

Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej

„Betrans” spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
Bocznicza kolejowa Rogowiec



Data obowiązywania regulaminu:
od 01.01.2026r.

| Opracował: | | | Zatwierdził: | | |
|-------------------|-----------------------------------|--|-------------------|--|--|
| Rafał Łęski | Kierownik Działu Obsługi Kolei | Rafał Łęski <small>Elektronicznie podpisany przez Rafał Łęski Data: 2025.12.10 09:45:37 +01'00'</small> | Jakub Mielczarek | Prezes Zarządu „Betrans” sp. z o. o. | Jakub Mielczarek <small>Elektronicznie podpisany przez Jakub Mielczarek Data: 2025.12.10 12:28:06 +01'00'</small> |
| | | | Bogdan Czarnecki | Wiceprezes Zarządu „Betrans” sp. z o. o. | Bogdan Czarnecki <small>Elektronicznie podpisany przez Bogdan Czarnecki Data: 2025.12.10 11:54:23 +01'00'</small> |
| (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 bocznicą 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 bocznic kolejowej | 5 |
| 1.5. | Status bocznic kolejowej | 5 |
| 2. | Użytkownik bocznic 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 bocznicach | 8 |
| II. | Opis bocznic kolejowych | 8 |
| 1. | Tory | 8 |
| 1.1. | Tory zdawczo - odbiorcze na bocznicach kolejowych Rogowiec:..... | 9 |
| 1.2. | Pozostałe tory na bocznicach kolejowych Rogowiec:..... | 10 |
| 1.3. | Pochylenia podłużne torów bocznic kolejowych Rogowiec:..... | 13 |
| 2. | Rozjazdy, skrzyżowania torów | 13 |
| 2.1. | Rozjazdy w torach bocznic kolejowych Rogowiec: | 14 |
| 3. | Obrotnice, suwnice i wyrotnice wagonowe | 19 |
| 4. | Kolejowe obiekty inżynierskie | 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 jazd 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 taborom 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 bocznicy kolejowej..... | 33 |
| 3. Ważenie wagonów..... | 34 |
| 4. Planowanie pracy manewrowej..... | 34 |
| 5. Powiadomianie 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 bocznicy kolejowej..... | 37 |
| 2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznicy kolejowej..... | 38 |
| 3. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych | 40 |
| 4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego | 42 |
| 5. Doradca ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych..... | 42 |
| IX. Nadzór nad stanem technicznym i utrzymanie | 43 |
| 1. Infrastruktura kolejowa..... | 43 |
| 2. Tabor kolejowy | 44 |
| 3. Urządzenia nie stanowiące infrastruktury kolejowej | 44 |
| X. Stanowiska związane z transportem kolejowym i określone dla nich wymagania kwalifikacyjne..... | 45 |
| XI. Bezpieczeństwo | 45 |
| 1. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego | 45 |
| 2. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych..... | 47 |
| 3. Działania podejmowane we współpracy z innymi zarządcami infrastruktury | 47 |
| 4. Postępowanie w razie wypadku lub incydentu | 47 |
| 5. Postępowanie w sytuacjach wpływających na bezpieczeństwo | 50 |

| | |
|---|----|
| XII. Współpraca z innymi podmiotami | 51 |
| 1. Jednostki organizacyjne wyznaczone do współpracy..... | 51 |
| 2. Tryb rozstrzygania sporów z zarządcami infrastruktury stycznej | 52 |
| 3. Wykaz adresów i numerów telefonów | 52 |
| XIII. Postanowienia końcowe | 52 |
| 1. Rozdzielnik regulaminu..... | 52 |
| 2. Sposób udostępnienia regulaminu pracownikom boczniczy kolejowej..... | 53 |
| 3. Procedura wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu..... | 53 |
| 4. Osoba odpowiedzialna za aktualność regulaminu | 53 |
| XIV. Załączniki do regulaminu..... | 53 |
| 1. Wzór wykazu osób zapoznanych z treścią Regulaminu | 53 |
| 2. Plan schematyczny boczniczy kolejowej..... | 53 |
| XV. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu | 54 |

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

1.2. Punkt odgałęzienia

Punktem odgałęzienia bocznicą jest koniec linii kolejowej (km 34,350) nr 24 Piotrków Trybunalski – Zarzecze zarządzanej przez PKP PLK S.A.

1.3. Tory dojazdowe – nie dotyczy

1.4. Przeznaczenie bocznicą 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 bocznicą kolejowej

Infrastruktura kolejowa zarządzana przez „Betrans” sp. z o.o. otrzymuje status bocznicą 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 „Betrans” 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 „Betrans” 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 bocznic kolejowej

1. Tory

W skład bocznic kolejowej „Rogowiec” wchodzi torów zdawczo – odbiorcze, dojazdowe, ochronne oraz punkty ładunkowe. Tory bocznic 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 bocznic 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 boczniczy 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 boczniczy kolejowej Rogowiec:

| Nr rozjazdu | Nr toru | Początek rozjazdu [km] | Koniec rozjazdu [km] | Ukres [km] | Rodzaj | Kierunek | Położenie zasadnicze | Typ | Skos | Promień [m] | Długość [m] | Podrozjazdnice | 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 | „Bettrans” 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 | „Bettrans” 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 | „Bettrans” 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 | „Bettrans” 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 | „Bettrans” 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 | „Bettrans” 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 | „Bettrans” 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 | „Bettrans” 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 | „Bettrans” 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 | „Bettrans” 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 | „Bettrans” 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 | „Bettrans” 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 | „Bettrans” 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 | „Bettrans” 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 | „Bettrans” 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 | „Bettrans” sp. z o.o. |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|-------|-------|-------|-----------|-------|---------------|------|-----|-----|--------|-----------|----------|-----|--------|-------------------------|
| 107 | 105 | 4+946 | 4+974 | 4+988 | zwyczajny | lewy | - | S-42 | 1:9 | 205 | 28,108 | drewniane | Pospólka | 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 | Pospólka | 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 | Pospólka | 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 | Pospólka | 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

Bocznicę kolejową „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

Bocznicą kolejową „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

Nazwa i typ urządzenia: mechaniczne urządzenia sterowania ruchem kolejowym

Charakterystyka urządzenia: mechaniczne urządzenia sterowania ruchem kolejowym ręczne – kluczowe z sygnalizacją świetlną. W urządzeniach tych zależności realizowane są na drodze mechanicznej i elektrycznej.

W torach zdawczo - odbiorczych wszystkie rozjazdy i wykolejnice są oświetlane. Tory bocznicowe są zakończone kozłami oporowymi, sygnalizowane sygnałem Z1 „stój” (tarcza zaporowa nie oświetlona). Wskaźniki zwrotnicowe na torach zdawczo - odbiorczych bocznic 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 wykolejnic | Lokalizacja na torze | Położenie zasadnicze wykolejnic | Sposób nastawiania wykolejnic | Uwagi np. kto obsługuje nastawienie wykolejnic |
| 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 boczniczy</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 boczniczy kolejowej Rogowiec nie są oświetlone.

1. Przed przejazdami kolejowo - drogowymi na terenie boczniczy 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 |
| 1. | 2. | 3. |
| 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 bocznic kolejowej

Istniejące oświetlenie torów zdawczo-odbiorczych umożliwia obsługę bocznic 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 wykolejnica nr Wk6.

2. Rejony manewrowe bocznic kolejowej

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

3. Środki łączności

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

Wjazd na tory zdawczo - odbiorcze boczniczy kolejowej „Rogowiec” odbywa się na sygnał zezwalający podany na semaforze wjazdowym. Wyjazd z torów zdawczo – odbiorczych boczniczy 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 boczniczy Rogowiec przekazują za pomocą rozkazu pisemnego R 307.

Kolejne jazdy manewrowe oznaczane są w następujący sposób:

- a. dla ruchu składów w stronę boczniczy 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 bocznic 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 bocznic kolejowej. Dla wjazdu i wyjazdu składu manewrowego innego niż tabor własny na/z bocznicę/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 bocznic kolejowej

1. Ograniczenia dotyczące taboru

Na tory bocznic 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 bocznic 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 jazd 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 boczniczy kolejowej Rogowiec jest spółka „Betrans” sp. z o. o. Dostarczanie przesyłek towarowych na bocznicę 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 boczniczy kolejowej

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

3. Urządzenia i środki trakcyjne

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

4. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie

Obsadę drużyny trakcyjnej użytkownika boczniczy 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 bocznicę kolejową Rogowiec.

5. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie

Drużyna manewrowa wykonująca prace manewrowe na terenie boczniczy 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 bocznicę 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 boczniczy 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. Sprzężanie i rozprzężanie wagonów i lokomotyw

Sprzężanie i rozprzężanie taboru z pojazdem trakcyjnym dozwolone jest tylko na postoju. Zabrania się ręcznego sprzężania i rozprzężania 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 bocznic 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 boczniczy kolejowej „Rogowiec” na wjazd lokomotywy lub składu manewrowego na bocznice dyżurnemu ruchowi stacji Piotrków Tryb., dyżurny ruchu boczniczy 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 boczniczy kolejowej „Rogowiec”, dyżurny ruchu nastawni Rg potwierdza dyżurnemu ruchowi stacji Piotrków Tryb. przyjazd lokomotywy lub składu manewrowego na bocznice.

2. Zabieranie wagonów z boczniczy kolejowej

Wyjazd lokomotyw i składów manewrowych z boczniczy 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 boczniczy 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 boczniczy 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 boczniczy 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 boczniczy 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 boczniczy kolejowej. Obsługę boczniczy kolejowej Rogowiec wykonują przewoźnicy kolejowi, dostarczający przesyłki towarowe dla poszczególnych odbiorców (przedstawiciele 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 boczniczy do stacji Piotrków Tryb. są ciągnięte. Odrzucanie wagonów na boczniczy kolejowej Rogowiec jest zabronione.

2. Urządzenia ładunkowe

Do załadunku/rozładunku wagonów na boczniczy 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 chwytkowa (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:

- a. zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się na wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,
- b. zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
- c. zażądać pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zajętych przy czynnościach ładunkowych,
- d. sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
- e. sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, płozów hamulcowych, klinów lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie lub wykołowanie taboru,
- f. 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, tłużeń, 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 komisyjnym wydaniu przesyłki. W razie stwierdzenia braków po wydaniu przesyłki sporządza wezwanie do sporządzenia protokołu kolejowego po wydaniu przesyłki i bierze udział w jej komisyjnym wydaniu.

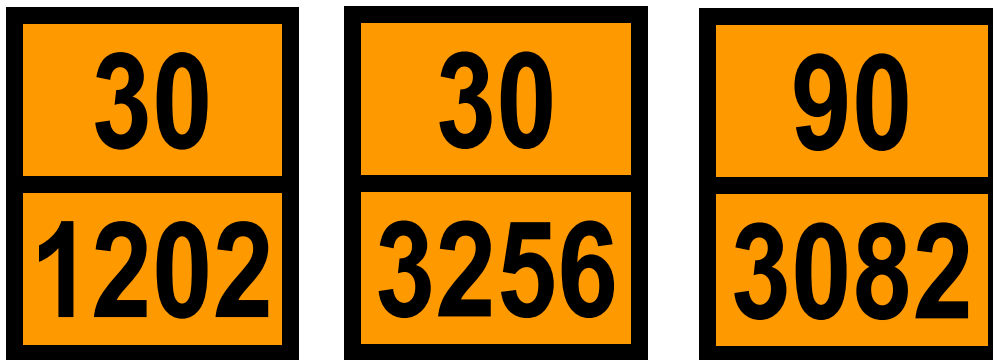
VIII. Towary niebezpieczne

1. Opis towarów niebezpiecznych na boczniczy kolejowej

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

Na terenie boczniczy przyjmowane są wagony z towarami niebezpiecznymi:

| | |
|----|---|
| 1. | <u>30, UN 1202 Olej opałowy lekki, 3, III, przepis szczególny 640M, zagrażający środowisku</u> |
| 2. | <u>30, UN 3256</u> Materiał o podwyższonej temperaturze zapalnej ciekły I.N.O. (olej opałowy ciężki), 3, III, zagrażający środowisku |
| 3. | <u>90, UN 3082</u> Materiał zagrażający środowisku ciekły I.N.O. (olej opałowy ciężki), 9, III |



2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznicach 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. Bocznicę kolejową Rogowiec nie posiada toru do awaryjnego odstawiania wagonów z towarami niebezpiecznymi.

Czynności przy transporcie towarów niebezpiecznych na bocznicach kolejowej Rogowiec wynikają z obowiązków uczestników transportu towarów niebezpiecznych koleją określonych w regulaminie RID. Użytkownik bocznic kolejowej Rogowiec w zakresie obsługi towarów niebezpiecznych spełnia zadania związane z transportem towaru niebezpiecznego po torach.

Szczegółowe obowiązki obsługi w trakcie manewrowania wagonami z towarami niebezpiecznymi, zasady:

- a. przed rozpoczęciem manewrowania należy przekonać się czy pokrywy armatury, zawory spustowe, krany cystern są zamknięte, szczelne i opłombowane,
- b. tabor należy szczególnie ostrożnie przetaczać – nie wolno odrzucać,
- c. nie wolno odrzucać innego taboru, na tory na których odstawiono wagony z materiałami niebezpiecznymi,
- d. zabroniona jest jazda na wagonach z ładunkami niebezpiecznymi,
- e. wagony z towarami niebezpiecznymi powinny być tak sprzęgnięte aby tarcze zderzaków naciskały na siebie,
- f. w pobliżu wagonów z materiałami niebezpiecznymi nie wolno palić tytoniu, używać otwartego ognia, rozpalać ognisk, podgrzewać sprzęgów ciągowych pochodniami w okresie zimy,
- g. tabor powinien być oznakowany odpowiednimi nalepkami, znakami oraz tablicami ostrzegawczymi,
- h. zabrania się łączenia wagonów cystern (próżnych lub ładownych) z wagonami technologicznymi (innymi niż ochronne) i wykonywana nimi manewrów. Jako wagonów

ochronnych dla wagonów cystern można użyć tylko innych wagonów posiadających świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego lub inny dokument dopuszczający do użytkowania.

Postępowanie w przypadku stwierdzenia awarii z przesyłką zawierająca towar niebezpieczny, kierujący manewrami powinien natychmiast:

- a. powiadomić o powyższym osoby znajdujące się w strefie zagrożenia,
- b. polecić prowadzącemu poj. kolejowy zatrzymać lokomotywę w miarę możliwości natychmiast, ale tak aby mogła być prowadzona akcja ratownicza,
- c. usunąć z miejsca zagrożenia ludzi,
- d. za pomocą środków łączności powiadomić dyżurnego ruchu i Kierownika Działu Obsługi Kolei.

e. w przypadku zaistnienia bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa publicznego, należy niezwłocznie powiadomić służby ratownicze oraz udostępnić im informacje potrzebne do prowadzenia działań.

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 zachyłstowego 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 nagraniem. 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. Unieszkodliwić zgodnie z obowiązującymi przepisami.

3. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją 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 przejściem 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 doszkalające, 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.
- 6) Znak dla materiałów o podwyższonej temperaturze – 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 bocznic kolejowej Rogowiec pod względem przydatności do eksploatacji należy do obowiązków pracowników użytkownika bocznic kolejowej.

Do prac związanych z utrzymaniem bocznic kolejowej Rogowiec wchodzi:

- a. konserwacja,
- b. przeglądy bieżące,
- c. remonty średnie (wykonuje użytkownik bocznic kolejowej lub właściciel bocznic),
- 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 (aparatury blokowej, skrzynia kluczykowa, skrzynia zależności, przekaźniki, agregat prądowładczy).

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 bocznicy 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 boczniczy 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 wykolejenie,
 - 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 dojeżdża 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 bocznicach 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 bocznicy kolejowej,
- b. zgłaszając zdarzenie, należy podać jego miejsce, czas, opis i skutki. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić 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 bocznicy 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, włącznie 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 dojazdowe,
 - 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 bocznic 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 bocznic kolejowej informując o tym niezwłocznie Kierownika bocznic kolejowej oraz zainteresowane podmioty/osoby.


Wypadki przy pracy należy zgłaszać do służb BHP użytkownika bocznic 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. | Koordinatorka ds. BHP PGE GiEK S.A. | Krzysztof 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-górnice | 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 stacji 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 rozstrzygnięcia 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 bocznicę 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 lokomotywowni,

XIII. Postanowienia końcowe

1. Rozdzielnik regulaminu

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

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

2. Sposób udostępnienia regulaminu pracownikom bocznic kolejowej

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

3. Procedura wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu

Regulamin zawiera 53 strony i 2 załączniki.

Regulamin powinien być utrzymywany na bieżąco w stanie aktualnym przez użytkownika bocznic kolejowej. Każdorazowo nowo opracowany (pierwsza wersja) regulamin pracy bocznic kolejowej powinien być uzgodniony pod względem techniczno – ruchowym z zarządcą infrastruktury stycznej tj. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Łodzi w formie tradycyjnej bądź elektronicznej. Dalsze zmiany i poprawki do regulaminu w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego na styku zarządcą infrastruktury – użytkownik bocznic 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 bocznic kolejowej w pozostałym zakresie dokonuje i zatwierdza użytkownik bocznic kolejowej. Wykaz i opis zmian należy wysłać do zarządcy infrastruktury, z którym bocznic kolejowa jest połączona.

4. Osoba odpowiedzialna za aktualność regulaminu

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

XIV. Załączniki do regulaminu

1. Wzór wykazu osób zapoznanych z treścią Regulaminu

2. Plan schematyczny bocznic kolejowej

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: 2026.01.28 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: 2026.01.28 08:29:33 +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: 2026.01.28 08:29:33 +01'00' |
| 5 | 33 | Rozdz. VI. Pkt.1 i pkt.2 – opis podstawiania i zabierania wagonów na/z bocznicę/y. | 08.01.2026r. | 08.01.2026r. | Rafał Łęski Elektronicznie podpisany przez Rafał Łęski Data: 2026.01.28 08:29:46 +01'00' |

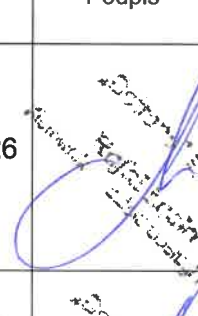
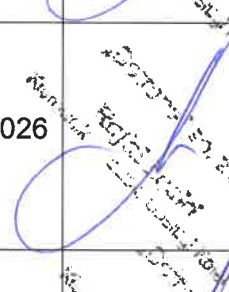




Uzgadniam zmiany do Regulaminu Pracy Boczniczy Kolejowej Rogowiec

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)

XV. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu

| L.P | Nr strony | Zmiana | | Wprowadził: | |
|-----|-----------|--|-------------------|-------------|---|
| | | Dotyczy rozdziału, punktu | Data wprowadzenia | Data | Podpis |
| 1. | 5 | Rozdz. I, ust. 1. Pkt. 1.2. Punkt odgałęzienia | 20.03.2026 | 20.03.2026 |  |
| 2. | 23-24 | Rozdz. II, ust. 10. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym | 20.03.2026 | 20.03.2026 |  |
| 3. | 37-38 | Rozdz. VIII, ust. 1. Opis towarów niebezpiecznych na bocznicach kolejowej | 20.03.2026 | 20.03.2026 |  |
| 4. | 38-40 | Rozdz. VIII, ust. 2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznicach kolejowej | 20.03.2026 | 20.03.2026 |  |
| 5. | 42 | Rozdz. VIII, ust. 4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego | 20.03.2026 | 20.03.2026 |  |
| 6. | 53 | Rozdz. XIII, ust. 3. Procedura wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu | 20.03.2026 | 20.03.2026 |  |

Zatwierdzam zmiany do Regulaminu Pracy Bocznic Kolejowej Rogowiec

obowiązującego od 01.01.2026r.


 „Betrans” spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
 Jakub Mińczarek
 PREZES ZARZĄDU


 „Betrans” spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
 Bogdan Czerwinski
 WICEPREZES

(użytkownik bocznic kolejowej Rogowiec)