

Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej

„Betrans” spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

Bocznica kolejowa Rogowiec



Data obowiązywania regulaminu:

od 01.01.2026r.

Opracował:			Zatwierdził:		
Rafał Łęski	Kierownik Działu Obsługi Kolei	Rafał Łęski Elektronicznie podpisany przez Rafał Łęski Data: 2025.12.10 09:45:37 +01'00'	Jakub Mielczarek	Prezes Zarządu „Betrans” sp. z o. o.	Jakub Mielczarek Elektronicznie podpisany przez Jakub Mielczarek Data: 2025.12.10 12:28:06 +01'00'
			Bogdan Czarnecki	Wiceprezes Zarządu „Betrans” sp. z o. o.	Bogdan Czarnecki Elektronicznie podpisany przez Bogdan Czarnecki Data: 2025.12.10 11:54:23 +01'00'
(imię i nazwisko)	(stanowisko)	(data i podpis)	(imię i nazwisko)	(stanowisko)	(data i podpis)

Uzgodnienie

Uzgadniam Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej „Rogowiec”

Uzgodniono pod względem techniczno – ruchowym Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej „Rogowiec” obowiązujący od dnia 01.01.2026 roku.

Uzgodniła:		
Elżbieta Budka	Zastępca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych Zakładu Linii Kolejowych w Łodzi	Elżbieta Budka Elektronicznie podpisany przez Elżbieta Budka Data: 2025.12.19 10:13:09 +01'00'
(imię i nazwisko)	(stanowisko)	(data i podpis)

Zarządca infrastruktury stycznej z bocznica kolejową „Rogowiec”

Zakład Linii Kolejowych w Łodzi

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ul. Tuwima 28, 90-002 Łódź

Spis treści

I.	Postanowienia ogólne	5
1.	Bocznica kolejowa	5
1.1.	Nazwa i lokalizacja	5
1.2.	Punkt odgałęzienia	5
1.3.	Tory dojazdowe – nie dotyczy	5
1.4.	Przeznaczenie bocznicy kolejowej	5
1.5.	Status bocznicy kolejowej	5
2.	Użytkownik bocznicy kolejowej	6
2.1.	Nazwa i siedziba	6
2.2.	Podstawa do zarządzania infrastrukturą kolejową	6
3.	Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu	6
4.	Zakres obowiązywania regulaminu	7
5.	Przepisy wewnętrzne	7
5.1.	Przepisy własne:	7
5.2.	Przepisy innego zarządcy infrastruktury kolejowej – nie dotyczy	8
5.3.	Przepisy przewoźnika kolejowego – nie dotyczy	8
5.4.	Wykaz podmiotów mających obowiązek zapoznania się z przepisami wewnętrznymi obowiązującymi na bocznicy	8
II.	Opis bocznicy kolejowej	8
1.	Tory	8
1.1.	Tory zdawczo - odbiorcze na bocznicy kolejowej Rogowiec:	9
1.2.	Pozostałe tory na bocznicy kolejowej Rogowiec:	10
1.3.	Pochylenia podłużne torów bocznicy kolejowej Rogowiec:	13
2.	Rozjazdy, skrzyżowania torów	13
2.1.	Rozjazdy w torach bocznicy kolejowej Rogowiec:	14
3.	Obrotnice, suwnice i wywrotnice wagonowe	19
4.	Kolejowe obiekty inżynieryjne	19
5.	Sieć trakcyjna	19
6.	Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia	20

7.	Wagi wagonowe	22
8.	Inne urządzenia	22
9.	Bramy kolejowe	22
10.	Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	23
11.	Posterunki techniczne	25
12.	Sygnalizatory, wskaźniki i tablice	25
13.	Oświetlenie bocznic kolejowej	27
III.	Prowadzenie ruchu kolejowego	27
1.	Okręgi nastawcze	27
2.	Rejony manewrowe bocznic kolejowej	27
3.	Środki łączności	28
4.	Uzgadnianie ruchu kolejowego przez połączenie z infrastrukturą styczną	28
5.	Układanie drogi przebiegu	29
6.	Pozwolenie na jazdę	29
IV.	Warunki techniczne obsługi bocznic kolejowej	29
1.	Ograniczenia dotyczące taboru	29
2.	Maksymalne prędkości jazdy manewrowych po torach bocznic kolejowej	30
3.	Manewry przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia	30
4.	Ruch lokomotyw spoza bocznic po torach bocznic	30
5.	Możliwość wykonywania manewrów taborami bocznic po infrastrukturze stycznej	30
V.	Zasady prowadzenia pracy manewrowej	31
1.	Podmioty uprawnione do wykonywania manewrów	31
2.	Tabor kolejowy dedykowany do obsługi bocznic kolejowej	31
3.	Urządzenia i środki trakcyjne	31
4.	Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie	31
5.	Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie	31
6.	Dozwolone sposoby wykonywania manewrów	31
7.	Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym	32
8.	Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw	32

VI. Organizacja pracy manewrowej	33
1. Podstawianie wagonów na bocznicy kolejowej.....	33
2. Zabieranie wagonów z bocznic kolejowej.....	33
3. Ważenie wagonów.....	34
4. Planowanie pracy manewrowej.....	34
5. Powiadamianie pracowników	34
VII. Obsługa punktów zdawczo-odbiorczych i ładunkowych.....	34
1. Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych	34
2. Urządzenia ładunkowe	35
3. Czynności ładunkowe	35
4. Przekazywanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych.....	37
VIII. Towary niebezpieczne.....	37
1. Opis towarów niebezpiecznych na bocznic kolejowej.....	37
2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznic kolejowej.....	38
3. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych	39
4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego	41
5. Doradca ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.....	41
IX. Nadzór nad stanem technicznym i utrzymanie	41
1. Infrastruktura kolejowa.....	41
2. Tabor kolejowy	43
3. Urządzenia nie stanowiące infrastruktury kolejowej	43
X. Stanowiska związane z transportem kolejowym i określone dla nich wymagania kwalifikacyjne.....	43
XI. Bezpieczeństwo	44
1. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego	44
2. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.....	45
3. Działania podejmowane we współpracy z innymi zarządcami infrastruktury	46
4. Postępowanie w razie wypadku lub incydentu	46
5. Postępowanie w sytuacjach wpływających na bezpieczeństwo	49

XII. Współpraca z innymi podmiotami	50
1. Jednostki organizacyjne wyznaczone do współpracy.....	50
2. Tryb rozstrzygania sporów z zarządcami infrastruktury stycznej	50
3. Wykaz adresów i numerów telefonów	51
XIII. Postanowienia końcowe	51
1. Rozdzielnik regulaminu.....	51
2. Sposób udostępnienia regulaminu pracownikom bocznic kolejowej.....	51
3. Procedura wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu	51
4. Osoba odpowiedzialna za aktualność regulaminu	51
XIV. Załączniki do regulaminu.....	52
1. Wzór wykazu osób zapoznanych z treścią Regulaminu	52
2. Plan schematyczny bocznic kolejowej.....	52
XV. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu	52

I. Postanowienia ogólne

1. Bocznicą kolejową

1.1. Nazwa i lokalizacja

Bocznicą kolejową „Rogowiec”

Bocznicą kolejową „Rogowiec” położona jest w km 34,350 linii kolejowej nr 24 Piotrków Trybunalski – Zarzecze (koniec linii kolejowej), zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A..

Początkiem bocznicy jest kilometr 34,350 ww. linii kolejowej, stanowiący jednocześnie km 0,000 bocznicy. Punkt końcowy - koziół oporowy w torze nr 1a_Z w km 8,480.

1.2. Punkt odgałęzienia

Punktem odgałęzienia jest km 34,350 linii kolejowej nr 24 Piotrków Trybunalski – Zarzecze.

1.3. Tory dojazdowe – nie dotyczy

1.4. Przeznaczenie bocznicy kolejowej

Bocznicą kolejową Rogowiec przeznaczona jest do przyjmowania wagonów ładownych pod rozładunek oraz próżnych wagonów pod załadunek dla potrzeb własnych zarządcy bądź właściciela lub innych podmiotów:

- a. w całych składach,
- b. w grupach wagonowych,
- c. w pojedynczych wagonach.

Bocznicą kolejową Rogowiec udostępniona jest zgodnie z Regulaminem sieci oraz cennikiem opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez „Betrans” sp. z o. o. obowiązującego na dany rok.

1.5. Status bocznicy kolejowej

Infrastruktura kolejowa zarządzana przez „Betrans” sp. z o.o. otrzymuje status bocznicy kolejowej podlegającej udostępnianiu z elementami infrastruktury prywatnej i nieczynnej.

Schemat infrastruktury wraz z wykazem torów podlegających udostępnieniu stanowią załącznik do Regulaminu Sieci zarządzanej przez „Betrans” sp. z o. o, dostępnego na stronie <https://betrans.pl/>.

2. Użytkownik bocznicy kolejowej

2.1. Nazwa i siedziba

Użytkownikiem bocznicy kolejowej Rogowiec jest:

„Betrans” spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

Kalisko 13, 97-400 Bełchatów, skr. poczt. 98

Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi, XX Wydział Krajowego Rejestru Sądowego

Numer KRS: 0000134150

Kapitał Zakładowy: 16 078 500,00 PLN

REGON 592178498

NIP 769-19-76-060

Właścicielami bocznicy kolejowej „Rogowiec” są:

- PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna Spółka Akcyjna Oddział Kopalnia Węgla Brunatnego Bełchatów 97-400 Bełchatów skr. poczt. 100, Rogowiec, ul. Św. Barbary 3,
- PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna Spółka Akcyjna Oddział Elektrownia Bełchatów, Wola Grzymalina 3, 97-406 Bełchatów.

2.2. Podstawa do zarządzania infrastrukturą kolejową

- a. Umowa dzierżawy bocznicy kolejowej nr BC/210/2013 zawarta dnia 31.12.2013 roku pomiędzy PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna Spółka Akcyjna Oddział Kopalnia Węgla Brunatnego Bełchatów a „Betrans” sp. z o.o.
- b. Umowa dzierżawy bocznicy kolejowej nr BC/14/2014 zawarta dnia 23.01.2014 roku pomiędzy PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna Spółka Akcyjna Oddział Elektrownia Bełchatów a „Betrans” sp. z o.o.

3. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu

Podstawą prawną jest wymóg posiadania Regulaminu Pracy Bocznicy określony w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, w związku z postanowieniami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Celem poniższego regulaminu jest określenie technicznych i organizacyjnych warunków realizacji zadań użytkownika bocznicy kolejowej, w tym ustalenie zasad i wymagań bezpiecznego prowadzenia ruchu manewrowego, określenie wymogów obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz bezpiecznej obsługi punktów ładunkowych z dostosowaniem przepisów ogólnych do warunków miejscowych. Regulamin ustala zakres i porządek pracy oraz czynności związanych z wykonywaniem manewrów i prac za i wyładunkowych na bocznicy, jak też

zapewnienie utrzymania w należyтым stanie technicznym torów, rozjazdów, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, a także urządzeń za i wyładunkowych w warunkach normalnych, jak również podczas trudnych warunków atmosferycznych (zimowych) uwzględniających bezpieczeństwo:

- a. pracowników transportu kolejowego,
- b. innych osób znajdujących się w rejonie prac manewrowych oraz za i wyładunkowych,
- c. taboru kolejowego i urządzeń za i wyładunkowych na terenie bocznic kolejowej.

4. Zakres obowiązywania regulaminu

Postanowienia regulaminu obowiązują pracowników spółki „Bettrans” w zakresie czynności związanych z transportem kolejowym tj. prowadzeniem ruchu manewrowego, wykonywaniem pracy manewrowej związanej z rozformowywaniem składów przybyłych, podstawianiem na punkty ładunkowe, zabieranie wagonów z punktów ładunkowych, formowaniem składów manewrowych do odejścia, nadzoru nad pracą manewrową, a także odbiorem i przekazywaniem wagonów od i dla przewoźników.

Nazwy stanowisk, których regulamin dotyczy:

- a. dyżurny ruchu,
- b. manewrowy,
- c. ustawiacz,
- d. prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic kolejowej,
- e. toromistrz,
- f. automatyk,
- g. robotnik torowy,

5. Przepisy wewnętrzne

5.1. Przepisy własne:

- a. „Przepisy wewnętrzne Budowa i utrzymanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym” z dnia 02.11.2022 roku.
- b. „Instrukcja zasad i wymagań organizacyjnych związanych z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych w „Bettrans” sp. z o. o. ” z dnia 18.04.2025 roku.
- c. „Instrukcja postępowania przy przewozie towarów niebezpiecznych koleją” z dnia 18.04.2025r.
- d. „Instrukcja w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym” z dnia 01.12.2024r.
- e. „Przepisy wewnętrzne prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji” z dnia 29.08.2019 roku.
- f. „Przepisy wewnętrzne utrzymania infrastruktury” z dnia 28.01.2020 roku.

- 5.2. Przepisy innego zarządcy infrastruktury kolejowej – nie dotyczy.
- 5.3. Przepisy przewoźnika kolejowego – nie dotyczy.
- 5.4. Wykaz podmiotów mających obowiązek zapoznania się z przepisami wewnętrznymi obowiązującymi na bocznicę
 - a. „Betrans” sp. z o. o.

II. Opis bocznicy kolejowej

1. Tory

W skład bocznicy kolejowej „Rogowiec” wchodzi torów zdawczo – odbiorcze, dojazdowe, ochronne oraz punkty ładunkowe. Tory bocznicy kolejowej Rogowiec pobudowane są z szyn typu średniego S 49 i S 42 o dopuszczalnym nacisku na szynę 22 ton/oś.

Dla określenia długości ogólnej torów bocznicy pomiędzy charakterystycznymi ich punktami przyjęto oznaczenia:

Użyte skróty:
PK - przejazd kolejowy
UR - ukres
p.r. - początek rozjazdu
k.r. - koniec rozjazdu
ś.r. - środek rozjazdu
KO - kozioł oporowy/żeberko ochronne
wk - wykolejnica
GPLK - Granica punktu styku linii kolejowej
wew - wewnętrzny (przejazd/przejście)
brama - brama wjazdowa

1.1. Tory zdawczo - odbiorcze na bocznicy kolejowej Rogowiec:

Nr toru	Przeznaczenie	Długość ogólna od	Długość ogólna do	Długość ogólna [m]	Długość budowlana od	Długość budowlana do	Długość budowlana [m]	Długość użyteczna od	Długość użyteczna do	Długość użyteczna [m]	Szyny	Podkłady	Podsypka	Zarządca/ użytkownik
1	zdawczo - odbiorczy	p.r. Rz7	p.r. Rz98	1 583	Rz7	Rz98	1 468	SemF	UR	1 160	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
3	zdawczo - odbiorczy	ś.r. ś.r. Rkpd8	ś.r. Rkpd94	1 355	Rkpd8	Rkpd94	1 322	SemE	UR	1 190	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
5	zdawczo - odbiorczy	ś.r. Rkpd8	ś.r. Rkpd91	1 305	Rkpd11	Rkpd91	1 272	SemD5	UR	980	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
7	zdawczo - odbiorczy	p.r. Rz13	p.r. Rz85	1 130	Rz13	Rz85	1 076	SemD7	UR	980	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
9	zdawczo - odbiorczy	ś.r. Rkpd11	p.r. Rz87	1 225	Rkpd11	Rz87	1 127	SemD9	UR	920	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
11	zdawczo - odbiorczy	p.r. Rz18	p.r. Rz83	1 035	Rz18	Rz83	926	SemC11	UR	790	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
13	zdawczo - odbiorczy, załadunkowy	p.r. Rz23	p.r. Rz81	910	Rz23	Rz81	856	SemC13	UR	790	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
Razem długość [m]				8 543				8 047			6 810			

1.2. Pozostałe tory na bocznicy kolejowej Rogowiec:

Nr toru	Przeznaczenie	Długość ogólna od	Długość ogólna do	Długość ogólna [m]	Długość budowlana od	Długość budowlana do	Długość budowlana [m]	Długość użyteczna od	Długość użyteczna do	Długość użyteczna [m]	Szyny	Podkłady	Podsypka	Zarządca/ użytkownik
1R	dojazdowy	GPLK	p.r. Rz7	2 787	GPLK	p.r. Rz7	2 787	-	-	-	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
3a	ochronny	ś.r. Rkpd 8	KO	217	Rkpd 8	KO	194	UR	KO	65	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
20	ochronny	ś.r. Rkpd19	KO	140	Rkpd19	KO	125	Tor nieczynny	Tor nieczynny	Tor nieczynny	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
22	dojazdowy	ś.r. Rkpd19	p.r. Rz28	237	Rz24	Rz28	135	UR	UR	100	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
24	wagowy	p.r. Rz24	p.r. Rz28	196	Rz24	Rz28	142	UR	UR	100	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
25	załadunkowy	p.r. Rz20	p.r. Rz53	688	Rz20	Rz53	634	UR	UR	610	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
26	rozładunkowy	p.r. Rz28	KO	330	Rz28	KO	330	Rz28	KO	330	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
27	załadunkowy	p.r. Rz53	ś.r. Rkpd91	475	Rz53	Rkpd91	458	Rz53	Rz75	360	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
31	manewrowy	ś.r. Rkpd11	KO	630	Rkpd11	KO	607	Rz1	KO	430	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
33	dojazdowy	p.r. Rz9	p.r. Rz20	162	p.r. Rz9	p.r. Rz20	135	UR	p.r. Rz20	120	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
52	dojazdowy	p.r. Rz20	p.r. Rz43	193	Rz20	Rz43	166	UR	Rz43	140	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
54	dojazdowy	p.r. Rz43	p.r. Rz49	394	Rz43	Rz49	340	BRA	UR	145	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
55	dojazdowy	p.r. Rz43	p.r. Rz53	480	Rz43	Rz53	426	BRA	UR	145	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
89	ochronny	p.r. Rz75	KO	186	Rz75	KO	153	Tor nieczynny	Tor nieczynny	Tor nieczynny	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
100a	ochronny	p.r. Rz98	KO	55	Rz98	KO	18	Tor nieczynny	Tor nieczynny	Tor nieczynny	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
100	dojazdowy	p.r. Rz 98	p.r. Rz 330	2 102	p.r. Rz 98	p.r. Rz 330	2 075	Rz 325	brama	686	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
102	dojazdowy	ś.r. Rkpd94	p.r. Rz101	402	ś.r. Rkpd94	p.r. Rz101	358	Tor nieczynny	Tor nieczynny	Tor nieczynny	S-42	Drewniane	Pospółka	„Betrans” sp. z o.o.
103	rozładunkowy	p.r. Rz107	p.r. Rz109	551	p.r. Rz107	p.r. Rz109	497	Tor nieczynny	Tor nieczynny	Tor nieczynny	S-42	Drewniane	Pospółka	„Betrans” sp. z o.o.
103b	rozładunkowy	p.r. Rz109	KO	360	p.r. Rz109	KO	333	Tor nieczynny	Tor nieczynny	Tor nieczynny	S-42	Drewniane	Pospółka	„Betrans” sp. z o.o.
103c	rozładunkowy	p.r. Rz113	PK	125	p.r. Rz113	PK	98	Tor nieczynny	Tor nieczynny	Tor nieczynny	S-42	Drewniane	Pospółka	„Betrans” sp. z o.o.
104	dojazdowy	p.r. Rz108	PK	550	p.r. Rz108	PK	550	Tor nieczynny	Tor nieczynny	Tor nieczynny	S-42	Drewniane	Pospółka	„Betrans” sp. z o.o.

105	dojazdowy	p.r. Rz101	p.r. Rz106	384	p.r. Rz101	p.r. Rz106	330	Tor nieczynny	Tor nieczynny	Tor nieczynny	S-42	Drewniane	Pospółka	„Betrans” sp. z o.o.
105a	dojazdowy	p.r. Rz106	KO	61	p.r. Rz106	KO	36	Tor nieczynny	Tor nieczynny	Tor nieczynny	S-42	Drewniane	Pospółka	„Betrans” sp. z o.o.
105b	dojazdowy	p.r. Rz107	PK	550	p.r. Rz107	PK	550	Tor nieczynny	Tor nieczynny	Tor nieczynny	S-42	Drewniane	Pospółka	„Betrans” sp. z o.o.
106	dojazdowy	p.r. Rz91	p.r. Rz01	2 835	p.r. Rz91	p.r. Rz01	2 819	Tm92	PK	520	S-49	Drewniane	Pospółka	„Betrans” sp. z o.o.
202	dojazdowy	p.r. Rz 306	brama Di4	1 722	Rz 306	brama Di4	1 640	-	-	-	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
204	rozładunkowy	p.r. Rz 202	KO	214	Rz 202	KO	187	Tor nieczynny	Tor nieczynny	Tor nieczynny	S-49	Drewniane	Tłuczeń	Binż S.A.
205	rozładunkowy	p.r. Rz 308	KO	1 430	Rz 308	KO	1 375	brama	UR 212	159	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
208	rozładunkowy	p.r. Rz 211	p.r. Rz 212	257	Rz 211	Rz 212	202	brama	UR 212	159	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
300	dojazdowy	ś.r. Rkpd 19	p.r. Rz 314	1 866	Rkpd 19	Rz 314	1 660	-	-	-	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
301	ochronny	p.r. Rz 301	KO	62	Rz 301	KO	35	UR 301	KO	16	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
310	dojazdowo- rozładunkowy	p.r. Rz 309	KO	1 226	Rz 309	KO	1 197	brama	KO	225	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
313	rozładunkowy	p.r. Rz 310	KO	291	Rz 310	KO	264	Tor nieczynny	Tor nieczynny	Tor nieczynny	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
314	rozładunkowy	p.r. Rz 311	KO	1 458	Rz 311	KO	1 431	PK 4 (0.499)	PK 5 (0.774)	265	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
321	rozładunkowy	p.r. Rz 313	KO	1 151	Rz 313	KO	1 025	brama	PK 2 (0.214)	133	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
322	dojazdowy	p.r. Rz 314	p.r. Rz 325	436	Rz 314	Rz 325	382	UR 314	PK 2 (0.111)	68	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
323	rozładunkowy	p.r. Rz 314	KO	173	Rz 314	KO	145	Tor nieczynny	Tor nieczynny	Tor nieczynny	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
330	dojazdowy	p.r. Rz 330	p.r. Rz 339	1 315	Rz 330	Rz 339	1 178	UR 334	UR 336	324	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
331	odstawczy	p.r. Rz 334	p.r. Rz 335	365	p.r. Rz 334	p.r. Rz 335	313	UR 334	UR 335	281	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
332	załadunkowy	p.r. Rz 333	p.r. Rz 336	453	p.r. Rz 333	p.r. Rz 336	345	UR 333	UR 335	326	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
334	rozładunkowy	p.r. Rz 338	KO	623	Rz 338	KO	596	Tor nieczynny	Tor nieczynny	Tor nieczynny	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
335	rozładunkowy	p.r. Rz 340	KO	511	Rz 340	KO	485	brama	KO	266	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
336	rozładunkowy	p.r. Rz 339	KO	555	Rz 339	KO	500	brama	KO	267	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
337	rozładunkowy	p.r. Rz 339	KO	584	Rz 339	KO	547	Tor nieczynny	Tor nieczynny	Tor nieczynny	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
338	ochronny	p.r. Rz 343	KO	106	Rz 343	KO	79	UR 343	KO	63	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.

339	rozładunkowy	p.r. Rz 328	KO	1 819	Rz 328	KO	1 819	-	-	-	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
340	załadunkowy	p.r. Rz 327	KO	614	Rz 327	KO	587	UR 327	PK 1 (0.525)	476	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
341	rozładunkowy	p.r. Rz 343	KO	1 109	Rz 343	KO	1 049	brama	UR 327	674	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
343	załadunkowy	p.r. Rz 330	KO	733	Rz 330	KO	653	PK 5 (0.417)	PK 6 (0.595)	169	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
344	objazdowy	p.r. Rz 331	p.r. Rz 332	425	Rz 331	KO	372	PK 2 (0.156)	PK 3 (0.335)	168	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
302c	dojazdowy	brama Di4	p.r. Rz 343	274	brama Di4	Rz 343	247	PK 2 (0.050)	PK 3 (0.113)	57	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
321a	objazdowy	p.r. Rz 322	p.r. Rz 323	466	Rz 322	Rz 323	412	-	-	-	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
1_Z	dojazdowy	p.r. Rz1_Z	p.r. Rz6_Z	744	p.r. Rz1_Z	p.r. Rz6_Z	717	p.r. Rz1_Z	PK	577	S-42	Drewniane	Pospółka	„Betrans” sp. z o.o.
1a_Z	dojazdowy	p.r. Rz6_Z	KO	750	p.r. Rz6_Z	KO	624	p.r. Rz6_Z	UR	339	S-42	Drewniane	Pospółka	„Betrans” sp. z o.o.
2_Z	dojazdowy	p.r. Rz6_Z	p.r. Rz11_Z	475	p.r. Rz6_Z	p.r. Rz11_Z	349	p.r. Rz6_Z	UR	198	S-42	Drewniane	Pospółka	„Betrans” sp. z o.o.
3_Z	załadunkowy	p.r. Rz1_Z	p.r. Rz4_Z	632	p.r. Rz1_Z	p.r. Rz4_Z	605	p.r. Rz1_Z	p.r. Rz4_Z	510	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
3a_Z	załadunkowy	p.r. Rz4_Z	KO	597	p.r. Rz4_Z	KO	570	p.r. Rz4_Z	KO	568	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
3b_Z	ochronny	p.r. Rz2_Z	KO	63	p.r. Rz2_Z	KO	35	Tor nieczynny	Tor nieczynny	Tor nieczynny	S-49	Drewniane	Pospółka	„Betrans” sp. z o.o.
5_Z	załadunkowy	p.r. 3_Z	p.r. Rz5_Z	626	p.r. Rz3_Z	p.r. Rz5_Z	599	p.r. Rz3_Z	p.r. Rz5_Z	570	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
5a_Z	załadunkowy	p.r. Rz5_Z	KO (5a_Z)	522	p.r. Rz 4_Z	KO (5a_Z)	495	p.r. Rz5_Z	KO	520	S-49	Drewniane	Tłuczeń	„Betrans” sp. z o.o.
6_Z	rozładunkowy	ś.r. Rzkp 7_Z	KO	665	ś.r. Rzkp7_Z	KO	638	ś.r. Rzkp7_Z	KO	620	S-42	Drewniane	Pospółka	„Betrans” sp. z o.o.
Razem długość [m]				40 402			37 653			11 749				

1.3. Pochylenia podłużne torów bocznicy kolejowej Rogowiec:

Numer toru	maks. spadek ‰	maks. wzniesienie ‰
1R	3,5	4,6
102	0	0
103	0	0
106	9	2,5
1	0,5	
2	0,5	0
3	0,5	
5	0,5	
7	0,5	
9	0,5	
11	0,5	3
13	0,5	0
3_Z	9	2,5
5_Z	9	2,5
6_Z	9	2,5
300	9	
301	0,5	
302c	12	
310		1
313		5,2
314	5,2	

Numer toru	maks. spadek ‰	maks. wzniesienie ‰
321		3,8
321a		3,8
322	1,5	
323	0	0
202	4,8	
203	1,5	
205	4,8	
100	9,8	
330		3
331	0	0
332	0	0
334	0	0
335	0	0
336	0	0
337	0	0
338		0,8
339		3,6
340		2,7
341		0,8
343	0	
344	0	0
346	0	0

2. Rozjazdy, skrzyżowania torów

Rozjazdy bocznicy kolejowej Rogowiec pobudowane są z szyn typu średniego S 49 i S 42 o dopuszczalnym nacisku na szynę 22 ton/oś.

Przeciwwagi zwrotnic na bocznicy kolejowej Rogowiec powinny być pomalowane do połowy na kolor biały i kolor czarny (zwrócony ku dołowi wskazuje położenie zasadnicze zwrotnicy) oraz poprzeczne czerwone paski.

2.1. Rozjazdy w torach bocznicy kolejowej Rogowiec:

Nr rozjazdu	Nr toru	Początek rozjazdu [km]	Koniec rozjazdu [km]	Ukres [km]	Rodzaj	Kierunek	Położenie zasadnicze	Typ	Skos	Promień [m]	Długość [m]	Podrozjazdy	Podsypka	Oświetlenie	Sposób obsługi	Zarządca/ użytkownik
1	31	2+695	2+722	2+737	zwyczajny	lewy	Na tor 31	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	tak	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
3	3	2+766	2+793	2+808	zwyczajny	lewy	Na tor 3a	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	tak	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
7	1	2+787	2+814	2+829	zwyczajny	prawy	Na tor 1	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	tak	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
8	3	2+830	2+863	3+874 3+937	krzyżowy	n/d	Na tor 3	S-49	1:9	190	33,23	drewniane	tłuczeń	tak	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
9	5	2+839	2+866	2+881	zwyczajny	prawy	Na tor 5	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	tak	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
10	3	2+875	2+902	2+917	zwyczajny	lewy	Na tor 3	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	tak	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
11	5	2+880	2+913	3+924 3+987	krzyżowy	n/d	Na tor 5	S-49	1:9	190	33,23	drewniane	tłuczeń	tak	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
12	1	2+917	2+950	3+962 4+024	krzyżowy	n/d	Na tor 1	S-49	1:9	190	33,23	drewniane	tłuczeń	tak	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
13	5	2+937	2+964	2+979	zwyczajny	prawy	Na tor 5	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	tak	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
18	9	2+986	3+013	3+028	zwyczajny	lewy	Na tor 9	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	tak	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
19	20	2+979	3+012	4+023 4+086	krzyżowy	n/d	Na tor 20	S-49	1:9	190	33,23	drewniane	tłuczeń	tak	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
20	33	2+999	3+026	3+041	zwyczajny	prawy	Na tor 25	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	tak	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.

23	13	3+049	3+076	3+091	zwyczajny	lewy	Na tor 11	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	tak	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
24	22	3+040	3+067	3+082	zwyczajny	lewy	Na tor 22	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	tak	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
28	22	3+233	3+206	3+275	zwyczajny	prawy	Na tor 26	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	tak	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
43	52	3+162	3+191	3+203	zwyczajny	prawy	Na tor 54	S-49	1:7.5/6.6	190	28,624	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
49	57	3+574	3+545	3+533	zwyczajny	prawy	Na tor 54	S-49	1:7.5/6.6	190	28,624	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
53	27	3+687	3+658	3+646	zwyczajny	lewy	Na tor 25	S-49	1:7.5/6.6	190	28,624	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
75	29	4+040	4+069	4+081	zwyczajny	prawy	Na tor 87	S-49	1:7.5/6.6	190	28,624	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
81	13	3+957	3+930	3+915	zwyczajny	prawy	Na tor 11	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	tak	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
83	9	4+020	3+993	3+978	zwyczajny	prawy	Na tor 9	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	tak	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
85	5	4+067	4+040	4+025	zwyczajny	lewy	Na tor 5	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	tak	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
87	5	4+120	4+093	4+078	zwyczajny	prawy	Na tor 5	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	tak	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
94	3	4+186	4+219	5+230 5+293	krzyżowy	n/d	Na tor 3, 102	S-49	1:9	190	33,23	drewniane	tłuczeń	tak	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
91	3	4+137	4+170	5+181 5+244	krzyżowy	n/d	Na tor 5, 106	S-49	1:9	190	33,23	drewniane	tłuczeń	tak	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
96	1	4+263	4+236	4+221	zwyczajny	lewy	Na tor 1	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	tak	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
98	100 a	4+369	4+341	4+327	zwyczajny	lewy	Na tor 100	S-42	1:9	205	28,108	drewniane	tłuczeń	tak	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
106	105	4+935	4+907	4+893	zwyczajny	prawy	-	S-42	1:9	205	28,108	drewniane	Pospółka	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.

107	105	4+946	4+974	4+988	zwyczajny	lewy	-	S-42	1:9	205	28,108	drewniane	Pospółka	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
108	104	4+982	5+010	5+024	zwyczajny	lewy	-	S-42	1:9	205	28,108	drewniane	Pospółka	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
109	103	5+491	5+518	5+533	zwyczajny	lewy	-	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	Pospółka	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
113	103	5+397	5+424	5+439	zwyczajny	lewy	-	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	Pospółka	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
202	202	0+918	0+945	0+960	zwyczajny	prawy	Na tor 202	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
211	205	1+186	1+213	1+228	zwyczajny	prawy	Na tor 205	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
212	205	1+442	1+415	1+400	zwyczajny	lewy	Na tor 205	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
301	300	0+060	0+033	0+102	zwyczajny	prawy	Na tor 301	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	tak	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
306	300	1+152	1+179	1+194	zwyczajny	lewy	Na tor 300	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
308	300	1+343	1+370	1+385	zwyczajny	lewy	Na tor 300	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
309	300	1+491	1+518	1+533	zwyczajny	lewy	Na tor 300	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
310	300	1+639	1+666	1+681	zwyczajny	lewy	Na tor 300	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
311	300	1+692	1+719	1+734	zwyczajny	lewy	Na tor 300	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
313	300	1+806	1+833	1+848	zwyczajny	lewy	Na tor 300	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
314	322	0+000	0+027	0+042	zwyczajny	prawy	Na tor 322	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
322	321	0+286	0+313	0+328	zwyczajny	lewy	Na tor 321	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.

323	321	0+730	0+703	0+688	zwyczajny	prawy	Na tor 321	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
325	100	1+168	1+141	1+126	zwyczajny	prawy	Na tor 100	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
327	341	0+803	0+776	0+761	zwyczajny	lewy	Na tor 341	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
328	341	0+822	0+849	0+864	zwyczajny	prawy	Na tor 341	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
330	330	0+000	0+025	0+041	zwyczajny	prawy	Na tor 330	S-49	1:6,6	190	25,222	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
331	343	0+272	0+299	0+314	zwyczajny	prawy	Na tor 344	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
332	343	0+672	0+647	0+631	zwyczajny	lewy	Na tor 343	S-49	1:7,5	190	25,222	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
333	330	0+575	0+602	0+617	zwyczajny	lewy	Na tor 330	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
334	330	0+618	0+645	0+660	zwyczajny	lewy	Na tor 330	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
335	332	0+411	0+384	0+369	zwyczajny	lewy	Na tor 346	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
336	330	1+019	1+046	1+061	zwyczajny	lewy	Na tor 330	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
338	330	1+133	1+106	1+091	zwyczajny	lewy	Na tor 330	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
339	337	0+000	0+027	0+042	zwyczajny	lewy	Na tor 337	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
340	335	0+033	0+060	0+075	zwyczajny	lewy	Na tor 336	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
343	302 c	0+175	0+148	0+133	zwyczajny	lewy	Na tor 302c	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
1_Z	1_Z	6+988	7+015	7+030	zwyczajny	prawy	Na tor 106	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.

2_Z	5_Z	7+062	7+035	7+020	zwyczajny	lewy	Na tor 3_Z	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
3_Z	3_Z	7+069	7+096	7+111	zwyczajny	lewy	Na tor 3_Z	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
4_Z	3a_ Z	7+620	7+647	7+662	zwyczajny	prawy	Na tor 3_Z	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
5_Z	5_Z	7+696	7+669	7+654	zwyczajny	prawy	Na tor 5_Z	S-49	1:9	190	27,138	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
6_Z	1a_ Z	7+740	7+768	7+782	zwyczajny	lewy	Na tor 1a_Z	S-42	1:9	205	28,108	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
7_Z	2_Z	7+792	7+827	7+834	krzyżowy	n/d	Na tor 2_Z	S-42	1:9	205	35,182	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
9_Z	2_Z	8+060	8+095	8+102	krzyżowy	n/d	-	S-42	1:9	205	35,182	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.
11_Z	1a_ Z	8+159	8+187	8+201	zwyczajny	prawy	-	S-42	1:9	205	28,108	drewniane	tłuczeń	nie	ręczny	„Betrans” sp. z o.o.

3. Obrotnice, suwnice i wywrotnice wagonowe

Na bocznicę kolejową Rogowiec nie występują obrotnice oraz wywrotnice wagonowe.

Wykaz suwnic przedstawia poniższa tabela.

Rodzaj urządzenia	Przeznaczenie	Miejsce położenia – tor
Suwnica bramowa Q 12,5t	Rozładunek i załadunek części maszyn i elementów	313
Suwnica pomostowa Q 12,5t	Rozładunek części maszyn i elementów	323
Suwnica pomostowa Q 32t	Rozładunek stali i załadunek złomu	334
Suwnica bramowa Q 12,5t	Rozładunek części maszyn i elementów	103c
Suwnica bramowa Q 32t	Rozładunek części maszyn i elementów	106
Suwnica bramowa Q 32t	Rozładunek części maszyn i elementów	1_Z, 3_Z, 5_Z
Suwnica pomostowa Q 3,2t	Suwnica warsztatowa	54, 55

4. Kolejowe obiekty inżynieryjne

Wykaz obiektów inżynieryjnych na bocznicę kolejową Rogowiec				
Lp.	Nr toru	Kilometraż	Rodzaj obiektu	Rok budowy
1	1R	0+318	wiadukt kolejowy	1978
2	1R	0+691	most kolejowy	1978
3	1R	1+286	wiadukt kolejowy	1978
4	1R	1+685	przepust	1978
5	1, 3a, 31	2+722	wiadukt kolejowy	1978
6	1, 102, 106	4+226	przepust	1978
8	105, 106	4+800	przepust (hydrotransport)	1978
9	300	0+262	przepust	1979
10	300	1+075	przepust	1979
11	100	0+173	przepust	1980
12	100	0+403	przepust	1980
13	341	0+105	wiadukt (rurociąg)	-

5. Sieć trakcyjna

Bocznica kolejowa „Rogowiec” nie posiada sieci trakcyjnej.

6. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia

PRZEJAZDY I PRZEJŚCIA KOLEJOWE W POZIOMIE SZYN BOCZNICA KOLEJOWA ROGOWIEC				
L.P	TOR	KILOMETR	KATEGORIA	UWAGI
PRZEJAZDY KOLEJOWE KATEGORI D				
1	6_Z	8,098	D	
2	100	1,981	D	
3	103	5,487	D	(+) tor 103c
4	106	4,279	D	(+) tor 1; 102
5	106	5,742	D	
6	106	6,457	D	
7	106	6,959	D	
8	1_Z (106)	7,514	D	(+) tor 3_Z; 5_Z
9	1a_Z	8,225	D	
10	202	0,525	D	
11	202	0,780	D	
12	202	1,418	D	
13	202	1,591	D	
14	202	1,625	D	
15	205	0,391	D	
16	205	0,646	D	
17	205	1,232	D	(+) tor 208
18	300	1,121	D	
19	300	1,862	D	
20	310	0,286	D	
21	310	0,646	D	
22	310	1,129	D	
23	313	0,177	D	
24	314	0,140	D	
25	314	0,497	D	
26	314	0,981	D	
PRZEJAZDY KOLEJOWE KATEGORI F				
27	300	0,904	F	droga w lesie za CAT Mosolf
PRZEJŚCIA KOLEJOWE KATEGORIA E				
28	1_Z (106)	7,498	E	(+) tor 3_Z; 5_Z
29	314	0,309	E	
PRZEJAZDY KOLEJOWE WEWNĘTRZNE TECHNOLOGICZNE SŁUŻĄCE ZARZĄDCY - BEZ METRYKI -				
30	25	3,113	-	(+) tor 52 km 3,106
31	25	3,291	-	(+) tor 54 km 3,077, tor 55 km 3,304
32	27	3,852	-	
33	100	0,774	-	
34	100	2,087	-	
35	102	4,867	-	
36	106	4,813	-	(+) tor 105 km 4,813
37	202	1,303	-	

38	205	0,679	-	
39	205	0,749	-	
40	205	0,849	-	
41	205	1,057	-	
42	205	1,168	-	
43	300	1,796	-	
44	302c	0,050	-	„E”
45	302c	0,113	-	
46	310	0,849	-	
47	310	1,002	-	
48	314	0,297	-	
49	314	0,772	-	
50	314	0,885	-	
51	314	1,291	-	
52	314	1,443	-	
53	321	0,214	-	(+) tor 322 km 0,032
54	321	0,265	-	(+) tor 322 km 0,111
55	321	1,102	-	
56	323	0,032	-	(+) tor 322 km 0,032
57	323	0,093	-	
58	330	0,165	-	
59	330	0,405	-	
60	334	0,161	-	
61	334	0,258	-	
62	335	0,141	-	(+) tor 336 km 0,189
63	339	0,296	-	
64	339	0,406	-	
65	339	0,485	-	
66	339	0,583	-	
67	339	0,624	-	
68	339	0,682	-	
69	339	0,736	-	
70	339	0,795	-	
71	339	0,852	-	
72	339	0,909	-	
73	339	0,966	-	
74	339	1,023	-	
75	339	1,080	-	
76	339	1,135	-	
77	339	1,185	-	
78	339	1,248	-	
79	339	1,305	-	
80	339	1,362	-	
81	339	1,413	-	
82	340	0,525	-	
83	341	0,054	-	
84	341	1,024	-	
85	341	1,092	-	

86	341	1,147	-	
87	341	1,248	-	
88	343	0,146	-	
89	343	0,212	-	
90	343	0,362	-	(+) tor 344 km 0,101
91	343	0,417	-	(+) tor 344 km 0,156
92	343	0,595	-	(+) tor 344 km 0,335
93	343	0,651	-	(+) tor 344 km 0,388

7. Wagi wagonowe

Ustalanie wagi przesyłek dokonywane jest w torze nr 24, na wadze nieautomatycznej dźwigniowo – elektronicznej klasy dokładności III (WNS), typ 82 comfort, o nośności 100 Mg, długość pomostu 16m. Ważenie wagonów odbywa się metodą statyczną.

8. Inne urządzenia

Bocznica kolejowa „Rogowiec” nie posiada innych urządzeń.

9. Bramy kolejowe

Na bramach z obu stron umieszczone są tarcze D1 „Stój”, a w stanie otwartym bramy są zabezpieczane klinami zastawczymi. Zabezpieczenie przed samoczynnym zamknięciem skrzydeł bram należy do przedstawicieli poszczególnych punktów ładunkowych.

L.P	TOR	KILOMETR	OBIEKT	WŁAŚCICIEL	Obsługa bramy
1	6_Z	0,300	Centralna stacja paliw	O/KWBB	Służby O/KWBB
2	6_Z	0,558	Centralna stacja paliw	O/KWBB	Służby O/KWBB
3	103 (+ 103c)	0,100	Magazyny	O/KWBB	Służby O/KWBB
4	106 (+ 3_Z, 5_Z, 6_Z)	8,810	Plac węglowy	O/KWBB	Drużna manewrowa
5	335	0,275	Punkt rozładunku oleju opałowego ciężkiego	O/ELB	Służba ochrony
6	336	0,240	Punkt rozładunku oleju opałowego ciężkiego	O/ELB	Służba ochrony
7	313	0,178	Magazyny	O/ELB	Służba ochrony
8	314	1,226	Stacja transformatorowa	O/ELB	Służba ochrony
9	310	1,135	Punkt rozładunku oleju opałowego lekkiego	O/ELB	Służba ochrony
10	205 (+ 208)	1,235	Punkt rozładunku mączki wapiennej	O/ELB	Służba ochrony
11	202	1,630	Brama blok nr 14	O/ELB	Służba ochrony
12	204	0,040	Brama wjazdowa	Binż	Służby Binż
13	100	1,100	Magazyn kamienia wapiennego	O/ELB	Służba ochrony

14	100	1,845	Magazyn kamienia wapiennego	O/ELB	Służba ochrony
15	100	1,875	Brama wjazdowa na teren Elektrowni	O/ELB	Służba ochrony
16	321	0,060	Punkt rozładunku kamienia wapiennego	O/ELB	Służba ochrony
17	300	1,875	Magazyny	O/ELB	Służba ochrony
18	321	0,405	Punkt rozładunku kamienia wapiennego	O/ELB	Służba ochrony
19	322	0,358	Magazyn kamienia wapiennego	O/ELB	Służba ochrony
20	302c	0,260	Wjazd na teren Elektrowni z bloku nr 14	O/ELB	Służba ochrony
21	310	0,650	Brama przejazdowa – zakłady przemysłowe	O/ELB	Drużyna manewrowa
22	310	0,962	Brama przejazdowa – zakłady przemysłowe	O/ELB	Drużyna manewrowa
23	310	1,100	Brama przejazdowa – zakłady przemysłowe	O/ELB	Drużyna manewrowa
24	54, 55	-	Hala lokomotyw – bramy wjazdowe	O/KWBB	Drużyna manewrowa

10. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

Bocznica kolejowa Rogowiec wyposażona jest w semafony świetlne, urządzenia sterowania ruchem – kluczowe (zamki trzpieniowe), ręczne. W torach zdawczo - odbiorczych wszystkie rozjazdy i wykolejnice są oświetlane. Tory bocznice są zakończone kozłami oporowymi, sygnalizowane sygnałem Z1 „stój” (tarcza zaporowa nie oświetlona). Wskaźniki zwrotnicowe na torach zdawczo - odbiorczych bocznicy kolejowej Rogowiec są oświetlone. Na pozostałych torach wskaźniki zwrotnicowe nie są oświetlone. Zasady utrzymania i prowadzenia robót w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym określają przepisy wewnętrzne spółki „Bettrans” pn. utrzymanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym z dnia 02.11.2022 roku.

WYKOLEJNICE					
Lp.	Nr wykolej- nicy	Lokalizacja na torze	Położenie zasadnicze wykolejnicy	Sposób nastawiania wykolejnicy	Uwagi np. kto obsługuje nastawienie wykolejnicy
1.	2.	3.	4.	5.	6.
1.	Wk6	3a (okręg nastawczy RG)	nałożona	ręczny	drużyna manewrowa

Uzależnienia zwrotnic rozjazdów						
Lp.	Nr rozjazdu	Uzależnienie z rozjazdem	Położenie zasadnicze	Sposób nastawiania zwrotnicy	Uwagi np. kto obsługuje nastawienie	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	
					Jazdy manewrowe inne niż własne	Jazdy manewrowe własne
1.	7	8 c/d	Na tor 1	ręczny	Dyżurny ruchu	Drużyna manewrowa
2.	8 a/b	11 c/d	Na tor 3	ręczny	Dyżurny ruchu	Drużyna manewrowa
3.	10	12 c/d	Na tor 3	ręczny	Dyżurny ruchu	Drużyna manewrowa
4.	12 a/b	19 c/d	Na tor 1	ręczny	Dyżurny ruchu	Drużyna manewrowa
5.	6_Z	7_Z c/d	Na tor 1a_Z	ręczny	nie dotyczy	Drużyna manewrowa

Pozostałe zwrotnice rozjazdów na bocznicy kolejowej nie są uzależnione. Zwrotnice rozjazdów w okręgu nastawczym nastawni dysponującej RG dla jazd manewrowych innych niż pojazdami własnymi obsługiwane są przez dyżurnego ruchu. Dla jazd manewrowych realizowanych na bocznicy kolejowej własnym taborem, zwrotnice rozjazdów obsługiwane są przez drużyny manewrowe.

11. Posterunki techniczne

Nazwa posterunku	Skrót	Obsada	Rodzaj urządzeń srk			Usytuowanie	Granica okręgu nastawczego
			bocznicowe	sygnalizacji	liniowych		
<i>nastawiania dysponująca</i>	<i>RG</i>	<i>jeden dyżurny ruchu</i>	<i>kluczowe ręczne</i>	<i>sygnalizacja świetlna</i>	<i>brak</i>	<i>km 2,900 bocznic</i>	<i>od semafora wjazdowego A do semafora C13^m</i>

12. Sygnalizatory, wskaźniki i tablice

Wszystkie wskaźniki, sygnały i tablice odpowiadają postanowieniom przepisów wewnętrznych prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji spółki Betrans z dnia 29.08.2019 roku. Wskaźniki zwrotnicowe na torach bocznic kolejowej Rogowiec nie są oświetlone.

1. Przed przejazdami kolejowo - drogowymi na terenie bocznicy ustawione są wskaźniki ostrzegania „**W6**”, „**W6a**”, „**W6b**” nakazujące prowadzącemu pojazd kolejowy podanie sygnału ostrzeżenia Rp1 „Baczność” i zachowanie szczególnej ostrożności przy zbliżaniu się do przejazdu. Od strony drogi - znakami drogowymi G-3 lub G-4 „Krzyż Św. Andrzeja przed przejazdem jednotorowym lub wielotorowym”.
2. W miejscach zbiegania się torów przy wszystkich rozjazdach znajdują się wskaźniki „**W-17**” (tzw. słupki ukresowe) oznaczające granicę miejsca, do którego można bezpiecznie pozostawić tabor kolejowy na torze.
3. Przy zwrotnicach umieszczone są wskaźniki zwrotnicowe „**Wz1**”, „**Wz2**”, „**Wz3**”, „**Wz5/Wz6**”, „**Wz7/Wz8**” oznaczające kierunek jazdy przez przestawioną zwrotnicę rozjazdu.
4. Podawane sygnały na wykolejnicach „**Z1_{wk}**” – „Stój, wykolejnica na torze” i „**Z2_{wk}**” – „Wykolejnica zdjęta z toru”.
5. Wszystkie tory bocznicowe, które kończą się ławą piaskową i kozłem oporowym są osygnalizowane stałymi, nieoświetlonymi w porze ciemnej sygnałami **Z1** „**Stój**” dawanymi przez tarcze zaporowe.
6. Na torze 1R znajdują się następujące wskaźniki:
 - 1) Wskaźnik „**W28**”, który oznacza miejsce zmiany i obowiązujący od tego miejsca numer kanału radiolączności pociągowej,
 - 2) Wskaźnik „**W29**” oznaczający, że należy nawiązać łączność radiową z dyżurnym ruchu.

Wykaz semaforów:

SEMAFORY				
Oznaczenie semafora	Miejsce ustawienia semafora		Sygnal zezwalający na semaforze podaje	Sygnal zezwalający na sygnalizatorze realizuje przebieg
	Nr toru	w km toru		
1.	2.	3.	4.	5.
A	1R	2.569	Dyżurny ruchu nastawni dysponującej	Jazda na tory zdawczo - odbiorcze 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13
F^m	1	3.008	Dyżurny ruchu nastawni dysponującej	Dla jazd manewrowych na tory: 1R, 3a, 31
N^m	1	4.025	Nie obsługiwany	Semafor nieczynny
E^m	3	3.008	Dyżurny ruchu nastawni dysponującej	Dla jazd manewrowych po torach: 1R, 3a, 31
O^m	3	4.025	Nie obsługiwany	Semafor nieczynny
D5^m	5	3.035	Dyżurny ruchu nastawni dysponującej	Dla jazd manewrowych na tory: 1R, 3a, 31
P5^m	5	3.975	Nie obsługiwany	Semafor nieczynny
D7^m	7	3.035	Dyżurny ruchu nastawni dysponującej	Dla jazd manewrowych na tory: 1R, 3a, 5, 31
P7^m	7	3.975	Nie obsługiwany	Semafor nieczynny
D9^m	9	3.035	Dyżurny ruchu nastawni dysponującej	Dla jazd manewrowych na tory: 1R, 3a, 31
P9^m	9	3.959	Nie obsługiwany	Semafor nieczynny
C11^m	11	3.110	Dyżurny ruchu nastawni dysponującej	Dla jazd manewrowych na tory: 1R, 3a, 9, 31
C13^m	13	3.110	Dyżurny ruchu nastawni dysponującej	Dla jazd manewrowych na tory: 1R, 3a, 9, 11, 31
R11^m	11	3.890	Nie obsługiwany	Semafor nieczynny
R13^m	13	3.890	Nie obsługiwany	Semafor nieczynny

Wykaz tarcz manewrowych i ostrzegawczych:

TARCZE		
Oznaczenie tarczy manewrowej	Nr toru	Sygnal zezwalający na sygnalizatorze realizuje przebieg
<i>1.</i>	<i>2.</i>	<i>3.</i>
ToA	1R	Jazda na tory zdawczo - odbiorcze 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13
Tm1	1R	Jazda na torach: zdawczo-odbiorczych 1-13, 23, grupa torów 300
Tm3	31	Jazda na torach: zdawczo-odbiorczych 1-13, 23, 33, grupa torów 300
Tm15	33	Jazda na tor 31
Tm18	300	Jazda na torach: 1R, 3a, 20, 301
Tm92	102	Tarcza nieczynna
Tm93	106	Tarcza nieczynna
Tm95	100	Tarcza nieczynna

13. Oświetlenie bocznicy kolejowej

Istniejące oświetlenie torów zdawczo-odbiorczych umożliwia obsługę bocznicy kolejowej Rogowiec w porze nocnej (ciemnej) i wykonywanie manewrów całodobowo. Oświetlenie załączane jest samoczynnie. Istnieje również możliwość ręcznego załączenia czterech obwodów oświetlenia. Włączniki ręczne znajdują się przy wejściu do budynku administracji bocznicy.

III. Prowadzenie ruchu kolejowego

1. Okręgi nastawcze

Bocznica kolejowa Rogowiec posiada jeden okręg nastawczy z jednym posterunkiem - nastawnią dysponującą RG. Granica okręgu nastawczego rozpoczyna się od semafora wjazdowego A do semafora C13^m. Do okręgu nastawczego przyporządkowane są rozjazdy od nr 1 do nr 23 oraz wykojnica nr Wk6.

2. Rejony manewrowe bocznicy kolejowej

Bocznica kolejowa Rogowiec nie posiada podziału na rejony manewrowe. Na bocznicy kolejowej Rogowiec jednocześnie mogą pracować dwie lokomotywy manewrowe pod nadzorem dyżurnego ruchu nastawni dysponującej RG.

3. Środki łączności

Użytkownik bocznicy kolejowej Rogowiec posiada na posterunku ruchu – nastawni dysponującej RG radiołączność manewrową oraz łączność stacjonarną i komórkową.

Pracownicy posterunku ruchu, drużyn manewrowych i trakcyjnych wyposażeni są w radiotelefony przenośne.

4. Uzgadnianie ruchu kolejowego przez połączenie z infrastrukturą styczną

Ruch lokomotyw i składów manewrowych na torze dojazdowym 1R bocznicy kolejowej „Rogowiec” odbywa się na zasadach telefonicznego zapowiadania, jak na linii jednotorowej z ruchem dwukierunkowym. Wszystkie jazdy manewrowe po torze dojazdowym 1R dyżurny ruchu bocznicy kolejowej „Rogowiec” uzgadnia z dyżurnym ruchu stacji Piotrków Trybunalski i rejestruje w Dzienniku ruchu R 146 .

Wjazd na tory zdawczo - odbiorcze bocznicy kolejowej „Rogowiec” odbywa się na sygnał zezwalający podany na semaforze wjazdowym. Wyjazd z torów zdawczo – odbiorczych bocznicy kolejowej „Rogowiec” na tor dojazdowy 1R odbywa się na sygnał zezwalający podany na danym semaforze wyjazdowym. W przypadku braku możliwości wyświetlenia sygnału zezwalającego, wjazd/wyjazd składu manewrowego realizowany jest na podstawie rozkazu pisemnego (R305).

Ewentualne informacje o konieczności zmniejszenia prędkości jazdy składu manewrowego lub innych ostrzeżeniach wymaganych dla bezpiecznej jazdy dyżurny ruchu pomocniczy w Piotrkowie Trybunalskim i dyżurny ruchu bocznicy Rogowiec przekazują za pomocą rozkazu pisemnego R 307.

Kolejne jazdy manewrowe oznaczane są w następujący sposób:

- a. dla ruchu składów w stronę bocznicy Rogowiec oznaczeniem „jm” z numerem nieparzystym (jm1, jm3, jm5...).
- b. dla ruchu składów w stronę stacji Piotrków Trybunalski oznaczeniem „jm” z numerem parzystym (jm2, jm4, jm6...).

Początek numeracji rozpoczyna się od początku każdej doby.

Każdy skład manewrowy przed wyjazdem na tor linii kolejowej nr 24, niezależnie od kierunku jazdy, musi zostać wcześniej poddany zgodnie z obowiązującymi przepisami próbie hamulca wykonanej przez przewoźnika lub operatora. Zgłoszenie gotowości do jazdy manewrowej dyżurnemu ruchu może odbyć się dopiero po dokonaniu takiej próby i sporządzeniu karty próby hamulca, którą wystawia uprawniony pracownik operatora lub przewoźnika.

Ponadto wyprawiane składy manewrowe muszą być poddane oględzinom technicznym przez rewidenta taboru lub też przez osobę posiadającą stosowne kwalifikacje, zgodnie z instrukcją wewnętrzną przewoźnika lub operatora. Oględzin technicznych można dokonać w czasie próby hamulca.

Przed wyprawieniem składu manewrowego przewoźnik sporządza wykaz wagonów w składzie.

Ostatni wagon każdego składu manewrowego bezwzględnie musi być osygnalizowany sygnałem Pc5, a czoło składu sygnałem Pc1.

5. Układanie drogi przebiegu

Na terenie bocznicy kolejowej Rogowiec drogi przebiegu dla manewrów polegających na podstawianiu wagonów z toru zdawczo - odbiorczego na punkty ładunkowe, z punktów ładunkowych na tor zdawczo – odbiorczy własnym pojazdem trakcyjnym przygotowuje drużyna manewrowa użytkownika bocznicy kolejowej. Dla wjazdu i wyjazdu składu manewrowego innego niż tabor własny na/z bocznice/y drogi przebiegu w okręgu nastawczym przygotowuje dyżurny ruchu nastawni RG.

Po zaplanowaniu prac drużyna manewrowa przygotowuje odpowiednio drogi przebiegu, przekładając zwrotnice rozjazdów wraz z zamknięciem zamków trzpieniowych na klucz w rozjazdach Rkpd i podstawia wagony na docelowe tory, punkty ładunkowe za pomocą pojazdu z napędem stosując zasadę sprawdzania, czy nie ma żadnych przeszkód do jazdy, w tym czy bramy przecinające tory są odpowiednio zabezpieczone przed samoczynnym zamknięciem. Otwarcie i zabezpieczenie bram należy do bezpośrednich przedstawicieli punktów ładunkowych.

Za układanie drogi przebiegu dla jazd manewrowych przyznanej zdolności przepustowej, po torach udostępnionych odpowiada drużyna manewrowa przewoźnika kolejowego, który wykorzystuje przyznaną zdolność przepustową.

6. Pozwolenie na jazdę

Pozwolenie na jazdę manewrową wydaje dyżurny ruchu nastawni RG. Podstawowym sposobem podawania sygnałów zezwalających na jazdę manewrową są sygnały świetlne lub sygnały ręczne. W przypadku braku widoczności pomiędzy podającym sygnał ręczny a prowadzącym pojazd kolejowy, pozwolenie na jazdę manewrową podaje się za pomocą środków łączności.

IV. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej

1. Ograniczenia dotyczące taboru

Na tory bocznicy kolejowej Rogowiec zabroniony jest wjazd lokomotyw których nacisk na oś przekracza 22 tony oraz lokomotywy z napędem elektrycznym ze względu na brak trakcji elektrycznej. Na bocznicy kolejowej obowiązuje norma skrajni budowli A. Wymagania dla skrajni określa załącznik nr 15 do przepisów wewnętrznych utrzymania infrastruktury kolejowej z dnia 28.01.2020 roku.

2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych po torach bocznicy kolejowej

Prędkość jazdy po torach bocznicy kolejowej Rogowiec nie może przekraczać:

- a. W torze dojazdowym 1R od km 0,000 (34,350 LK 24) do km 2,569 bocznicy – **25 km/h**,
- b. Od km 2,570 w torze dojazdowym 1R do km 3,650 bocznicy – **20 km/h**,
- c. podczas ciągnięcia lub pchania wagonów, a także jazdy pojazdem kolejowym luzem na wszystkich torach, w tym przez rozjazdy oraz przejazdy kolejowo-drogowe – **20 km/h**,
- d. podczas manewrowania z towarami niebezpiecznymi lub przesyłkami nadzwyczajnymi - **10km/h**,
- e. podczas pchania składu wagonów poprzedzanego przez pracownika w przypadku gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie lub manewrowania wagonami z towarami niebezpiecznymi oznaczonymi nalepką ostrzegawczą nr 8 i znakiem manewrowania nr 15 - **5km/h**,
- f. podczas dojazdu do wagonów oraz wjazdu na halę lokomotyw - **3km/h**.

3. Manewry przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia

Jeżeli przejazdy i przejścia nie są chronione rogatkami, manewry mogą odbywać się tylko przy zachowaniu następujących warunków:

- a. prędkość jazdy nie powinna przekraczać 20 km/h,
- b. zbliżając się do przejazdu, prowadzący pojazd kolejowy powinien podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy zgodnie ze wskaźnikami W6, W6a i W6b.
- c. w razie pchania taboru kolejowego manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe kolejowym lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.

W przypadku dłuższego manewrowania przez przejazdy należy cyklicznie umożliwiać przejazd pojazdom drogowym, przerywając manewry w odstępach nie dłuższych niż 10 minut. Manewry należy przerwać natychmiast dla umożliwienia przejazdu pojazdów uprzywilejowanych.

4. Ruch lokomotyw spoza bocznicy po torach bocznicy

Ruch lokomotyw spoza bocznicy kolejowej może odbywać się jedynie po torze dojazdowym 1R i torach zdawczo – odbiorczych bocznicy kolejowej Rogowiec w zakresie wjazdu/wyjazdu i przestawiania z toru na tor. Ruchu lokomotyw spoza bocznicy na pozostałych torach wymaga odrębnych uzgodnień.

5. Możliwość wykonywania manewrów taborem bocznicy po infrastrukturze stycznej

Wyjazd pojazdów kolejowych użytkownika bocznicy kolejowej Rogowiec na tory będące w zarządzie PKP PLK S.A. jest zabroniony.

V. Zasady prowadzenia pracy manewrowej

1. Podmioty uprawnione do wykonywania manewrów

Podmiotem uprawnionym do wykonywania manewrów na bocznicy kolejowej Rogowiec jest spółka „Betrans” sp. z o. o. Dostarczanie przesyłek towarowych na bocznice kolejową wykonują licencjonowani przewoźnicy własnym taborem. Regulamin sieci dla przewoźników kolejowych udostępniony jest na stronie <https://betrans.pl/oferta/uslugi-kolejowe>.

2. Tabor kolejowy dedykowany do obsługi bocznicy kolejowej

Ze względu na brak trakcji elektrycznej do obsługi bocznicy kolejowej „Rogowiec” może być wykorzystywany tylko tabor kolejowy w trakcji spalinowej o maksymalnym nacisku na oś 22 tony.

3. Urządzenia i środki trakcyjne

Na bocznicy kolejowej Rogowiec eksploatowane są dwie lokomotywy trakcji spalinowej typu TEM-2 (serii SM 48) oraz wózek motorowy WŻA-10/L. Bocznica kolejowa Rogowiec nie posiada innych urządzeń i środków trakcyjnych.

4. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie

Obsadę drużyny trakcyjnej użytkownika bocznicy kolejowej stanowi jeden prowadzący pojazd kolejowy. Prowadzący pojazd kolejowy wyposażony jest w radiotelefon oraz odzież roboczą.

Obsadę drużyny trakcyjnej przewoźnika i jej wyposażenie ustala przewoźnik obsługujący bocznice kolejową Rogowiec.

5. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie

Drużyna manewrowa wykonująca prace manewrowe na terenie bocznicy kolejowej Rogowiec powinna składać się z kierownika manewrów tj. ustawiacza oraz manewrowego. Czynności manewrowe może wykonywać samodzielnie kierujący manewrami. Drużyna manewrowa winna być wyposażona w przybory sygnałowe oraz radiotelefon, ubrana w odzież roboczą spełniającą wymogi bezpiecznej pracy podczas prowadzenia manewrów, kask, rękawice ochronne, kamizelka ochronna.

Obsadę drużyny manewrowej przewoźnika i jej wyposażenie ustala przewoźnik obsługujący bocznice kolejową Rogowiec.

6. Dozwolone sposoby wykonywania manewrów

Wagony podczas manewrowania mogą być ciągnięte lub pchane. Podstawianie wagonów można wykonywać wyłącznie metodą odstawczą. Praca manewrowa innymi metodami na wszystkich torach bocznicy kolejowej Rogowiec jest zabroniona.

7. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym

Pojazd trakcyjny w składzie manewrowym, może znajdować się na czole bądź na końcu składu.

8. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw

Sprzęganie i rozprzęganie taboru z pojazdem trakcyjnym dozwolone jest tylko na postoju. Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozprzęgania taboru będącego w ruchu. Dozwolone jest natomiast dociśnięcie taboru pojazdem trakcyjnym celem jego sprzęgnięcia i rozprzęgnięcia.

Wejście pracownika drużyny manewrowej pomiędzy tabor lub wyjście może nastąpić tylko, gdy tabor nie jest w ruchu. Sygnał na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu taboru wolno dać dopiero po wyjściu pracownika spod taboru.

Obowiązek zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy do drużyny manewrowej i polega ono na:

- a. zahamowaniu wagonów przewoźnika - podczas podstawiania wagonów na punkt zdawczy,
- b. zahamowaniu wagonów skrajnych pozostawionych na punktach ładunkowych lub torze zdawczym, hamulcem ręcznym wagonu lub podłożeniu pod koła wagonów płozów hamulcowych.

Bocznica kolejowa Rogowiec posiada 59 płoz hamulcowych, które umieszczone są:

- a. nastawnia Rg – 10 szt.; numery od 01 do 10,
- b. tor nr 1 w km 4,140 – 6 szt.; numery od 11 do 16,
- c. na każdej z lokomotyw po 4 sztuki:
 - lokomotywa nr 112 numery od 17 do 20,
 - lokomotywa nr 254 numery od 21 do 24,
- d. na wózku motorowym WZA-10L – 1 sztuka; numer 25,
- e. w budynku: hala lokomotyw – 7 szt.; numery od 26 do 32,
- f. zamknięte w magazynku – 27 szt.; numery od 33 do 59,
- g. płozy zlokalizowane na punktach ładunkowych należą do właścicieli danych punktów ładunkowych, którzy zabezpieczają płozy w odpowiedniej ilości we własnym zakresie.

Za zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem pozostawionych po jazdach manewrowych w ramach wykorzystania przyznanej zdolności przepustowej odpowiada przewoźnik kolejowy.

Podczas obsługi torów zdawczo-odbiorczych przez przewoźnika płozy dla zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem dostarcza pracownik zarządcy bocznicy kolejowej.

Płozy należy zakładać na szynę w taki sposób żeby jedna z warg przylegała ściśle do główki szyny od strony wewnętrznej a podeszwa płoza objęła w całości główkę szyny.

Płóz nie wolno zakładać w następujących miejscach:

- a. bezpośrednio przed i na złączach szyn,
- b. na opornicy rozjazdu przed przylegającą do niej iglicą,

- c. na rozjeździe przed krzyżownicą i przed skrzyżowaniem torów,
- d. na zewnętrznym toku szynowym, gdy tor znajduje się w łuku,
- e. tuż przed przejazdem i na przejeździe,
- f. na szynie spłaszczonej lub ze spływami.

VI. Organizacja pracy manewrowej

1. Podstawianie wagonów na bocznice kolejową

Wjazd lokomotyw i składów manewrowych na bocznice kolejową „Rogowiec” z toru szlakowego linii kolejowej nr 24 PKP PLK S.A.

Po potwierdzeniu wolnej drogi na torze dojazdowym 1R oraz wydaniu pozwolenia przez dyżurnego ruchu bocznic kolejowej „Rogowiec” na wjazd lokomotywy lub składu manewrowego na bocznice dyżurnemu ruchowi stacji Piotrków Tryb., dyżurny ruchu bocznic kolejowej „Rogowiec” przygotowuje i zabezpiecza drogę przebiegu manewrowego drążkiem przebiegowym na jeden z torów zdawczo – odbiorczych nr 1,3,5,7,9,11,13 po czym jeśli nie ma przeszkód do jazdy manewrowej podaje sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym A. Dyżurny ruchu może wydać polecenie przygotowania drogi przebiegu uprawnionemu pracownikowi.

Po wjeździe lokomotywy lub składu manewrowego w całości na tor zdawczo – odbiorczy bocznic kolejowej „Rogowiec”, dyżurny ruchu nastawni Rg potwierdza dyżurnemu ruchowi stacji Piotrków Tryb. przyjazd lokomotywy lub składu manewrowego na bocznice.

2. Zabieranie wagonów z bocznic kolejowej

Wyjazd lokomotyw i składów manewrowych z bocznic kolejowej „Rogowiec” na tor szlakowy linii kolejowej nr 24 PKP PLK S.A.

Po otrzymaniu pozwolenia od dyżurnego ruchu stacji Piotrków Tryb. na wyprawienie lokomotywy lub składu manewrowego, dyżurny ruchu bocznic kolejowej „Rogowiec” przygotowuje i zabezpiecza drążkiem przebiegowym drogę przebiegu jazdy manewrowej z danego toru zdawczo – odbiorczego nr 1,3,5,7,9,11,13 na tor dojazdowy 1R po czym jeśli nie ma przeszkód do jazdy podaje sygnał zezwalający na danym semaforze świetlnym F^m, E^m, D5^m, D7^m, D9^m, C11^m, C13^m. Dyżurny ruchu może wydać polecenie przygotowania drogi przebiegu uprawnionemu pracownikowi.

Po wyjeździe lokomotywy lub składu manewrowego w całości z bocznic kolejowej „Rogowiec”, dyżurny ruchu nastawni Rg oznajmia dyżurnemu ruchowi stacji Piotrków Tryb. odjazd lokomotywy lub składu manewrowego. Przybycie składu w całości na stację Piotrków Tryb. dyżurny ruchu tej stacji potwierdza dyżurnemu ruchowi bocznic kolejowej „Rogowiec”.

3. Ważenie wagonów

Ustalanie wagi przesyłek dokonywane jest w torze nr 24, na wadze nieautomatycznej dźwigniowo – elektronicznej klasy dokładności III (WNS), typ 82 comfort, o nośności 100 Mg, długość pomostu 16m. Ważenie wagonów odbywa się metodą statyczną.

4. Planowanie pracy manewrowej

Dyżurny ruchu po objęciu zmiany powiadamia kierującego manewrami, o planowanych przesyłkach wagonowych. Kierujący manewrami przed przyjazdem składu manewrowego przystępuje do omówienia wraz z dyżurnym ruchu planu pracy manewrowej. Ustala kolejność podstawień, oraz poszczególne ruchy manewrowe, które należy wykonać, aby wagony zostały podstawione na poszczególne punkty ładunkowe.

O kolejności zaplanowanych ruchów manewrowych powiadamia manewrowego i prowadzącego lokomotywę. Przed wyjazdem do wagonów przyjętych na torach zdawczo - odbiorczych, kierujący manewrami postępuje zgodnie z postanowieniami rozdziału III, ust. 5 niniejszego regulaminu.

5. Powiadamianie pracowników

Powiadamianie pracowników o zaplanowanych ruchach manewrowych przez dyżurnego ruchu odbywa się bezpośrednio bądź za pomocą środków łączności.

VII. Obsługa punktów zdawczo-odbiorczych i ładunkowych

1. Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych

Obsługa punktów zdawczo – odbiorczych na bocznicę kolejowej Rogowiec odbywa się w godzinach 7:00 – 22:00 w dni robocze od poniedziałku do piątku. Istnieje możliwość wydłużenia czasu obsługi ze względu na potrzeby po wcześniejszym uzgodnieniu z użytkownikiem bocznicę kolejowej. Obsługę bocznicę kolejowej Rogowiec wykonują przewoźnicy kolejowi, dostarczający przesyłki towarowe dla poszczególnych odbiorców (przedstawicieli punktów za/rozładunkowych).

Długość użyteczna torów zdawczo – odbiorczych wynosi 6810 m. Jednorazowo podstawić można składy wagonowe o całkowitej długości do 790 m. W torach zdawczo – odbiorczych może przebywać równocześnie najwięcej 5 składów towarowych. Wagony ze stacji Piotrków Tryb. podstawiane na bocznicę kolejową Rogowiec oraz zabierane z bocznicę do stacji Piotrków Tryb. są ciągnięte. Odrzucanie wagonów na bocznicę kolejowej Rogowiec jest zabronione.

2. Urządzenia ładunkowe

Do załadunku/rozładunku wagonów na bocznicę kolejowej Rogowiec używa się następujących urządzeń:

Rodzaj urządzenia	Przeznaczenie	Dł. Frontu ładunkowego [m]	Miejsce położenia – tor
Kolektor	Rozładunek paliw płynnych	60	6_Z
Kolektor	Rozładunek paliw płynnych	60	310
Kolektor	Rozładunek oleju opałowego	180	335, 336
Lej wysypowy	Rozładunek kamienia wapiennego	16,5	321
Lej wysypowy	Rozładunek kamienia wapiennego	18,5	321
Kolektor powietrza	Rozładunek mączki wapiennej	60	205, 208
Taśmociąg zasypowy	Załadunek gipsu	135	332
Lej zsypowy	Załadunek popiołu	150	344, 343
Koparka chwytakowa (urządzenie mobilne)	Załadunek materiałów sypkich	250	25, 27

3. Czynności ładunkowe

Przed podstawieniem lub zabraniem wagonów na lub z punktu ładunkowego drużyna manewrowa powiadamia pracowników dokonujących czynności ładunkowych o zamierzonej obsłudze punktu ładunkowego.

Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do stojącego taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe kierownik manewrów powinien:

- zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się na wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,
- zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
- zażądać pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zajętych przy czynnościach ładunkowych,
- sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
- sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, płozów hamulcowych, klinów lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie lub wykoślenie taboru,
- sprawdzić czy składowany na placach ładunkowych ładunek znajduje się poza skrajnią taboru oraz nie grozi obsunięciem się podczas ruchu taboru, należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować obok toru w odległości co najmniej:
 - 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte w ppkt. b),

- 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (węgiel, tłuczeń, kamienie, ziarna itp),
- g. upewnić się, że wagony stojące na torach ładunkowych są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.

Czynności wymienione w ppkt. d., e., f. i g. powinny być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.

W czasie wykonywania manewrów drzwi wagonów powinny być zamknięte, a części ruchome zabezpieczone przed możliwością wypadnięcia.

Przed przystąpieniem do rozładunku cystern odbiorca powinien sprawdzić stan plomb na zamknięciach oraz porównanie ich ilości z danymi zawartymi w dokumentach przewozowych.

Schematyczna kolejność czynności przy rozładunku:

- a. wprowadzić cysternę na wprost stanowiska rozładunkowego,
- b. podłożyć pod koła płozy hamulcowe i zahamować wagon przy pomocy hamulca ręcznego,
- c. podłączyć uziemienie stanowiska rozładunkowego z cysterną,
- d. sprawdzić stan plomb,
- e. odkręcić śruby i zdjąć zaślepki zaworów cysterny, podłączyć przewody elastyczne,
- f. otworzyć powoli zawory cysterny, zawory linii technologicznej i włączyć sprężarkę,
- g. po rozładunku wyłączyć sprężarkę, zamknąć zawory cysterny i zawory na linii technologicznej,
- h. odłączyć przewody elastyczne od zaworów cysterny i założyć kołnierze zaślepiające na ich końcówki oraz zaślepić zawory cysterny,
- i. jeżeli wymaga tego odbiorca wagonu, zaplombować zawory,
- j. odłączyć przewód uziemiający cysternę, wyjąć płozy hamulcowe, odhamować hamulec ręczny,
- k. zabrać wagon cysternę z punkt zdawczo-odbiorczego.

Pracownik wykonujący czynności ładunkowe powinien być przeszkolony z tych zagadnień i posiadać uprawnienia do wykonywania tych czynności.

Schematyczna kolejność czynności przy załadunku:

- a. wprowadzić cysternę na wprost stanowiska załadunkowego,
- b. podłożyć pod koła płozy hamulcowe i zahamować wagon przy pomocy hamulca ręcznego,
- c. podłączyć uziemienie stanowiska rozładunkowego z cysterną,
- d. sprawdzić stan plomby na zaworze bezpieczeństwa,
- e. odkręcić śruby i zdjąć zaślepki zaworów cysterny, podłączyć przewody elastyczne,
- f. otworzyć powoli zawory cysterny, zawory linii technologicznej i włączyć sprężarkę,

- g. po załadunku wyłączyć sprężarkę, zamknąć zawory cysterny i zawory na linii technologicznej,
- h. odłączyć przewody elastyczne od zaworów cysterny i założyć kołnierze zaślepiające na ich końcówki oraz zaślepić zawory cysterny,
- i. zaplombować zawory,
- j. odłączyć przewód uziemiający cysternę, płozy hamulcowe, odhamować hamulec ręczny,
- k. odstawić wagon cysternę na punkt zdawczo-odbiorczy.

4. Przekazywanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych

Wagony ściągnięte na tory zdawczo - odbiorcze są przekazywane dla przewoźników wykazem zdawczym R – 27 (28) przez spedytora nadawcy przesyłki towarowej. Wszelkie sprawy spedycyjno – handlowe jak: zamawianie wagonów, nadanie wagonów, wykupienie listów przewozowych, sporządzenie wezwań do uszkodzonych wagonów i przesyłek itp. dokonuje odbiorca/nadawca przesyłek towarowych. Drużyna manewrowa prowadzi prace manewrowe na terenie magazynów i punktów rozładunkowych na zlecenie i w obecności przedstawiciela zainteresowanego punktu ładunkowego.

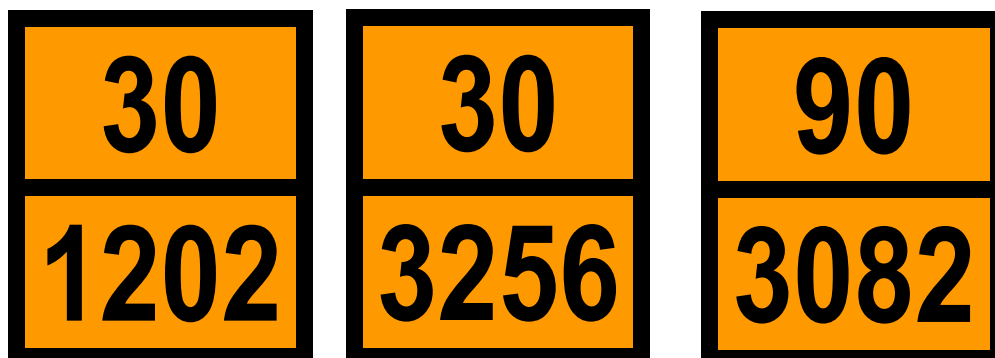
Wszelkie uszkodzenia wagonów stwierdzonych przy przyjęciu spedytor odpisuje we wszystkich wykazach R-25 i R-26. Po stwierdzeniu braków w przesyłce odpisuje je w wykazach R-25 i R-26, a następnie bierze udział w komisijnym wydaniu przesyłki. W razie stwierdzenia braków po wydaniu przesyłki sporządza wezwanie do sporządzenia protokołu kolejowego po wydaniu przesyłki i bierze udział w jej komisijnym wydaniu.

VIII. Towary niebezpieczne

1. Opis towarów niebezpiecznych na bocznicę kolejową

Bocznica kolejowa Rogowiec bierze udział w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

Na terenie bocznicę przyjmowane są wagony z olejem napędowym oraz olejem opałowym lekkim – **kod zagrożenia 30 UN 1202** i materiał o podwyższonej temperaturze **kod zagrożenia 30 UN 3256** a także materiałem zagrażającym środowisku (mazut) **kod zagrożenia 90 UN 3082**.



2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na boczniczy kolejowej

Zasady postępowania z towarami niebezpiecznymi określają przepisy wew. pn. „Instrukcja postępowania przy przewozie towarów niebezpiecznych koleją” z dnia 18.04.2025r”. Tryb postępowania z ładunkami na poszczególnych punktach ładunkowych oraz ich opis określają przepisy właścicieli poszczególnych punktów ładunkowych. Bocznicza kolejowa Rogowiec nie posiada toru do awaryjnego odstawiania wagonów z towarami niebezpiecznymi.

Podczas stosowania i przechowywania produktu przestrzegać ogólnie obowiązujące przepisy bezpieczeństwa i higieny pracy.

Postępowanie zapobiegania zatruciom: unikać kontaktu z cieczą; unikać wdychania par/mgły; zapobiegać tworzeniu szkodliwych stężeń par w powietrzu; pracować w dobrze wentylowanych pomieszczeniach. Podczas stosowania przestrzegać zasad higieny osobistej i stosować odzież ochronną zgodnie z informacjami zamieszczonymi w rozdziale XI, ust 1.

Zapobieganie pożarom i wybuchom: zapobiegać tworzeniu palnych/wybuchowych stężeń par w powietrzu; wyeliminować źródła zapłonu – nie używać otwartego ognia, nie palić, nie używać narzędzi iskrzących i odzieży z tkanin podatnych na elektryzację; chronić zbiorniki przed przegrzaniem.

Działanie: drażniące, depresyjne na ośrodkowy układ nerwowy.

Drogi wnikania do organizmu: drogi oddechowe, skóra, przewód pokarmowy.

Skutki narażenia ostrego: narażenie na działanie par powoduje podrażnienie błon śluzowych oczu i dróg oddechowych, zaczerwienienie spojówek, zaczerwienienie i rozpulchnienie błon śluzowych jamy ustnej, kaszel, bóle i zawroty głowy, niekiedy stany upojenia, ospałość, śpiączka toksyczna, zaburzenia pamięci, niewyraźne widzenie, nerwowość i rozdrażnienie, duszności, toksyczne odoskrzelowe zapalenie płuc, nudności, wymioty; w zatruciu przy wysokich stężeniach par oleju może nastąpić nagła utrata świadomości, drgawki. W zatruciu doustnym występują nudności, obfite wymioty, przejściowe objawy uszkodzenia wątroby, ryzyko zachłystowego zapalenia płuc, krwawe wylewy w płucach, wysięki opłucnowe. Pary i ciecz powodują mogą powodować podrażnienie skóry przy powtarzającym się lub długotrwałym kontakcie.

Skutki narażenia przewlekłego: zaburzenia ze strony ośrodkowego układu nerwowego w obrębie nerwów obwodowych, utrzymujące się po przerwaniu narażenia; przewlekłe zapalenia spojówek; zaburzenia węchu.

Magazynowanie: magazynować wyłącznie w certyfikowanych, właściwie oznakowanych, zamkniętych opakowaniach, w magazynie cieczy palnych wyposażonym w instalację wentylacyjną i elektryczną w wykonaniu przeciwwybuchowym. Opakowania chronić przed nagrzaniem. Na terenie magazynu przestrzegać zakazu palenia, używania otwartego ognia i narzędzi iskrzących.

Paliwo do silników Diesla oraz oleje opałowe można składować w zbiornikach magazynowych, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

UWAGA: Opróżnione opakowania mogą zawierać palne pary stwarzające zagrożenie wybuchem.

Środki ostrożności dotyczące środowiska: nie dopuścić do przedostania się produktu do studzienek ściekowych, wód lub gleby. W przypadku skażenia wód powiadomić odpowiednie władze.

Metody oczyszczania/usuwania: uszkodzone opakowanie umieścić w opakowaniu awaryjnym. Ograniczyć rozprzestrzenianie się rozlewiska przez obwałowanie terenu; zebrane duże ilości cieczy odpompować. Małe ilości rozlanej cieczy przysypać niepalnym materiałem chłonnym (ziemia, piasek wermikulit), zebrać do zamykanego pojemnika na odpady. Unieszkodliwiać zgodnie z obowiązującymi przepisami.

3. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu kolejną towarów niebezpiecznych

Pracownicy wykonujący czynności bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych powinni spełniać wymagania określone w obowiązujących przepisach wykonawczych do ustawy o transporcie kolejowym w tym zakresie.

Pracownicy uczestników przewozu, których obowiązki dotyczą przewozu towarów niebezpiecznych, powinni być przeszkoleni w zakresie wymagań związanych z takim przewozem, odpowiednio do ich odpowiedzialności i obowiązków. Pracownicy powinni być przeszkoleni przed przejęciem odpowiedzialności, a obowiązki, dla wypełniania których nie zostali przeszkoleni, powinni wykonywać tylko pod bezpośrednim nadzorem przeszkolonego pracownika.

Szkolenie ogólne

Pracownicy powinni być zaznajomieni z ogólnymi wymaganiami zawartymi w przepisach o przewozie towarów niebezpiecznych.

Szkolenie stanowiskowe

Pracownicy powinni być przeszkoleni z zakresu przepisów o przewozie towarów niebezpiecznych, zgodnie z ich odpowiedzialnością i obowiązkami. Szkolenie stanowiskowe powinno być przeprowadzone w formie szkolenia podstawowego i specjalistycznego.

a) Szkolenie podstawowe dla wszystkich pracowników:

Wszyscy pracownicy powinni być przeszkoleni w zakresie znaczenia nalepek ostrzegawczych i tablic pomarańczowych. Ponadto pracownicy powinni poznać procedurę powiadamiania przy stwierdzonych nieprawidłowościach.

b) Szkolenie specjalistyczne dla pracowników wykonawczych bezpośrednio związanych z przewozem towarów niebezpiecznych:

Dodatkowo do szkolenia podstawowego, pracownicy powinni być przeszkoleni zależnie od zakresu obowiązków. Pracownicy powinni być objęci szkoleniem specjalistycznym, podzielonym na 3 grupy.

GRUPA ZAWODOWA	OPIS GRUPY ZAWODOWEJ	PRACOWNICY
1	Pracownicy wykonawczy bezpośrednio biorący udział w przewozach towarów niebezpiecznych.	Kierujący pojazdem trakcyjnym, pracownicy drużyn manewrowych lub pracownicy o podobnej funkcji
2	Pracownicy odpowiedzialni za kontrolę techniczną wagonów używanych do przewozu towarów niebezpiecznych.	Rewidenci wagonów lub pracownicy o podobnej funkcji
3	Pracownicy służb ruchu i prowadzący rozrząd, pracownicy kierownictwa zarządcy infrastruktury	Dyspozytorzy, dyżurni ruchu; nastawniczowie, zwrotniczowie lub pracownicy o podobnej funkcji

Szkolenie specjalistyczne powinno obejmować co najmniej następujące tematy:

- a) Kierujący pojazdem trakcyjnym lub pracownicy o podobnej funkcji, grupa zawodowa 1:
- dostęp do niezbędnych informacji o zestawianiu składu, obecności towarów niebezpiecznych i ich umiejscowieniu;
 - rodzaje nieprawidłowości;
 - postępowanie w sytuacjach krytycznych przy nieprawidłowościach, przedsięwzięcia dla ochrony własnego składu i ruchu na sąsiednich torach.
- b) Pracownicy drużyn manewrowych lub pracownicy o podobnej funkcji, grupa zawodowa 1:
- znaczenie znaków dotyczących manewrowania, wg wzorów 13 i 15 RID,
 - rodzaje nieprawidłowości.
- c) Dyspozytorzy, dyżurni ruchu, nastawniczowie, zwrotniczowie lub pracownicy o podobnej funkcji, grupa zawodowa 3:
- postępowanie w sytuacjach krytycznych w przypadku wystąpienia nieprawidłowości;

Szkolenie z zakresu bezpieczeństwa

Pracownicy powinni być przeszkoleni w zakresie ryzyka i zagrożeń stwarzanych przez towary niebezpieczne, odpowiednio do stopnia możliwości utraty zdrowia lub narażenia, spowodowanych zdarzeniem przy przewozie towarów niebezpiecznych, z uwzględnieniem ich załadunku i rozładunku. Szkolenie to powinno mieć na celu zaznajomienie pracowników z bezpiecznymi sposobami postępowania z towarami niebezpiecznymi oraz z procedurami ratowniczymi. Szkolenie uzupełnia się w regularnych odstępach czasu przez szkolenia doszkalcące, uwzględniające zmiany w przepisach.

4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego

Tabor kolejowy uczestniczący w przewozie towarów niebezpiecznych powinien być oznakowany zgodnie z RID oraz wewnętrzną instrukcją postępowania przy przewozie towarów niebezpiecznych koleją.

Wagony przewożące towary niebezpieczne na bocznicę kolejowej Rogowiec powinny posiadać na każdej ścianie bocznej wagonu tablicę pomarańczową zawierającą numer zagrożenia oraz numer UN, a także być oznaczone nalepkami ostrzegawczymi wg wzoru RID:

- 1) Nr 3 – materiały zapalne ciekłe,
- 3) Nr 9 – różne materiały i przedmioty niebezpieczne,
- 4) Znak manewrowania wg wzoru nr 13 i 15 – jeżeli dotyczy.
- 5) Znak dla materiałów zagrażających środowisku - jeżeli dotyczy.

Obowiązek umieszczenia tablicy identyfikacyjnej, nalepek ostrzegawczych oraz znaków manewrowania dotyczy również przewozu próżnych nie oczyszczonych wagonów po materiałach niebezpiecznych. Tablice identyfikacyjne, nalepki ostrzegawcze powinny być umieszczone na wagonach w taki sposób, aby były dobrze widoczne podczas przewozu. Wzory nalepek ostrzegawczych do oznakowania wagonów przewożących towary niebezpieczne zamieszczone są w dziale 5.2 i 5.3. Regulaminu RID oraz Instrukcji postępowania przy przewozie towarów niebezpiecznych koleją na bocznicę kolejowej Rogowiec.

Lokomotywa winna być wyposażona w wymagane oświetlenie zewnętrzne, sygnalizator dźwiękowy, a także instrukcje pisemne zgodne z RID oraz wyposażenie ochrony osobistej tj. przenośne urządzenie oświetlające, odzież ostrzegawcza, gaśnica, apteczka.

5. Doradca ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych

Użytkownik bocznicę kolejowej Rogowiec zatrudnia doradcę ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych w transporcie kolejowym. Dane kontaktowe zgodnie z rozdziałem XII ust. 3. Właściciele infrastruktury kolejowej oraz punktów rozładunkowych towarów niebezpiecznych zatrudniają własnych doradców ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.

IX. Nadzór nad stanem technicznym i utrzymanie

1. Infrastruktura kolejowa

Utrzymanie bocznicę kolejowej Rogowiec pod względem przydatności do eksploatacji należy do obowiązków pracowników użytkownika bocznicę kolejowej.

Do prac związanych z utrzymaniem bocznicę kolejowej Rogowiec wchodzi:

- a. konserwacja,
- b. przeglądy bieżące,
- c. remonty średnie (wykonuje użytkownik bocznicę kolejowej lub właściciel bocznicę),

- d. remonty kapitalne nawierzchni i podtorza (wykonuje właściciel bocznic kolejowej).

Na prace konserwatorskie składają się następujące czynności:

- a. smarowanie części trących rozjazdów (poduszki ślizgowe),
- b. dokręcanie śrub i wkrętów,
- c. czyszczenie żłobków na przejazdach oraz na krzyżownicach,
- d. smarowanie części przed iglicowych, osad iglicowych, zamków zwrotnicowych,
- e. usuwanie śniegu i lodu,
- f. konserwacja latarni sygnałowych,
- g. konserwacja sygnalizatorów,
- h. konserwacja zamknięć nastawczych,
- i. konserwacja zamków zwrotnicowych,
- j. konserwacja wszystkich urządzeń wewnętrznych (aparatus blokowy, skrzynia kluczowa, skrzynia zależności, przekaźniki, agregat prądowórczy).

Do bieżącego utrzymania torów i urządzeń należy:

- a. wymiana pojedynczych złącz,
- b. usuwanie wybojów,
- c. podnoszenie osiadłego toru,
- d. nasuwanie boczne toru,
- e. poprawianie uchyleń szyn,
- f. nasuwanie szyn odpędlonych,
- g. miarkowanie luzów,
- h. odwodnienie toru,
- i. odchwaszczenie,
- j. oprofilowanie podsypki,
- k. wymiana podkładów,
- l. utrzymanie przejazdów.

Ponadto do prac bieżącego utrzymania należy również konserwacja i naprawa sygnałów kozłach oporowych oraz wskaźników na zwrotnicach.

Remonty kapitalne polegają na całkowitej wymianie części składowych nawierzchni lub niektórych jej elementów. Przynajmniej raz w roku zarządca bocznic kolejowej dokona badania (przez upoważnione osoby) stanu technicznego torów bocznic zgodnie z Art. 62 Prawa Budowlanego.

Podczas wykonywania robót związanych z utrzymaniem torów i rozjazdów należy przestrzegać następujących postanowień:

- a. roboty mogą być wykonywane tylko przez upoważnionych i odpowiednio przygotowanych pracowników,
- b. jeżeli roboty mają być wykonywane bez naruszenia ciągłości ruchu, zatrudnieni przy tych robotach pracownicy muszą być przepisowo zabezpieczeni w sposób określony

przepisem wewnętrznym oraz nadzorowani przez specjalnego pracownika z odpowiednimi kwalifikacjami,

- c. jeżeli roboty mają być wykonywane przy zamkniętym torze, odcinek toru lub tor objęty robotami powinien być osygnalizowany zgodnie z postanowieniami przepisów wewnętrznych tj. z obu stron miejsca robót powinna znajdować się tarcza zatrzymania "D1",
- d. przed przystąpieniem do robót drogowych użytkownik bocznic kolejowej powiadamia PKP - Zakład Linii Kolejowych w Łodzi i celem poinformowania drużyn manewrowych o zakresie wykonywanych prac, przewidywanym terminie ich zakończenia oraz o wynikających z tego tytułu obostrzeniach (o ile dotyczy to granicy wjazdu lokomotyw przewoźnika).

Drużyna manewrowa podczas wykonywania pracy manewrowej powinna zachować szczególną ostrożność w miejscu wykonywania robót lub w ich sąsiedztwie.

Jeżeli stan techniczny bocznic zagraża bezpieczeństwu ruchu to użytkownik bocznic kolejowej Rogowiec wstrzymuje dokonywania obsługi bocznic do czasu usunięcia usterek.

Zasady utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznic kolejowej Rogowiec określają przepisy wew. utrzymania infrastruktury kolejowej z dnia 28.01.2020 roku.

2. Tabor kolejowy

Do prowadzenia prac związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej wykorzystywany jest wózek motorowy WŻA -10L dopuszczony do eksploatacji przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Świadectwem nr T/2001/0274 z dn. 13.11.2001.

3. Urządzenia nie stanowiące infrastruktury kolejowej

Bocznica kolejowa Rogowiec nie jest wyposażona w inne urządzenia nie stanowiące infrastruktury kolejowej mające wpływ na ruch kolejowy.

X. Stanowiska związane z transportem kolejowym i określone dla nich wymagania kwalifikacyjne

Pracownicy wykonujący czynności bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych powinni spełniać wymagania określone w tym zakresie w obowiązujących przepisach wykonawczych do ustawy o transporcie kolejowym. Nazwy stanowisk, których regulamin dotyczy:

- h. dyżurny ruchu,
- i. manewrowy,
- j. ustawiacz,
- k. prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic kolejowej,
- l. toromistrz,

- m. automatyk,
- n. robotnik torowy,

XI. Bezpieczeństwo

1. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego

Wstęp na teren bocznicy jest dozwolony pracownikom tylko w miejscach wykonywania ich czynności. Pracownik bocznicy kolejowej i przewoźnika kolejowego powinien sam dbać o własne bezpieczeństwo podczas znajdowania się na terenie bocznicy i wykonywania swych obowiązków. Każdy pracownik zatrudniony na bocznicy oraz pracownik przewoźnika kolejowego powinien w miarę możliwości zwracać uwagę na bezpieczeństwo innych osób znajdujących się w zasięgu jego wzroku i ostrzegać je o ewentualnie grożącym niebezpieczeństwie.

Zabrania się pracownikom bocznicy kolejowej Rogowiec i przewoźnika kolejowego:

- a. chodzenia po torach i rozjazdach o ile nie wymagają tego obowiązki pracownika,
- b. przechodzenia pod taborem lub po zderzakach,
- c. chodzenia pomiędzy taborem i rampą, magazynem, zasiekami itp.,
- d. przechodzenia przez tory bezpośrednio przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym taborem,
- e. zbliżania się w skrajnię będących w ruchu wagonów,
- f. zatrzymywania się na przejazdach i przejściach przez tory oraz stawiania nóg na główkach szyn lub na podkładach,
- g. przechodzenia przez tory obok stojącego na nich taboru gdy odległość od niego jest mniejsza niż 10 metrów,
- h. przechodzenia pomiędzy stojącymi wagonami jeżeli odległość między nimi jest mniejsza niż 20 metrów,
- i. wskakiwania lub zeskakiwania z taboru będącego w ruchu,
- j. jazdy na taborze podczas manewrów na torach bocznicy,
- k. przechodzenia w zasięgu pracy urządzeń rozładunkowych podczas załadunku lub rozładunku wagonów,
- l. chodzenia po materiałach złożonych na międzytorzach lub pozostawionych po dokonywanych robotach,
- m. jazdy wszelkimi pojazdami (rower, motocykl, wózek akumulatorowy) po międzytorzach i ścieżkach przy torze,
- n. chodzenia w rejonie torów bez posiadania kamizelki ostrzegawczej,
- o. chodzenia w rejonie torów w porze ciemnej bez latarki sygnałowej.

Wchodząc na tory trzeba przede wszystkim rozejrzeć się czy nie nadjeżdża tabor. Przez tory należy przechodzić drogą najkrótszą prostopadle do osi toru. Nie należy chodzić między tokami

szyn, lecz zawsze środkiem międzytorza, zachowując odpowiednią odległość od zewnętrznych krawędzi szyn.

Podstawowe zasady bezpieczeństwa podczas wykonywania pracy manewrowej:

- a. podczas jazdy na taborze nie wolno:
 - wychylać się poza skrajnię taboru,
 - zajmować miejsca na pochwach zderzakowych, sprzęgach, na ścianach bocznych i czołowych węglarek lub platform, dachach wagonów lub na szczycie ładunku,
 - stać bez trzymania na brzegu pomostu oraz jechać stojąc jednocześnie na stopniach dwóch sąsiednich wagonów,
 - jechać na stopniach wagonu od strony ramp, ogrodzeń oraz bram i zasieków,
 - przebywać na stopniach bocznych lokomotywy,
- b. przy przetaczaniu wagonów na torach bocznic należy:
 - przed dojechaniem lokomotywy do taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe zażądać przerwania tych czynności i zabezpieczyć ładunki znajdujące się w wagonach przed uszkodzeniami, które mogą powstać podczas manewrów,
 - zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych i wózków,
 - zażądać zamknięcia drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych,
 - sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
 - sprawdzić czy na torze nie ma sprzętu ładunkowego, ładunków lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykołowanie,
 - sprawdzić czy składowany na placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru i czy nie obsunie się w czasie jazdy.

2. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych

Przygotowanie bocznic do pracy w warunkach zimowych należy do obowiązków zarządcy bocznic. Przed okresem zimowym tj. do 15 października w wyznaczonym miejscu winny być zgromadzone następujące materiały i sprzęt:

- a. smar do smarowania rozjazdów,
- b. łopaty, miotły, skrobaczki i szczotki do czyszczenia rozjazdów,
- c. piasek do posypywania dróg dojazdu i międzytorzy.

W/w materiały powinny być utrzymane w ciągłej gotowości do użytku. Obowiązuje zakaz używania soli do rozmrażania rozjazdów i części rozjazdowych.

Użytkownik bocznic kolejowej wyznacza pracowników, których zadaniem będzie posypywanie miejsc niebezpiecznych i śliskich, oczyszczanie torów i rozjazdów ze śniegu i lodu.

Wszyscy pracownicy zatrudnieni na bocznicę związani z pracą transportu kolejowego i obsługą urządzeń rozładunkowych powinni być zaznajomieni z obsługą sprzętu służącego do usuwania skutków zimy.

Kierującym akcją zimową w zakresie utrzymania przejezdności torów bocznic jest wyznaczony pracownik użytkownika bocznic. Przed przystąpieniem do pracy manewrowej pracownicy zatrudnieni przy manewrach oprócz wykonywania normalnych czynności powinni sprawdzić czy:

- a. miejsca śliskie i niebezpieczne zostały posypane piaskiem w sposób zapewniający bezpieczeństwo pracy manewrowej, oraz czy nie ma innych przeszkód stwarzających niebezpieczeństwo poruszania się pracowników i przetaczanego taboru,
- b. zwrotnice działają prawidłowo,
- c. manewry nie będą zagrażać pracownikom zatrudnionym przy usuwaniu przeszkód zimowych,
- d. sygnały, wskaźniki i tablice ostrzegawcze będą widoczne dla pracowników wykonujących manewry.

3. Działania podejmowane we współpracy z innymi zarządcami infrastruktury

Użytkownikiem bocznic kolejowej „Rogowiec” jest „Betrans” sp. z o. o. Bocznic kolejowa „Rogowiec” nie posiada innych zarządców infrastruktury.

4. Postępowanie w razie wypadku lub incydentu

Wypadek – niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska w tym: kolizje, wykolejenia, zdarzenia na przejazdach, pożar poj. kolejowego, zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kol. będący w ruchu. Natomiast poważny wypadek to każdy wypadek z co najmniej 1 ofiarą śmiertelną lub 5-ma rannymi lub powodujący znaczne zniszczenia oszacowane na co najmniej 2 mln €.

Incydent - każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.

Sposób powiadamiania o zdarzeniach:

- a. pracownik kolejowy jest obowiązany osobiście, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób, niezwłocznie zgłosić zdarzenie, używając wszelkich dostępnych środków:
 - dyżurnemu ruchu posterunku ruchu, kierownikowi lub innemu wyznaczonemu pracownikowi użytkownika bocznic kolejowej,
- b. zgłaszając zdarzenie, należy podać jego miejsce, czas, opis i skutki. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia,

- c. w przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy pojazd ten należy zatrzymać. Ustawiacz, maszynista/prowadzący pojazd kolejowy lub inny pracownik kolejowy zgłasza zdarzenie zgodnie z lit. a,
- d. użytkownik bocznic kolejowej, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:
- natychmiast zamknąć tory, na których powstała przeszkoda dla ruchu;
 - zatrzymać zbliżający się po sąsiednim torze skład manewrowy lub pojazd trakcyjny w przypadku zagrożenia spowodowanego zaistniałym zdarzeniem, łącznie z ewentualnym nadaniem sygnału „Alarm”;
 - niezwłocznie zawiadomić centrum powiadamiania ratunkowego, podając w miarę możliwości informacje o:
 - rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie poszkodowanych,
 - uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - pożarze lub wybuchu bądź zagrożeniu nimi,
 - zawaleniu się lub zalaniu wodą obiektu budowlanego,
 - wykolejeniu wagonu z towarem niebezpiecznym lub niekontrolowanym uwolnieniu się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania – zawiadamiając, należy również podać informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego;
 - zgłosić zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu;
 - w przypadku zagrożenia poważną awarią z udziałem towarów niebezpiecznych powiadomić o zdarzeniu wojewodę poprzez wojewódzkie centrum zarządzania kryzysowego oraz właściwe terenowo stanowisko kierowania komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, podając:
 - miejsce zdarzenia,
 - informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego, uzupełnione o nazwę towaru niebezpiecznego według nazwy podanej w dokumentach przewozowych,
 - rodzaj wagonu i wielkość opakowania,
 - rodzaj uszkodzenia,
 - rodzaj innych towarów niebezpiecznych znajdujących się w zasięgu awarii,
 - bezpieczne i dogodne drogi dojazdu,
 - nazwisko i numer telefonu powiadamiającego,
- e. użytkownik bocznic kolejowej, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o nim:
- członków komisji kolejowej ze strony użytkownika bocznic kolejowej,

- Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, zwanego dalej „Przewodniczącym PKBWK”,
 - oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy terytorialnie dla miejsca zdarzenia,
- f. informację o wykonaniu poszczególnych czynności należy odnotować w prowadzonej dokumentacji,
- g. użytkownik bocznic kolejowej właściwy dla miejsca zdarzenia jest obowiązany pisemnie zawiadomić o zdarzeniu podmioty, o których mowa w lit. i. Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej,
- h. wzór zawiadomienia określa załącznik nr 1 do „Instrukcji w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym” zarządcy bocznic kolejowej,
- i. zawiadomienie otrzymuje:
- Przewodniczący PKBWK,
 - Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK”,
 - w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia właściwa miejscowo:
 - prokuratura rejonowa,
 - komenda Policji,
 - jednostka Żandarmerii Wojskowej,
- j. jeżeli po przekazaniu zawiadomienia ujawnione zostały nowe okoliczności zdarzenia, powodujące zasadniczą zmianę poprzednich ustaleń, w tym zmianę kategorii zdarzenia, ustalonej przyczyny zdarzenia albo zmianę innych ważnych informacji – należy pilnie przekazać dodatkowe zawiadomienie, prostując lub uzupełniając zawiadomienie pierwotne,
- k. zawiadomienie o zdarzeniu przekazuje się nie później niż przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia, w przypadku Prezesa UTK wysyłając wiadomość SMS na numer telefonu:
- 572-591-124 (dla województw łódzkie, śląskie),
- z informacją o zaistniałym zdarzeniu: tj. czas, miejsce oraz zwięzły opis zdarzenia, według zasad opisanych w „Instrukcji w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym” zarządcy bocznic kolejowej.
- l. w przypadku Przewodniczącego PKBWK, poważne wypadki, wypadki i incydenty należy zgłaszać niezwłocznie poprzez wiadomość SMS na numer telefonu 510-126-711, podając:
- datę, godzinę i miejsce powstania zdarzenia,
 - konsekwencje zaistniałe w wyniku zdarzenia,
 - podmiot na terenie którego zaistniały zdarzenia,
 - imię i nazwisko oraz stanowisko osoby zgłaszającej,

- imię, nazwisko i nr telefonu osoby koordynującej pracę członków komisji na miejscu zdarzenia,
- m. w przypadku poważnego wypadku, należy dodatkowo powiadomić dyżurującego członka PKBWK, telefonicznie na numer 510-126-711.

Pozostałe szczegóły dotyczące trybu pracy i sposobu postępowania komisji kolejowej oraz sposobu powoływania przewodniczącego komisji kolejowej, a także wzory zawiadomień i protokołów z wypadków i zdarzeń powstałych na terenie bocznicy kolejowej Rogowiec zawiera „Instrukcja w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym” z dnia 07.09.2016 roku.

5. Postępowanie w sytuacjach wpływających na bezpieczeństwo

Wszelkie zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego należy zgłaszać do dyżurnego ruchu nastawni RG tel. 44 737 4485 oraz kom. 667-771-708. Dyżurny ruchu nastawni RG w przypadku takiej konieczności wstrzymuje ruch kolejowy na bocznicy kolejowej informując o tym niezwłocznie Kierownika bocznicy kolejowej oraz zainteresowane podmioty/osoby.

Wypadki przy pracy należy zgłaszać do służb BHP użytkownika bocznicy kolejowej a także do Koordynatora ds. BHP PGE GiEK S.A.

L.P	Nazwa Stanowiska	Imię i Nazwisko	Numer telefonu
1.	Kierownik Działu BHP	Agnieszka Banasiak	601 696 345
2.	Główny Specjalista ds. BHP	Agnieszka Popiołek	607 370 354
3.	Główny Specjalista ds. BHP	Iwona Okoń	663 226 899
4.	Koordynator ds. BHP PGE GiEK S.A.	Krystian Kwiecień	601 269 809

Numery alarmowe:

	Nr telefonu
Alarmowy	112
Policja	997
Straż Pożarna	998
Pogotowie Ratunkowe	999
Straż Miejska	986
Pogotowie Energetyczne	991
Pogotowie Gazowe	992
Pogotowie Ciepłownicze	993
Pogotowie Wodociągowe	994

Numery alarmowe PGE GiEK S.A Oddział KWB Bełchatów

	Nr telefonu	
	z wewnętrznej sieci telefonicznej	z telefonu komórkowego
Zmianowy Inżynier Ruchu /ZIR/	112	44 7373 112
Dział Bezpieczeństwa /DN/	997	44 7373 997
Dział Ochrony Ppoż. /TZR/	998	44 7373 998
Pogotowie Ratunkowe (w Rogowcu)	999	44 7373 999
Pogotowie Ratunkowe (w Chabielicach)	6999	44 7376 999

Numery alarmowe PGE GiEK S.A Oddział Elektrownia Bełchatów

	Nr telefonu	
	z wewnętrznej sieci telefonicznej	z telefonu komórkowego
Alarm Pożarowy DIRE	44 735 4998	44 745 4998
Pogotowie Ratunkowe	44 735 4999	44 745 4999
Wewnętrzne służby ratowniczo-górnictwa	44 735 1020	44 745 1020
Służby Ochrony	44 735 1442	44 745 1442

XII. Współpraca z innymi podmiotami

1. Jednostki organizacyjne wyznaczone do współpracy

PKP PLK S.A Zakład Linii Kolejowych w Łodzi	Dyspozytura PKP PLK S.A Zakład Linii Kolejowych w Łodzi	(42) 205 54 44
	Naczelnik Sekcji Eksploatacji PKP PLK S.A. Piotrków Trybunalski	(44) 714 79 09
	Dyżurny ruchu nastawni dysponującej stacją Piotrków Trybunalski	(44) 714 79 08
	Zaplecze techniczne i ratunkowe PKP PLK	(42) 205 54 75 izdd.lodz@plk-sa.pl
PKP Cargo S.A.	Sekcja Przewozów i Eksploatacji w Łodzi	42 209 76 76
	Naczelnik Sekcji Przewozów i Eksploatacji w Łodzi	(42) 209 76 12
LOTOS Kolej Sp. z o.o.	Zakład Przewozów Centrum	506 148 901, 502 512 449, 665 441 468
CAT Mosolf Polska Sp. z o.o.	Centrum Samochodowe Kleszczów	44 73 15 417, 44 73 15 455
PGE GiEK S.A. Oddział Elektrownia Bełchatów	Kierownik Wydziału Magazynów i Gospodarki Materiałowej	44 735 1577
	Spedytor,	44 735 1501/03
PGE GiEK S.A. Oddział KWB Bełchatów	Kierownik Oddziału Ogólnotechnicznego	44 737 2230
	Starszy specjalista	44 737 2238

2. Tryb rozstrzygania sporów z zarządcami infrastruktury stycznej

Wszelkie spory z zarządcami infrastruktury stycznej rozstrzygane są polubownie. W przypadku braku porozumienia wszelkie spory należy zgłaszać do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

3. Wykaz adresów i numerów telefonów

Ważniejsze telefony na boczniczy kolejowej Rogowiec:

44 737 4481 - Kierownik Działu Obsługi Kolei/Doradca ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych,

44 737 4485 - Dyżurni ruchu – nastawnia RG, kom. 667-771-708.

44 737 4483 - Hala lokomotywni,

XIII. Postanowienia końcowe

1. Rozdzielnik regulaminu

Regulamin sporządzono i zatwierdzono w jednym egzemplarzu w wersji elektronicznej. Podmioty wyznaczone do współpracy otrzymują Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej Rogowiec w wersji do odczytu.

Przewoźnicy kolejowi zobowiązani są do zapoznania z niniejszym Regulaminem swoich pracowników obsługujących bocznicę kolejową Rogowiec niezwłocznie po jego otrzymaniu.

2. Sposób udostępnienia regulaminu pracownikom boczniczy kolejowej

Regulamin pracy boczniczy kolejowej podlega udostępnieniu pracownikom kolejowym. Regulamin dostępny jest dla pracowników u kierownika działu a kopie regulaminu pracy boczniczy kolejowej znajdują się na nastawni dysponującej RG oraz u przodowego hali lokomotyw. Pracownicy przyjmują do wiadomości postanowienia regulaminu pracy boczniczy kolejowej za pisemnym potwierdzeniem.

3. Procedura wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu

Regulamin zawiera 53 stron i 2 załączniki.

Regulamin powinien być utrzymywany na bieżąco w stanie aktualnym przez użytkownika boczniczy kolejowej.

Wszelkie zmiany i poprawki do niniejszego regulaminu w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego na styku zarządcy infrastruktury – użytkownik boczniczy kolejowej wymagają pisemnych uzgodnień z PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Łodzi i przekazania zainteresowanym podmiotom wg rozdzielnika określonego w XIII ust. 1. Zmian w regulaminie pracy boczniczy kolejowej w pozostałym zakresie dokonuje i zatwierdza użytkownik boczniczy kolejowej. Wykaz i opis zmian należy wysłać do zarządcy infrastruktury, z którym bocznicza kolejowa jest połączona.

4. Osoba odpowiedzialna za aktualność regulaminu

Osobą odpowiedzialną za aktualność regulaminu pracy boczniczy kolejowej jest Kierownik Działu Obsługi Kolei użytkownika boczniczy kolejowej bądź inny wyznaczony pracownik.

XIV. Załączniki do regulaminu

1. Wzór wykazu osób zapoznanych z treścią Regulaminu

2. Plan schematyczny bocznicy kolejowej

XV. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu

L.P	Nr strony	Zmiana		Wprowadził:	
		Dotyczy rozdziału, punktu	Data wprowadzenia	Data	Podpis

XV. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu

L.P	Nr strony	Zmiana		Wprowadził:	
		Dotyczy rozdziału, punktu	Data wprowadzenia	Data	Podpis
1	25	Rozdz. II. Pkt.11 – opis posterunku technicznego.	08.01.2026r.	08.01.2026r.	Rafał Łęski Elektronicznie podpisany przez Rafał Łęski Data: 2026.01.08 08:29:46 +01'00'
2	26, 27	Rozdz. II. Pkt.12 – wykaz semaforów i tarcz.	08.01.2026r.	08.01.2026r.	Rafał Łęski Elektronicznie podpisany przez Rafał Łęski Data: 2026.01.08 08:30:31 +01'00'
3	27	Rozdz. III. Pkt.1 – opis okręgu nastawczego.	08.01.2026r.	08.01.2026r.	Rafał Łęski Elektronicznie podpisany przez Rafał Łęski Data: 2026.01.08 08:29:44 +01'00'
4	28	Rozdz. IV. Pkt. 4 – opis uzgodnienia ruchu kolejowego przez połączenie z infrastrukturą styczną.	08.01.2026r.	08.01.2026r.	Rafał Łęski Elektronicznie podpisany przez Rafał Łęski Data: 2026.01.08 08:29:44 +01'00'
5	33	Rozdz. VI. Pkt.1 i pkt.2 – opis podstawiania i zabierania wagonów na/z bocznicy/y.	08.01.2026r.	08.01.2026r.	Rafał Łęski Elektronicznie podpisany przez Rafał Łęski Data: 2026.01.08 08:29:46 +01'00'

Uzgadniam zmiany do Regulaminu Pracy Bocznicy Kolejowej Rogowiec

obowiązującego od 01.01.2026r.

Elżbieta Budka
Elektronicznie podpisany przez Elżbieta Budka
Data: 2026.01.28 07:37:46 +01'00'

(uprawniony przedstawiciel PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Łodzi)