pod opieką nadzoru technicznego,
 - 4) płozy hamulcowe zostały oczyszczone ze śniegu i lodu,
 - 5) sygnały na urządzeniach stałych i wskaźniki są widoczne dla pracowników zatrudnionych przy manewrach.
- 4.6. Do obsługi torów, w których zwrotnice nastawia drużyna manewrowa, należy zabierać ze sobą przybory do usuwania śniegu i lodu.
- 4.7. Po zakończeniu manewrów kierujący manewrami powinien sprawdzić, czy wagony znajdują się w granicach ukresów i czy są należycie zabezpieczone od zbiegnięcia.
- 4.8. Przy przekazywaniu służby następnej zmianie należy ją powiadomić o aktualnej sytuacji, jakie polecenia nie zostały jeszcze wykonane i jakie są aktualne trudności w wykonywaniu pracy.
- 4.9. Jeżeli do nauki praktycznego wykonywania pracy manewrowej przydzielono kierującemu manewrami pracownika, to nie wolno go wyznaczyć do samodzielnego wykonywania pracy. Wszystkie czynności jakich taki pracownik ma się nauczyć powinny mu być uprzednio pokazane i zwrócona uwaga na grożące niebezpieczeństwo w przypadku nie stosowania się do udzielonych wskazówek. Wykonywanie przez pracownika odbywającego przygotowanie zawodowe poszczególnych czynności może się odbywać tylko pod bezpośrednim i stałym nadzorem wyznaczonego doświadczonego pracownika.
- 4.10. W zależności od warunków miejscowych, atmosferycznych i sytuacji ruchowej na bocznicach, kierujący manewrami powinien stosować odpowiednie sposoby pracy, umożliwiające osiągnięcie jak najlepszej sprawności i wydajności pracy manewrowej.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

4.11. Wszelkie sposoby i usprawnienia w pracy manewrowej nie powinny w niczym naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu i pracy manewrowej oraz bezpieczeństwa osobistego zatrudnionych pracowników i innych osób.

5. Obowiązki pracowników związanych z pracą ładunkową wagonów kolejowych.

5.1.1. Przez czynności ładunkowe i wyładunkowe należy rozumieć czynności związane z załadunkiem i rozładunkiem wagonów, które na bocznicę wykonują pracownicy punktów ładunkowych.

5.1.2. Obsługa hal (punktów ładunkowych) dokonana jest na żądanie Kierownika zmiany danego zakładu/wydziału lub wyznaczonego przez niego pracownika odpowiedzialnego za punkt ładunkowy. Za zapewnienie bezpiecznych warunków obsługi odpowiada odpowiedzialny pracownik punktu ładunkowego.

5.1.3. Do obowiązków pracowników pracujących na punktach ładunkowych należy:

- 1) rozładunek i załadunek wagonów w sposób zapewniający bezpieczeństwo ludzi i taboru,
- 2) plombowanie wagonów
- 3) zakładanie wymaganych przepisami nalepek ostrzegawczych
- 4) zdejmowanie naklejek dotyczących poprzedniego przewozu, z wyjątkiem nalepek dotyczących przejść granicznych w komunikacji międzynarodowej,
- 5) czyszczenie wagonów po rozładunku.
- 6) zabezpieczenie ładunku zgodnie z obowiązującymi przepisami

5.1.4. Pracownik odpowiedzialny za punkt ładunkowy powinien:

- 1) osobiście skontaktować się z kierującym manewrami aby uzgodnić warunki i zakres obsługi,
- 2) upewnić się, że nie ma żadnych przeszkód do obsługi hali,
- 3) wstrzymać pracę ludzi, suwnic i urządzeń ładunkowych,
- 4) odsunąć ludzi poza skrajnię toru,
- 5) upewnić się, że nic nie zalega w skrajni toru,
- 6) otworzyć i zabezpieczyć bramę wjazdową przed zamknięciem (o ile na punkcie ładunkowym jest brama), udzielić zgodę na wjazd kierującemu manewrami i wyświetlić zielone światło na sygnalizatorze (jeżeli jest sygnalizator),
- 7) nadzorować obsługę punktu ładunkowego,
- 8) wyegzekwować prawidłowe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem.

5.1.5. Po zakończeniu obsługi kolejowej i wyjeździe lokomotywy odpowiedzialny za punkt ładunkowy pracownik odpowiada za prawidłowe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem na podległym punkcie ładunkowym.

5.1.6. Pracownicy wykonujący czynności ładunkowe muszą posiadać niezbędne przeszkolenie z zakresu tych czynności i obowiązujących przepisów.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

Rozdział XII

Postępowanie w razie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu kolejowego.

Postępowanie w razie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu kolejowego reguluje Instrukcja HCR – 8 – Instrukcja postępowania po poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach kolejowych, zaistniałych na bocznicach kolejowych Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie.

Rozdział XIII

Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznicą kolejowa jest połączona oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę kolejową

**ADRESY I TELEFONY KONTAKTOWE PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH
WJEŹDŻAJĄCYCH NA BOCZNICĘ KOLEJOWĄ**
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie

Lp.	Nazwa przewoźnika	Adres	Kontakt	Telefon
1.	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych	42-200 Częstochowa, ul. Boya Żeleńskiego 7/9	Dyrektor Zakładu	34/370-52-30
			Naczelnik Działu Technicznego	34/376-13-10
			Dyżurny Ruchu Stacji Cz-wa	34/376-15-54
2.	PKP Cargo S.A. Śląski Zakład Spółki	42-600 Tamowski Góry, ul. Piłsudskiego 21	Dyrektor Zakładu	32/719-23-00
			Dyspozytor	32/719-13-21
			Naczelnik Sekcji Przewozów Częstochowa	34/376-14-24
			Ekspedycja Częstochowa	34/376-16-62
3.	Przedsiębiorstwo Usług Kolejowych KOLPREM Sp. z o.o.	41-308 Dąbrowa Górnicza, Al. Piłsudskiego 92	Dyspozytor	795-524-444
4.	POL-MIEDŹ TRANS Sp. z o.o.	59-301 Lubin, ul. Marii Skłodowskiej Curie 190	Dyspozytura Kolejowa	76/847-17-47
5.	DB SCHENKER Rail Polska S.A.	41-800 Zabrze, ul. Wolności 337	Dyspozytor Ruchowy	667-651-522
6.	TRANSODA Sp. z o.o.	88-100 Inowrocław, ul. Fabryczna 4	Kierownik Oddziału Transportu Kolejowego	52/354-14-74

Rozdział XIV
Postanowienia końcowe

1. Rozdzielnik Regulaminu.

Regulamin otrzymują:

- | | |
|---|--------------|
| 1. Urząd Transportu Kolejowego | - egz. nr 1 |
| 2. PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Częstochowie | - egz. nr 2, |
| 3. Biuro Zarządu | - egz. nr 3, |
| 4. Szef Wydziału Transportu | - egz. nr 4, |
| 5. Specjalista Technolog Przewozów | - egz. nr 5, |
| 6. Mistrz Zmianowy Transportu | - egz. nr 6, |
| 7. Kierownik Oddziału Infrastruktury Transportu | - egz. nr 7, |
| 8. Kierownik Oddziału Przewozowego | - egz. nr 8, |

Na pisemne wystąpienie licencjonowanego Przewoźnika kolejowego, użytkownik udostępnia (za pisemnym potwierdzeniem odbioru) Wypis z Regulaminu w zakresie obsługi bocznic kolejowej (Stacja PZ).

2. Obowiązek wprowadzenia zmian i uzupełnień w treści regulaminu.

Wszystkie zmiany i uzupełnienia opracowuje i wprowadza w uzgodnieniu z Szefem Wydziału Transportu, Specjalistą Technolog Przewozów.

3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.

Regulamin zobowiązani są przyjąć do wiadomości i stosowania:

- Kierownik Oddziału Przewozowego
- Kierownik Oddziału Infrastruktury Transportu
- Mistrz Zmianowy Transportu
- Specjalista Technolog Przewozów
- Dyżurny ruchu,
- Maszynista,
- Prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy,
- Ustawiacz,
- Rewident taboru,
- Wyznaczeni pracownicy firmy serwisowej,
- Pracownicy licencjonowanych Przewoźników kolejowych w zakresie obsługi bocznic kolejowej (Stacji PZ)

Rozdział XV
Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu

Lp.	Wyszczególnienie zmian i uzupełnień	Podstawa dokonania	Data	Podpis

Rozdział XVI
Załączniki do regulaminu

1. Plan schematyczny układu torowego całej boczniczy – Rys. Nr H0621-B-0000-S.
2. Plany schematyczne boczniczy kolejowej z naniesioną kilometracją charakterystycznych punktów, urządzeń srk oraz innych urządzeń i obiektów:
 1. Rys. Nr H0621-B-0002-S,
 2. Rys. Nr H0621-B-0003-S,
 3. Rys. Nr H0621-B-0004-S,
 4. Rys. Nr H0621-B-0005-S,
 5. Rys. Nr H0621-B-0006-S.
3. Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym, który winien być uzgodniony z zarządcą infrastruktury kolejowej, z którego torami bocznicza kolejowa jest połączona.
 1. Rys. Nr H0621-B-0005-S

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

Spis Treści

ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE	2
1. Podstawa prawna.	2
2. Cel opracowania.....	2
3. Podstawa prawna eksploatacji bocznic kolejowej.	2
4. Zakres obowiązywania regulaminu.	2
5. Użytkownik bocznic kolejowej.....	2
6. Współużytkownicy bocznic kolejowej.	2
7. Przeznaczenie bocznic kolejowej.....	3
8. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych.	3
9. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, jeżeli zostały one pozyskane od zarządców infrastruktury kolejowej, z którymi bocznic kolejowa jest połączona lub przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę.	3
 ROZDZIAŁ II OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ.	4
1. Położenie bocznic kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej z którą bocznic jest połączona.	4
2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.	4
3. Lokalizacja punktu zdawczo-odbiorczego.	4
4. Tory bocznicowe – ich układ, numerację, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem „od - do”), pojemność oraz ich pochylenia podłużne.	4
5. Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze w torach oraz sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów.....	16
6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania.	19
7. Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.	19
8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.....	19
9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.	21
10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.	25
11. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.....	25
12. Oświetlenie bocznic kolejowej.	27
13. Punkty ładunkowe.	27
14. Urządzenia ładunkowe.....	28
15. Wagi wagonowe.	29
16. Bramy kolejowe.	29
17. Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.	30
18. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.....	30
19. Sygnały, wskaźniki i tablice.	31
20. Urządzenia i środki trakcyjne.	35
21. Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony oraz tabor kolejowy specjalny, urządzenia i środki jego utrzymania.	35
22. Środki łączności.....	36
 ROZDZIAŁ III ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ KOLEJOWĄ, A TORAMI ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓRYMI BOCZNICA KOLEJOWA JEST POŁĄCZONA, OPACOWANE W OPARCIU O PRZEPISY DOTYCZĄCE TEGO ZAGADNIENIA OBOWIĄZUJĄCE U ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ.....	37
 ROZDZIAŁ IV WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ.	38
1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową.	38
2. Liczba obsług i czas ich trwania.	38
3. Masa hamująca składów manewrowych.....	38
4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę.....	38

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
 Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

5.	Ograniczenie w kursowaniu pojazdów kolejowych.....	38
6.	Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznic kolejowej.....	38
7.	Ruch lokomotyw współużytkownika bocznicy Koksownia Częstochowa Nowa po torach bocznic kolejowej. .	38
8.	Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej z którym bocznic kolejowa jest połączona.	39
ROZDZIAŁ V WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ.....		39
1.	Podział bocznic kolejowej na rejony manewrowe.....	39
2.	Maksymalna prędkość jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznic kolejowej.....	39
3.	Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.	40
4.	Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotywy) w składzie manewrowym	40
5.	Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotywy.	40
6.	Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.	41
7.	Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.....	41
8.	Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.	41
9.	Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzenia hamulców ręcznych lub włączenia hamulców zespolonych	43
10.	Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów.....	44
11.	Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.....	44
12.	Gospodarka płozami i ich użytkowanie.	45
13.	Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.....	46
ROZDZIAŁ VI ORGANIZACJA WYKONYWANIE PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ		47
1.	Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.....	47
2.	Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej:	49
3.	Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznicy.....	49
4.	Ważenie wagonów.	51
5.	Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.....	51
6.	Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych	52
ROZDZIAŁ VII ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO - ODBIORCZEGO		54
1.	Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym.....	54
2.	Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkt zdawczo-odbiorczy.....	55
ROZDZIAŁ VIII ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH .		56
ROZDZIAŁ IX NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIEM OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY, PRZEZNACZONEJ DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO		58
1.	Utrzymanie nawierzchni torowej.....	58
2.	Konserwacja, przeglądy i utrzymanie urządzeń srk.....	59
3.	Utrzymanie pojazdów szynowych na bocznicy.....	60
4.	Utrzymanie mostów, wiaduktów i przepustów.....	60
ROZDZIAŁ X WYMAGANIA KWALIFIKACJE DLA PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM NA BOCZNICY		61

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNOTOROWEJ
 Liberty Częstochowa Sp. z o.o. Oddział w Częstochowie
WYDZIAŁ TRANSPORTU

ROZDZIAŁ XI OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO NA BOCZNICY	62
1. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach na bocznicach:.....	62
2. Obowiązki dyżurnego ruchu:.....	62
3. Obowiązki kierującego manewrami.....	64
3.1. Obowiązki maszynisty	64
4. Obowiązki ustawiacza.	67
5. Obowiązki pracowników związanych z pracą ładunkową wagonów kolejowych.....	68
ROZDZIAŁ XII POSTĘPOWANIE W RAZIE POWAŻNEGO WYPADKU, WYPADKU LUB INCYDENTU KOLEJOWEGO.....	69
ROZDZIAŁ XIII WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z TORAMI KTÓREGO BOCZNICA KOLEJOWA JEST POŁĄCZONA ORAZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ KOLEJOWĄ.....	69
ROZDZIAŁ XIV POSTANOWIENIA KOŃCOWE.....	70
1. Rozdzielnik Regulaminu.....	70
2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.....	70
3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.....	70
ROZDZIAŁ XV SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU.....	71
ROZDZIAŁ XVI ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU	72