

Załącznik do uchwały Nr 739/2023
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 12 września 2023 r.



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

**Instrukcja
o kontroli biegu pociągów pasażerskich i towarowych
Ir-14**

Warszawa, 2023 rok

Właściciel: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wydawca: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala
Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
tel. 22 47 320 19
www.plk-sa.pl, e-mail: ies@plk-sa.pl

Wszelkie prawa zastrzeżone.

Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja
w celach komercyjnych, całości lub części instrukcji,
bez uprzedniej zgody PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – są zabronione

Spis treści

§ 1. Cel i zakres instrukcji	4
§ 2. Podstawowe pojęcia stosowane w instrukcji.....	4
§ 3. Punktualność biegu pociągów i sposób jej ustalania.	5
§ 4. Struktura kodu opóźnienia	8
§ 5. Zasady kwalifikacji opóźnień pociągów na poszczególne przyczyny oraz sposób określania ich wielkości.....	8
§ 6. Pociągi odwołane (anulowana usługa).....	10
§ 7. Pociągi kursujące, opóźnione, „chore”	11
§ 8. Rejestracja procesu przewozowego	11
§ 9. Plan wykonania (system skuteczności działania)	12
§ 10. Sprawozdawczość statystyczna.....	14
§ 11 Rodzaje sprawozdawczości	15
Załącznik nr 1	17
Załącznik nr 1a	18
Załącznik nr 1a w SEPE 2	23

§ 1.

Cel i zakres instrukcji

1. „Instrukcja o kontroli biegu pociągów pasażerskich i towarowych”, zwana dalej „Instrukcją Ir-14”, ma na celu zapewnienie, aby Zarządca infrastruktury, Przewoźnicy kolejowi i inne organizacje zaangażowane w analizę jakości przewozów kolejowych posiadały jednolite dane na temat ruchu pociągów pasażerskich i towarowych, umożliwiając im w ten sposób analizę i kontrolowanie punktualności wszystkich usług.
2. Mając powyższe na uwadze, w Instrukcji Ir-14 opracowano wspólny dla wszystkich uczestników realizujących proces przewozowy system kodowania, służący identyfikowaniu przyczyn opóźnień i odwołania pociągów (anulowania usług).
3. Określa ona ponadto ujednoliczone metody i pojęcia służące do rejestrowania, przekazywania i analizowania niezbędnych danych. Przedstawia merytoryczne i organizacyjne zagadnienia związane z kontrolą biegu pociągów pasażerskich i towarowych w zakresie realizacji rozkładu jazdy.
4. Punktualność jest jednym z podstawowych czynników jakości przewozów kolejowych, zatem celem niniejszej instrukcji jest umożliwienie zarządcy infrastruktury i przewoźnikom kolejowym zaangażowanym w przewozy kolejowe jednolitego pomiaru punktualności i uzyskiwania jednolitych danych, dotyczących niezawodności ruchu pociągów pasażerskich i towarowych.
5. Instrukcja Ir-14, zawiera:
 - 1) klasyfikację przyczyn opóźnień pociągów kursujących na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w oparciu o jednolitą kodyfikację;
 - 2) wytyczne do opracowywania statystyki z zakresu punktualności pociągów kursujących;
 - 3) ujednoliczone zasady ustalania przyczyn opóźnień pociągów kursujących, służące realizacji z przewoźnikami kolejowymi rozliczeń wynikających z Planu Wykonania.
6. Instrukcja Ir-14 obowiązuje na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwane dalej Zarządcą lub PLK.

§ 2.

Podstawowe pojęcia stosowane w instrukcji

1. Opóźnienie pierwotne – opóźnienie pociągu spowodowane bezpośrednio wystąpieniem wydarzenia, zawinonego przez PLK, innych zarządców, przewoźnika kolejowego, czynnik zewnętrzny bądź przyczynę wtórną, któremu przypisano jeden z kodów wymienionych w Załączniku nr 1a.
2. Opóźnienie wtórne – opóźnienie pociągu spowodowane przejazdem innego już opóźnionego pociągu lub kolejne opóźnienie już opóźnionego pociągu wynikające tylko z techniki prowadzenia ruchu pociągów.
3. Plan wykonania – system skuteczności działania przewidujący sankcje za działania, które zakłócają eksploatację sieci (wydarzenia, usterki powodujące opóźnienia pociągów) w celu zachęty przedsiębiorstw kolejowych i zarządcy infrastruktury do minimalizowania

zakłóceń i poprawy wyników sieci kolejowej. Plan ten obejmuje rekompensaty dla przewoźników kolejowych, którzy zostali dotknięci skutkami zakłóceń, oraz może przewidywać premie jako nagrody za wydajność lepszą od planowanej.

4. Punktualność kwalifikowana – wskaźnik liczony dla wszystkich pociągów kursujących w danym okresie, określający procentowy udział liczby pociągów, które nie były opóźnione przez zarządcę infrastruktury (punktualność kwalifikowana ZI) lub te, które nie były opóźnione przez przewoźników kolejowych (punktualność kwalifikowana PK).
5. Regularność – zgodność liczby uruchomionych pociągów z normą wyznaczoną w rozkładzie jazdy pociągów.

§ 3.

Punktualność biegu pociągów i sposób jej ustalania.

1. W celu uzyskania punktualności na wysokim poziomie oraz jej poprawy, konieczny jest pomiar punktualności pociągów oraz wspólne określenie przez zainteresowanych przewoźników kolejowych i zarządcę infrastruktury przyczyn opóźnień i odwołanych połączeń.
2. Chociaż podział przyczyn opóźnień jest zadaniem zarządcy infrastruktury (ZI), koniecznym jest, aby przewoźnicy kolejowi (PK) zatwierdzali te przyczyny. W ten sposób ustala się powszechnie akceptowany i stosowany wskaźnik pomiaru jakości. Jest on wykorzystywany przez ZI i PK do uzyskania wspólnego obrazu rzeczywistej skuteczności i opracowania działań mających na celu poprawę osiągnięć, zarówno wewnątrz w ramach swoich organizacji, jak i wspólnie.
3. Pod pojęciem punktualności biegu pociągów rozumie się stopień przestrzegania rozkładu jazdy przy prowadzeniu ruchu pociągów, a miernikami punktualności są:
 - 1) procent punktualności biegu pociągów;
 - 2) przeciętne opóźnienie w minutach przypadające na jeden pociąg opóźniony;
 - 3) przeciętne opóźnienie w minutach przypadające na jeden pociąg kursujący.
4. Punktualność mierzona jest poprzez ustalenie progu opóźnienia, dla którego pociągi są uważane za punktualne i określana w procentach. W PLK taki próg dla pociągów pasażerskich wynosi 5 minut, a dla pociągów towarowych 15 minut. Procent punktualności biegu pociągów oblicza się według wzoru:

$$P = \frac{(K - O) \times 100}{K} [\%]$$

we wzorze przyjmuje się:

P – poszukiwany procent punktualności,

K – ogólna liczba kursujących pociągów,

O – liczba opóźnionych pociągów.

Przykład:

ogólna liczba kursujących pociągów – 500, liczba opóźnionych pociągów – 18

$$(500 - 18) \times 100 / 500 = 48200 / 500 = 96,4\%$$

Otrzymany w przykładzie wynik informuje o tym, że 96,4% kursujących pociągów przeprowadzono zgodnie z rozkładem jazdy pociągów.

W związku z realizacją planu wykonania definiuje się również tzw. punktualność kwalifikowaną. Procent punktualności kwalifikowanej biegu pociągów oblicza się według wzoru:

$$P = \frac{(K - O_{ZI \text{ lub } PK}) \times 100}{K} [\%]$$

we wzorze przyjmuje się:

P – poszukiwany procent punktualności,

K – ogólna liczba kursujących pociągów,

O – liczba opóźnionych pociągów z winy zarządcy lub przewoźnika.

Przykłady:

ogólna liczba kursujących pociągów – 500, liczba opóźnionych pociągów z winy zarządcy – 13

$$(500 - 13) \times 100 / 500 = 48700 / 500 = 97,4\%$$

ogólna liczba kursujących pociągów – 500, liczba opóźnionych pociągów z winy przewoźnika – 5

$$(500 - 5) \times 100 / 500 = 49500 / 500 = 99,0\%$$

Otrzymane w przykładach wyniki informują o tym, że 97,4% kursujących pociągów przeprowadzono zgodnie z rozkładem jazdy bez opóźnień przypisanych zarządcy infrastruktury, a 99,0% kursujących pociągów przeprowadzono zgodnie z rozkładem jazdy bez opóźnień z winy przewoźnika kolejowego.

5. Przeciętne opóźnienie w minutach przypadające na jeden pociąg opóźniony oblicza się, dzieląc ogólną liczbę minut opóźnień pociągów przez liczbę pociągów opóźnionych.
6. Przeciętne opóźnienie w minutach przypadające na jeden pociąg kursujący oblicza się, dzieląc ogólną liczbę minut opóźnień pociągów przez liczbę pociągów kursujących.
7. Punktualność pociągu mierzona jest na podstawie porównań pomiędzy czasem przejazdu zaplanowanym w rozkładzie jazdy pociągu a rzeczywistym czasem jego przejazdu przez określone punkty pomiarowe.
8. Punkt pomiarowy to konkretna lokalizacja na trasie (posterunek ruchu), w której zapisywane są dane o przejeździe pociągów. Można wybrać pomiar czasu odjazdu, przyjazdu lub przejazdu w przypadku jazdy pociągu przez posterunek ruchu bez postoju.
9. W ruchu międzynarodowym porównanie powinno być zawsze dokonywane w odniesieniu do uzgodnionego międzynarodowego rozkładu jazdy dla całej trasy pociągu. Niektórzy Zarządcy przydzielają nowy rozkład jazdy w sytuacji dużych opóźnień. W takich przypadkach musi zostać poświadczony, że nowy rozkład jazdy

jest przydzielany, albo na całą pozostałą część trasy pociągu, albo porównuje się go z pierwotnie planowanym rozkładem jazdy. Jeżeli żadna z nich nie jest możliwa, przejazd pociągu nie będzie brany pod uwagę.

10. Pomiarów pomiędzy czasami przejazdu zaplanowanymi w rozkładzie jazdy, a aktualnymi czasami przejazdu, dokonuje się na stacji początkowej biegu pociągu w miejscu docelowym i w punktach, w których odpowiedzialność jest przekazywana z jednego Zarządcy do drugiego, lub z jednego Przewoźnika do drugiego. Dodatkowo zaleca się dokonywanie pomiarów także w innych punktach o większym znaczeniu (węzły komunikacyjne, stacje manewrowe).
11. Rozbieżności pomiędzy czasami przejazdu zaplanowanymi w rozkładzie jazdy, a rzeczywistymi czasami przejazdu, są podawane w minutach. Jeśli pomiar jest wykonywany automatycznie przez systemy, a wynikiem jest wartość w minutach i sekundach, to jest ona zaokrąglana do pełnych minut. W PLK zaokrąglanie czasów przyjazdu, odjazdu, przejazdu odbywa się w ten sposób, że nie bierze się pod uwagę sekund np. 5:59 jest traktowane jako 5 minut.
12. Do wyliczeń statystycznych wskaźników, o których mowa w ust. 3, jako pociągi kursujące planowo przyjmuje się:
 - 1) dla zakładu linii kolejowych:
 - a) pociągi, które zgodnie z rozkładem jazdy przybyły do stacji końcowych zakładu linii kolejowych lub przekazane zostały do sąsiednich zakładów linii kolejowych, zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury,
 - b) pociągi, które przybyły do stacji końcowych zakładu linii kolejowych lub przekazane zostały do sąsiednich zakładów linii kolejowych, zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury z opóźnieniem, jeżeli opóźnienie to nie powstało lub nie zostało zwiększone w granicach zakładu linii kolejowych,
 - c) pociągi, które przybyły do stacji końcowych zakładu linii kolejowych lub przekazane zostały do sąsiednich zakładów linii kolejowych, zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury z opóźnieniem, jeżeli opóźnienie to nie przekracza norm czasowych ustalonych przez Centralę PLK;
 - 2) dla sieci Spółki:
 - a) pociągi, które zgodnie z rozkładem jazdy przybyły do stacji końcowych lub przekazane zostały do zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury,
 - b) pociągi w komunikacji międzynarodowej, które przybyły do stacji końcowych lub przekazane zostały do zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury z opóźnieniem, jeżeli opóźnienie to nie powstało lub nie zostało zwiększone na sieci PLK,
 - c) pociągi, które przybyły do stacji końcowych lub przekazane zostały do zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury z opóźnieniem,

jeżeli opóźnienie to nie przekracza norm czasowych ustalonych przez Centralę PLK.

§ 4.

Struktura kodu opóźnienia

1. Kody opisujące przyczyny opóźnień pociągów stanowią numeryczny zapis określający winnego, przyczynę, wielkość i lokalizację opóźnienia.
2. Pełny numer kodu składa się z czterech grup numerycznych np. 001-305-11-013:
 - 1) pierwsza grupa oznacza winnego opóźnienia. Każdy podmiot (ZI, PK, podwykonawcy ZI, czynnik zewnętrzny i przyczyny wtórne) znajduje się w rejestrze operatorów SEPE i ma przydzielony numer identyfikacyjny.
 - 2) druga trzy lub czterocyfrowa grupa oznacza przyczynę opóźnienia (właściwy kod opóźnienia) – jeden z kodów wymieniony w załączniku nr 1a do instrukcji. Pierwsze dwie cyfry kodu oznaczają grupę przyczyn opóźnień (wg tej grupy opracowywane są dane statystyczne w celu analizy jakości ruchu kolejowego na poziomie międzynarodowym), dwie ostatnie lub ostatnia cyfra oznacza konkretną przyczynę opóźnienia zgodną z załącznikiem nr 1a do instrukcji;
 - 3) trzecia grupa oznacza wielkość opóźnienia podaną w minutach. W zależności od wielkości opóźnienia będzie to grupa jedno-, dwu-, trzy- lub czterocyfrowa;
 - 4) czwarta grupa oznacza lokalizację opóźnienia – wskazuje Zakład Linii Kolejowych i Sekcję Eksploatacji, na obszarze których pociąg doznał opóźnienia.
3. Możliwe przyczyny opóźnień wymienione są w załączniku nr 1a, opracowanym na podstawie tabeli kodowania (załącznik nr 1).

§ 5.

Zasady kwalifikacji opóźnień pociągów na poszczególne przyczyny oraz sposób określania ich wielkości

1. Opóźnienia pociągów opisywane są kodami wskazującymi przyczynę opóźnienia w określonych punktach. System kodów przyczyn opóźnień zapewnia podstawowy przegląd głównych przyczyn pierwotnych i przyczyn wtórnych. Każda pierwotna przyczyna jest przypisana do odpowiedzialnego podmiotu, którym może być ZI, PK lub czynnik zewnętrzny. Jeżeli istnieją trudności w powiązaniu opóźnienia z konkretną przyczyną pierwotną przypisaną ZI, PK lub czynnikowi zewnętrznemu, opóźnienie jest opisywane jednym z kodów z grupy „Przyczyn wtórnych” – kody przyczyn opóźnień rozpoczynających się cyfrą 9 załącznika nr 1a i traktowane jak przyczyna pierwotna.
2. Pierwotne przyczyny opisują rzeczywiste wydarzenie, które doprowadziło do opóźnienia pociągu. Bez pierwotnej przyczyny nie byłoby opóźnienia.
3. Wtórne przyczyny opisują konsekwencje już istniejącego opóźnienia - tego samego pociągu, który jest dalej opóźniany, albo innego pociągu opóźnionego przez już opóźniony pociąg. Te konsekwencje są opisane we wtórnych przyczynach opóźnienia i składają się głównie z:
 - 1) zajętości torów (szlaku, stacyjnych)

- 2) przejścia (obrotu) personelu i taboru
- 3) połączenia (skomunikowania)
4. Głównym powodem określenia przyczyn opóźnień jest umożliwienie podjęcia działań w celu zmniejszenia lub uniknięcia wystąpienia tych samych przyczyn w przyszłości.
5. Opóźnienia pociągów opisane za pomocą określonych kodów są podstawą analiz punktualności kursowania pociągów, jak również służą do rozliczeń z przewoźnikami rekompensat (kar umownych) należnych w związku z realizacją Planu wykonania.
6. Minuty opóźnień pociągów pasażerskich i towarowych powstałych na całej drodze przebiegu należy zaliczać na:
 - 1) PLK, innych zarządców infrastruktury w tym zarządców kolei obcych oraz operatorów współpracujących z zarządcą infrastruktury w jej utrzymaniu;
 - 2) przewoźników krajowych i zagranicznych;
 - 3) przyczyny zewnętrzne – niezależne od operatorów wymienionych w pkt 1) i 2);
 - 4) przyczyny wtórne (pochodne) – niezależne od operatorów wymienionych w pkt 1) i 2), z wyjątkiem opóźnień spowodowanych zdarzeniami tj. poważnymi wypadkami, wypadkami lub incydentami na liniach kolejowych, gdy znana jest bezpośrednia przyczyna i można przypisać odpowiedzialność za spowodowanie opóźnienia pociągów, tylko dla celów statystycznych.
7. Minuty opóźnień ogółem pociągów kursujących dzielą się na:
 - 1) minuty opóźnień na terenie zakładu linii kolejowych – równe sumie opóźnień pociągów, które zakończyły bieg z opóźnieniem na terenie zakładu linii kolejowych i opóźnień pociągów, które zostały przekazane z opóźnieniem do sąsiednich zakładów linii kolejowych, zarządców kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury, pomniejszonej o:
 - a) liczbę minut opóźnień (na stacjach końcowych biegu pociągów i na stacjach stycznych przy przekazaniu pociągów do sąsiednich zakładów linii kolejowych, zarządców kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury) pociągów przyjętych z sąsiednich zakładów linii kolejowych, zarządców kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury, które nie zostały opóźnione na terenie własnego zakładu linii kolejowych,
 - b) liczbę minut opóźnień pociągów przyjętych z sąsiednich zakładów linii kolejowych, zarządców kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury, jeżeli na terenie własnego zakładu linii kolejowych pociągi te zwiększyły swoje opóźnienia.

Liczbę minut opóźnień na terenie zakładu linii kolejowych oblicza się według wzoru:

$$M = Z - (O + S)$$

we wzorze przyjmuje się:

M – liczba minut opóźnień na terenie zakładu linii kolejowych,

Z – liczba minut opóźnień pociągów, które zakończyły jazdę z opóźnieniem na terenie zakładu linii kolejowych i które zostały przekazane z opóźnieniem do sąsiednich zakładów linii kolejowych, zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury,

O – liczba minut opóźnień (na stacji końcowej biegu pociągów i na stacji stycznej przy przekazaniu pociągów do sąsiednich zakładów linii kolejowych, zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury) pociągów przyjętych z sąsiednich zakładów linii kolejowych, zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury, a które nie zostały opóźnione na terenie własnego zakładu linii kolejowych,

S – liczba minut opóźnień pociągów przyjętych z sąsiednich zakładów linii kolejowych, zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury, jeżeli na terenie własnego zakładu linii kolejowych pociągi te zwiększyły swoje opóźnienia;

- 2) minuty opóźnień na sieci PLK – równe sumie opóźnień pociągów, które zakończyły bieg z opóźnieniem na własnym terenie i opóźnień pociągów, które zostały przekazane z opóźnieniem do zarządów kolei obcych i sąsiednich zarządców infrastruktury, pomniejszonej o:
 - a) liczbę minut opóźnień (na stacjach końcowych biegu pociągów i na stacjach stycznych przy przekazaniu pociągów do zarządów kolei obcych i innych zarządców infrastruktury) pociągów przyjętych z zarządów kolei obcych i innych zarządców infrastruktury, które nie zostały opóźnione na sieci PLK,
 - b) liczbę minut opóźnień pociągów przyjętych z zarządów kolei obcych i innych zarządców infrastruktury, jeżeli na sieci PLK pociągi te zwiększyły swoje opóźnienia.

Liczbę minut opóźnień na sieci PLK oblicza się według wzoru:

$$L = K - (W + Z)$$

we wzorze przyjmuje się:

L – liczba minut opóźnień na sieci PLK,

K – liczba minut opóźnień pociągów, które zakończyły bieg z opóźnieniem na sieci PLK i które zostały przekazane z opóźnieniem do zarządów kolei obcych i innych zarządców infrastruktury,

W – liczba minut opóźnień (na stacjach końcowych biegu pociągów i na stacjach stycznych przy przekazaniu pociągów do zarządów kolei obcych i innych zarządców infrastruktury) pociągów przyjętych z opóźnieniem z zarządów kolei obcych i innych zarządców infrastruktury, które nie zostały opóźnione na sieci PLK,

Z – liczba minut opóźnień pociągów przyjętych z zarządów kolei obcych i innych zarządców infrastruktury, jeżeli na sieci PLK pociągi te zwiększyły swoje opóźnienie.

§ 6.

Pociągi odwołane (anulowana usługa)

1. Jeśli planowane usługi nie są uruchomione (tzn. pociąg został odwołany w fazie operacyjnej) kody opisane w Załączniku nr 1a powinny być również używane do opisania przyczyn anulowania usługi w całości lub tylko na części trasy.

2. W przypadku przekierowania pociągów na inną trasę, jeśli traci się postój handlowy na pierwotnej trasie pociągu, uznaje się usługę za anulowaną. Wprowadzenie zastępczej komunikacji autobusowej - zarówno dla całej linii, jak i dla jej odcinków - jest również traktowane jako odwołanie pociągu.

§ 7.

Pociągi kursujące, opóźnione, „chore”

1. Pociągi kursujące na terenie zakładu linii kolejowych (obszarowo) są to wszystkie pociągi, które zakończyły bieg na terenie zakładu linii kolejowych oraz te, które zostały przekazane do sąsiednich zakładów linii kolejowych, zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury.
2. Pociągi kursujące na sieci PLK (sieciowo) są to wszystkie pociągi, które zakończyły bieg na terenie sieci kolejowej, oraz te które zostały przekazane do zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury.
3. Liczba pociągów opóźnionych na terenie zakładu linii kolejowych jest to suma liczby pociągów, które ukończyły z opóźnieniem jazdę na stacjach zakładu linii kolejowych oraz suma liczby pociągów, które zostały przekazane z opóźnieniem do sąsiednich zakładów linii kolejowych, zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury, pomniejszona o liczbę pociągów przyjętych z opóźnieniem z sąsiednich zakładów linii kolejowych, kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury, a które nie zostały opóźnione na terenie własnego zakładu linii kolejowych.
4. Liczba pociągów opóźnionych na sieci PLK jest to suma liczby pociągów, które ukończyły z opóźnieniem jazdę na stacjach końcowych sieci PLK oraz liczby pociągów, które zostały przekazane z opóźnieniem do zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury, pomniejszona o liczbę pociągów przyjętych z opóźnieniem z kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury, a które nie zostały opóźnione na sieci PLK.
5. Pociąg pasażerski uważa się za „chory”, jeżeli opóźnił się w ciągu miesiąca więcej niż 5 razy ponad przyjętą dla tego pociągu normę minut opóźnienia, bez względu na przyczyny.
6. Pociąg towarowy uważa się za „chory”, jeżeli opóźnił się w ciągu miesiąca więcej niż 10 razy ponad przyjętą dla tego pociągu normę minut opóźnienia, bez względu na przyczyny.
7. W razie niemożności usprawnienia kursowania pociągu „chorego” we własnym zakresie działania, Zakład Linii Kolejowych zobowiązany jest wystąpić do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym z wnioskiem wskazującym przyczyny opóźnień pociągu „chorego” dla spowodowania ich usunięcia.

§ 8.

Rejestracja procesu przewozowego

1. W rejestracji i tworzeniu informacji o biegu pociągu, jak również tworzeniu sprawozdawczości ilustrującej realizację procesu przewozowego na podstawowym poziomie uczestniczą:
 - 1) dyżurny ruchu, który w dzienniku ruchu (w wersji papierowej lub elektronicznej) w rubryce „Uwagi” odnotowuje wielkość i przyczynę opóźnienia, zobowiązany jest do telefonicznego

składania meldunków o przyczynach i wielkości opóźnień pociągów powstałych na obszarze działania obsługiwanego posterunku ruchu oraz na przyległych szlakach, do dyspozytora liniowego w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym, zwanej dalej IDDE;

- 2) dyspozytor liniowy, który zgłoszone przez dyżurnego ruchu przyczyny i wielkości opóźnień pociągów wprowadza do Systemu Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej, zwanego dalej SEPE, stosuje kody przyczyn opóźnień wg załącznika nr 1a. Opóźnienia wtórne pociągów, wynikające z krzyżowania, dojścia, przepuszczania, skomunikowania oraz z przejścia składów (pojazdów) lub drużyn pociągowych itp., należy kwalifikować zgodnie z przyczyną pierwotną;
 - 3) dyspozytor przewoźnika dokonuje weryfikacji i autoryzacji jakości przejazdu i rzeczywistych parametrów pociągów na podstawie zakładki „autoryzacja” systemu SEPE, zaznaczając opcję, „T – zgoda” lub w przypadku zgłoszenia zastrzeżeń opcję „R – reklamacje”, najpóźniej w terminie 72 godzin po zakończeniu biegu pociągu, a w przypadku niepodjęcia decyzji w tym terminie uznaje się, że przewoźnik wyraził zgodę na zakwalifikowane przyczyny opóźnień i rzeczywistych parametrów.
2. Reklamacje w zakresie nieprawidłowości przy opisywaniu przyczyn opóźnień pociągów po upływie terminu, o którym mowa w pkt 3, przyjmuje i rozpatruje w ciągu 10 dni Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali PLK informując przewoźnika o sposobie rozpatrzenia jego zastrzeżeń. Informacja powinna być również przekazana w formie elektronicznej na adres email przewoźnika.
 3. Szczegółowe zasady współpracy dyspozytorów Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym i przewoźników w zakresie rejestracji procesu przewozowego oraz rozliczeń wynikających z Planu wykonania, określone są w Regulaminie sieci.

§ 9.

Plan wykonania (system skuteczności działania)

1. Dla prawidłowego, efektywnego i akceptowalnego funkcjonowania planu wykonania zasadnicze znaczenie ma budowa zaufania, której podstawą jest rzetelne dokumentowanie procesów zakłócających realizację rozkładu jazdy. Dotyczy to również tego, że zarządca infrastruktury powinien zachowywać się neutralnie wobec różnych przewoźników kolejowych.
2. Procedury opisu przyczyn opóźnień pociągów określone w niniejszej instrukcji jak również przypisanie właściwego kodu przyczyny opóźnienia powinny odzwierciedlać rzeczywistą sytuację zakłócającą proces przewozowy.
3. Procedury opisu i uzgodnienia przyczyny opóźnienia pociągu powinny zostać zakończone w możliwie krótkim terminie, wystarczającym jednak na rzetelne rozwiązywanie konfliktów. Powinny one zatem przewidywać czas wystarczająco długi zapewniający analizę danych, jednak niezbyt długi, gdyż później, rozwiązanie problemów wynikających z ustaleniem przyczyny opóźnienia może być trudne ze względu na zebranie niezbędnej dokumentacji.
4. Opóźnienia pociągów mierzone są na podstawie wynegocjowanych wskaźników (poziomów odniesienia) według segmentów rynku. Wskaźniki przyjęte do rozliczeń odzwierciedlają wyniki osiągnięte w przeszłości, np. średnie opóźnienia i powinny być ustalone tak, aby zapewniały uczciwe i skuteczne zachęty. Wskaźniki „Planu wykonania”

określone na okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów publikowane są w Regulaminie sieci.

5. W kwestiach rozliczeń Planu wykonania przewoźnik ma prawo odwołania się do zarządcy infrastruktury. Procedury dotyczące polubownego rozstrzygnięcia sporów wynikających z realizacji Planu wykonania są uzgodnione i zawarte w Regulaminie sieci.
6. Stawka kwoty rekompensaty za opóźnienia (koszt jednej minuty opóźnienia), powinna być proporcjonalna do wartości usługi kolejowej, wynikającej ze zrealizowanych pociągokilometrów i opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej zaakceptowanej przez organ regulacyjny (UTK).
7. Ustalenie odpowiedzialności za opóźnienie jest obowiązkiem zarządcy infrastruktury strony, która zbiera dowody (dokumentację), a więc jest najbardziej predysponowanym do ustalenia przyczyny opóźnienia.
8. Jakość usług w formie wskaźnika wydajności (punktualności) publikowana jest na stronie internetowej zarządcy. Umożliwi to śledzenie oddziaływania planu wykonania, na jakość realizowanych usług.
9. Osłony w postaci ograniczenia kwot rekompensat wypłacanych za opóźnienie mogą być stosowane na poziomie poszczególnych tras pociągów, jak również na płatnościach należnych w danym okresie.
10. Wtórne opóźnienia powinny być uwzględnione w planach wykonania, ale mogą być one ograniczone, aby uniknąć zbyt wysokiej rekompensaty.
11. Opóźnienia mają być rejestrowane i analizowane, nawet bez planu wykonania. W związku z tym, nie wszystkie wynikające z tego faktu koszty powinny zostać przypisane do planów wykonania, lecz tylko te dodatkowe.
12. Plan wykonania powiązany jest z kolejowymi systemami zarządzania: korzysta z danych, które są gromadzone np. w przypadku rekompensat umów w zakresie świadczenia usług publicznych w transporcie pasażerskim, oraz motywuje do usuwania i przeciwdziałania powtarzających się przyczyn opóźnień.
13. Obliczanie opóźnienia wymaga wcześniejszego uzgodnienia rozkładu jazdy pomiędzy zarządcą i przewoźnikiem.
14. Systemy pobierania opłat za infrastrukturę powinny zachęcać do poprawy osiągniętych wyników sieci kolejowej i minimalizowania zakłóceń, co należy osiągać za pomocą planu wykonania.
15. Plan wykonania obejmuje kary za działania, które zakłócają eksploatację sieci, rekompensaty dla przewoźników, którzy zostali dotknięci skutkami zakłóceń oraz premie, jako nagrody za lepsze wykonanie od planowanego. Poziom nagród i kar zależy od stopnia wykonania, jaki ma ostatecznie zostać osiągnięty, oraz ich efektywności w uzyskiwaniu tego wyniku bez niszczenia określonego modelu biznesowego. W zależności od poziomu realizacji planu wykonania można przewidzieć przykładowo coroczną płatność odzwierciedlającą odsetek przewozów zrealizowanych zgodnie z planem lub wyższy priorytet dla przyszłych zamówień w okresie niedoborów zdolności przepustowej.
16. Podstawowe zasady planu wykonania obowiązują na obszarze całej sieci zarządzanej przez PLK.

17. Plan wykonania wdrażany jest w ramach systemu pobierania opłat, a więc zasady systemu pobierania opłat stosują się przez analogię do Planu wykonania, w szczególności zasady dotyczące publikacji w Regulaminie sieci, negocjacji, przepisów zakazujących dyskryminacji itp.
18. Plan wykonania nie jest sposobem tworzenia dodatkowych przychodów, dla żadnej ze stron, gdyż jego celem jest wyłącznie zachęcanie do większej punktualności ruchu pociągów. Jeżeli punktualność osiąga zadowalający poziom, powinno to znaleźć odzwierciedlenie w nowym celu punktualności.

§ 10.

Sprawozdawczość statystyczna

1. Podstawą prawidłowego opracowania danych statystycznych w zakresie jakości realizacji procesu przewozowego jest poprawne, obiektywne i zgodne z rzeczywistością dokumentowanie przebiegu pociągów i przyczyn ich opóźnień.
2. Dla potrzeb Zakładu Linii Kolejowych PLK (obszarowo) system SEPE tworzy automatycznie, w oparciu o rzeczywisty przebieg pociągu raporty o punktualności i przyczynach opóźnień pociągów pasażerskich i towarowych ogółem lub dla poszczególnych przewoźników kolejowych.
3. W celu uzyskania merytorycznej poprawności Raportów , o których mowa w ust. 2, pracownicy odpowiedzialni za kontrolę jakości kursowania pociągów zobowiązani są do wyjaśniania i korygowania wszelkich rozbieżności między dokumentacją źródłową, a danymi wprowadzonymi do systemu.
4. Pracownicy wprowadzający korekty rozbieżności są zobowiązani do uzgodnienia ich z zainteresowanymi komórkami w zakładzie linii kolejowych i zgłoszenia do IDDE, w celu aktualizacji danych w SEPE.
5. Kierujący komórką organizacyjną właściwą ds. eksploatacji w Zakładzie Linii Kolejowych ma obowiązek:
 - 1) codziennie w godzinach rannych zapoznawać się z raportem o przyczynach opóźnień pociągów;
 - 2) po przeprowadzeniu analizy sytuacji eksploatacyjnej w obrębie Zakładu Linii Kolejowych podejmować niezbędne kroki dla wyeliminowania opóźnień pociągów, uwzględniając wnioski naczelników sekcji i interwencje ze strony przewoźników;
 - 3) wnikliwie analizować realizację rozkładu jazdy w czasie obowiązywania planowych zamknięć torowych, jak również zwracać uwagę na realizację udzielonych zamknięć torowych i prowadzonych robót oraz obowiązywania ostrzeżeń;
6. Kierujący komórką organizacyjną właściwą ds. eksploatacji w Zakładzie Linii Kolejowych jest zobowiązany do przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego w następujących przypadkach:
 - 1) w wyniku prowadzonej przez siebie kontroli i analizy opóźnień pociągów pasażerskich i towarowych;
 - 2) w razie potrzeby – w wyniku kontroli doraźnych, prowadzonych przez pracowników Centrali PLK;

- 3) na podstawie zgłoszeń innych jednostek organizacyjnych o zaniedbaniach pracowników pionu eksploatacji;
 - 4) na każdorazowe żądanie Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali PLK, którego celem jest ustalenie przyczyn nieprawidłowości zakłócających planowy przejazd pociągów oraz wskazanie winnych naruszenia procedur związanych z prowadzeniem ruchu pociągów.
7. Do zadań Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych należy m.in.:
- 1) kontrola biegu pociągów pasażerskich i towarowych w zakresie realizacji rozkładu jazdy;
 - 2) nadzór nad prawidłowością i terminowością przeprowadzania zleconych postępowań wyjaśniających.
8. Wszelkie postępowania wyjaśniające, wszczęte przez Zakłady Linii Kolejowych w sprawie opóźnień pociągów pasażerskich i towarowych, powinny być zakończone do dnia 15 następnego miesiąca.
9. Jeżeli z zakończonego postępowania wyjaśniającego wynikają zmiany w klasyfikacji przyczyn i miejsca powstania opóźnienia, to Zakład Linii Kolejowych ma obowiązek niezwłocznie zgłosić te zmiany do Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali PLK, w celu aktualizacji danych w systemie SEPE. Informację o aktualizacji danych (w tym numer pociągu, datę zmiany) należy przekazać w formie elektronicznej na adres email przewoźnika.
10. Kierownictwo Zakładów Linii Kolejowych odpowiedzialne jest za merytoryczną poprawność opisów przyczyn opóźnień wprowadzanych do Księgi wydarzeń, które są dla dyspozytorów liniowych podstawą opisywania przyczyn opóźnień pociągów.
11. Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali PLK sporządza dla wszystkich pociągów kursujących na sieci PLK:
- 1) zbiorcze całościowe raporty o punktualności i przyczynach opóźnień pociągów pasażerskich (dla wszystkich okresów sprawozdawczych) obejmujące liczbę kursujących i opóźnionych pociągów na obszarze zakładów i na sieci PLK wraz z liczbą minut opóźnień pociągów, jak i winnymi ich powstania;
 - 2) zbiorcze całościowe raporty o punktualności i przyczynach opóźnień pociągów towarowych (dla wszystkich okresów sprawozdawczych) obejmujące liczbę kursujących i opóźnionych pociągów na obszarze zakładów i na sieci PLK wraz z liczbą minut opóźnień pociągów, jak i winnymi ich powstania
12. Przyczyny opóźnień pociągów powinny być przedmiotem ciągłych analiz. W przypadkach wątpliwych należy, dla prawidłowego zakwalifikowania przyczyny opóźnienia, żądać niezwłocznie dodatkowych wyjaśnień od zainteresowanych jednostek i komórek.

§ 11

Rodzaje sprawozdawczości

1. Stosuje się następujące rodzaje sprawozdawczości:
 - 1) techniczna;

- 2) handlowa;
- 3) międzynarodowa.
2. Sprawozdawczość techniczna, opracowywana jest przez zakłady linii kolejowych na obszarze ich działania oraz przez Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali PLK dla całej sieci zarządzanej przez PLK, prezentuje punktualność kursujących pociągów wg rzeczywistego opóźnienia na przybyciu do końcowych stacji relacyjnych, liczonego dla każdej minuty opóźnienia i wyraża stopień realizacji procesu przewozowego.
3. Sprawozdawczość handlowa obejmuje opóźnienia pociągów i ich przyczyny wg zasad określonych w Regulaminie sieci w podrozdziale Plan wykonania.
4. Sprawozdawczość handlowa jest opracowywana przez Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali PLK i obejmuje sieciowo dane o punktualności i regularności pociągów kursujących na sieci PLK oraz rozliczenie rekompensat (kar umownych) za opóźnienia pociągów wynikające z realizacji Planu wykonania.
5. Raporty sieciowe dotyczące punktualności i regularności kursujących pociągów, jak również liczby opóźnionych pociągów i ich przyczyny, opracowywane są z uwzględnieniem wartości progowej opóźnienia pociągu, dla której uważa się, że pociąg kursował punktualnie. Wartości progowe określone są w Regulaminie sieci i w wieloletnich programach w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową.
6. Rozliczenia wynikające z punktualności pociągów kursujących na sieci PLK odbywają się wg warunków określonych w Regulaminie sieci i w umowach o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób lub rzeczy oraz w wieloletnich programach w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową,
7. Sprawozdawczość międzynarodowa obejmuje kluczowe wskaźniki wydajności sieci w tym punktualność pociągów wg parametrów uzgodnionych przez międzynarodowe organizacje zajmujące się analizą rynku przewozów kolejowych.
8. Sprawozdawczość międzynarodowa pozwala na opracowanie, wspólnie z zainteresowanymi Zarządami Kolei, jednolitych danych w zakresie międzynarodowych pociągów pasażerskich i towarowych, w celu przeprowadzania analiz punktualności biegu pociągów na całej drodze przebiegu.
9. Sprawozdawczość międzynarodowa obejmuje punktualność kursowania pociągów pasażerskich i towarowych sieciowo na przejściach granicznych z sąsiadującymi Zarządami Kolei.
10. Wszystkie niezbędne raporty w zakresie danych statystycznych i kluczowych wskaźników wydajności sieci dostępne są w SEPE.

Załącznik nr 1

TABELA KODOWANIA PRZYCZYN OPÓŹNIEŃ

		Zarządca Infrastruktury (ZI)			Przewoźnik Kolejowy (PK)			Przyczyny niezależne od ZI i PK	
		2 -	3 -	4 -	5 -	6 -	7 -	8 -	9 -
Organizacja ruchu - eksploatacja, planowanie i zarządzanie	Urządzenia infrastruktury	Inżynieria lądowa	Przyczyny z winy innych zarządców infrastruktury (ZI)	Przyczyny handlowe	Tabor	Przyczyny z winy innych Przewoźników Kolejowych (PK)	Przyczyny zewnętrzne	Przyczyny wewnętrzne	Przyczyny w/w
- 0	Rozkład jazdy	Urządzenia i systemy sterowania ruchem kolejowym (srk)	Planowe prace budowlane	Opóźnienia w/w na sieci PKP PLK S.A. spowodowane przez zdarzenia przypisane zarządcy, którym przekazywany jest pociąg	Wydłużony czas postoju	Planowanie obiegów, zmiany w planie obiegów	Opóźnienia w/w na sieci PKP PLK S.A. spowodowane przez zdarzenia przypisane Przedsiębiorcy Kolejowemu, którym przekazywany jest pociąg	Strajk	Poważne wypadki, wypadki, incydenty, sytuacje potencjalnie niebezpieczne i inne wydarzenia kolejowe
- 1	Przygotowanie pociągu przez ZI	Urządzenia zabezpieczenia na przejazdach	Nieprawidłowości w realizacji prac budowlanych	Opóźnienia w/w na sieci PKP PLK S.A. spowodowane przez zdarzenia przypisane zarządcy, od którego przyjmowany jest pociąg	Żądanie PK	Przygotowanie pociągu przez PK	Formalności administracyjne	Zajętość torów spowodowana opóźnieniem pociągu	Zajętość torów spowodowana opóźnieniem pociągu
- 2	Niewłaściwa organizacja ruchu	Urządzenia telekomunikacyjne	Ograniczenia prędkości ze względu na zły stan toru	Czynności załadunkowe	Wagony pasażerskie	Wagony towarowe	Czynniki zewnętrzne	Zajętość torów spowodowana opóźnieniem innego pociągu	Zajętość torów spowodowana opóźnieniem innego pociągu
- 3	Nieprzestrzeżenie zasad kolejności wyprawiania pociągów	Urządzenia energetyczne		Nieprawidłowości załadunku			Warunki atmosferyczne	Opóźnienia w/w (pochodne)	Opóźnienia w/w (pochodne)
- 4		Tor		Handlowe przygotowanie pociągu	Pojazdy trakcyjne (lokomotywy, pojazdy zespolone, autobusy szynowe, elektryczne zespoły trakcyjne, spalinowe zespoły trakcyjne)		Opóźnienia spowodowane przez przyczyny zewnętrzne występujące na sąsiedniej sieci kolejowej	Skomunikowania	Skomunikowania
- 5		Budowle inżynierskie							Przyczyny opóźnień wymagające dodatkowych wyjaśnień
- 6									
- 7		Systemy informatyczne							
- 8	Personel	Personel	Personel	Personel	Personel	Personel			
- 9	Inne przyczyny wynikające z organizacji ruchu	Inne przyczyny związane z urządzeniami infrastruktury	Inne przyczyny związane z inżynierią lądową	Inne przyczyny handlowe	Inne przyczyny związane z taborem kolejowym	Inne przyczyny związane z taborem kolejowym	Inne przyczyny zewnętrzne		

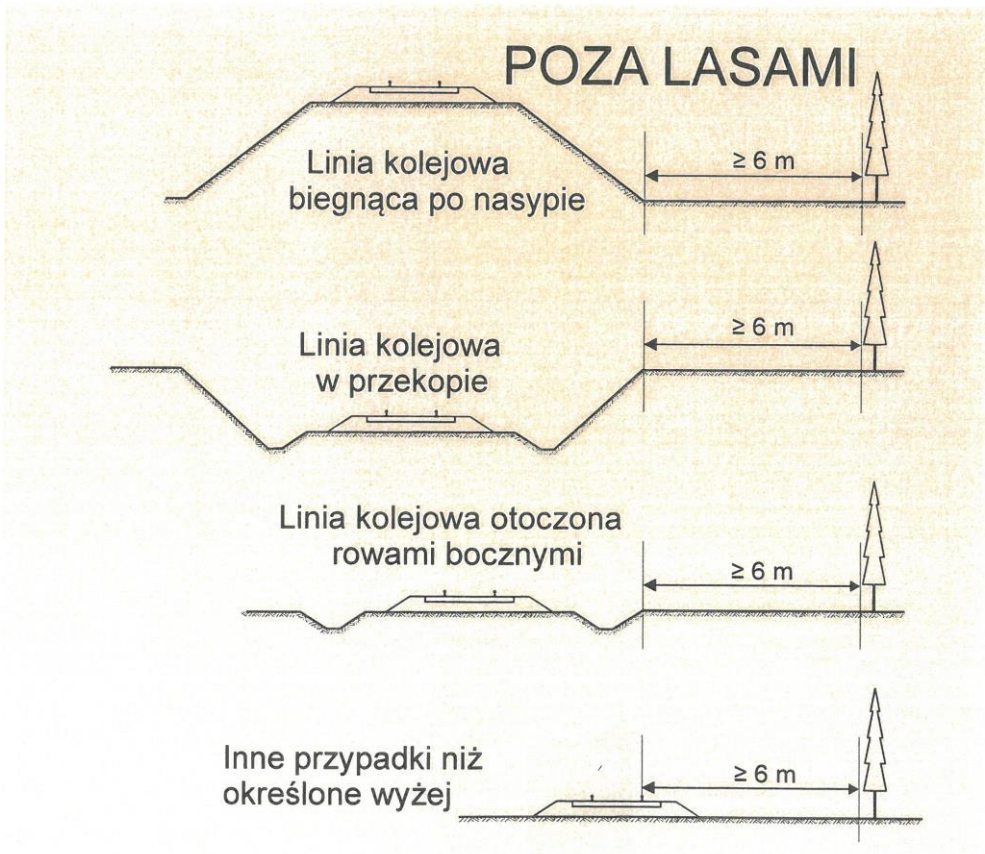
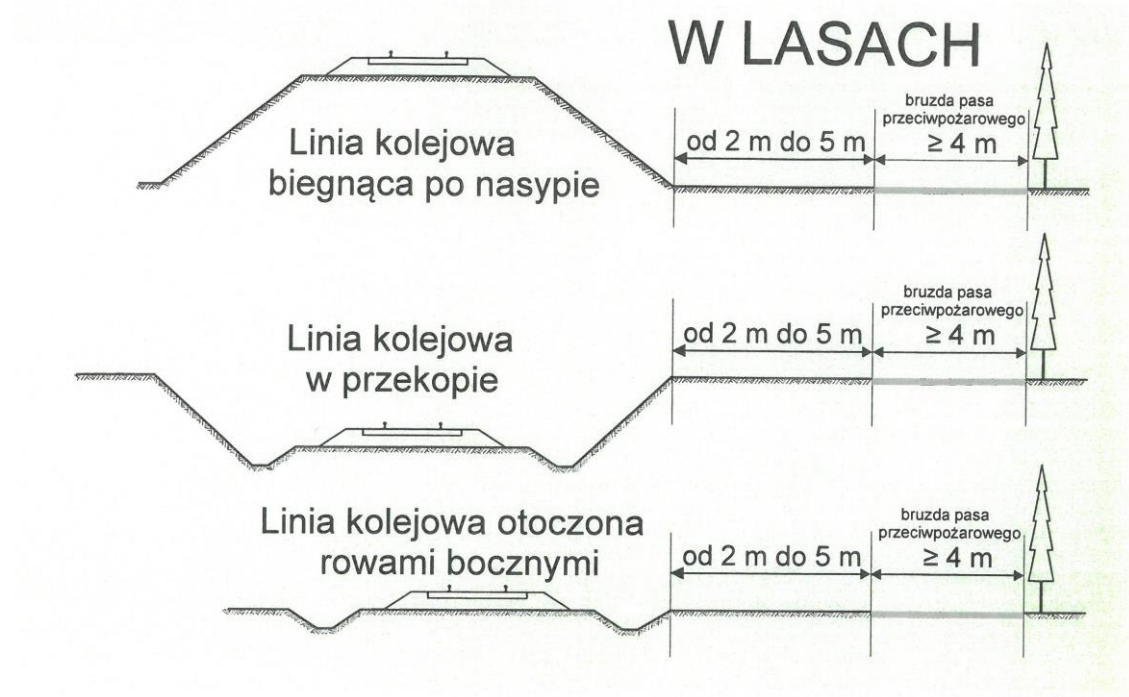
Załącznik nr 1a

KODY PRZYCZYN OPÓŹNIEŃ POCIĄGÓW W SEPE II

Operator	Kod winnego opóźnienia (in operator)	Grupa przyczyn opóźnienia	Grupa kodów przyczyn opóźnienia	Nazwa grupy / numer kodu przyczyny opóźnienia	Tytuł kodu przyczyny opóźnienia	Uwagi w zakresie stosowania przyczyny opóźnienia	Opóźnienie zalicza się na konto
PKP PLK S.A. (w tym PKP Intercity) / Inni zarządcy		Organizacja ruchu i eksploatacja linii kolejowych i stacji	10	Rozkład jazdy			
				10-1	Bank lub nieprawidłowo opracowany rozkład jazdy		Polskie Linie Kolejowe ID
				10-2	Nieprzebieżność rozkładu jazdy w związku z kursowaniem dodatkowych pociągów (dla obsługi)		Polskie Linie Kolejowe ID
				10-3	Niewłaściwa nazwa techniczna eksploatacyjna pociągu do konstatacji i/lub		Polskie Linie Kolejowe ID
				10-4	Pociąg zaplanowany na zamkniętej linii z powodu przewyższenia eksploatacyjnej lub awaryjnego zamknięcia brzozy		Polskie Linie Kolejowe ID
				10-5	Wzrost poziomu wody z przeszkodą techniczną lub innymi powodującymi ograniczenia w ruchu		Polskie Linie Kolejowe ID
				10-6	Inne przyczyny związane z obsługą rozkładu jazdy		Polskie Linie Kolejowe ID
			11	Przygotowanie pociągu			
				11-1	Przygotowanie pociągu		Polskie Linie Kolejowe IZ, ISE
			12	Niewłaściwa organizacja ruchu			
				12-1	Bank drożca		Polskie Linie Kolejowe IZ, ISE
				12-2	Bank wóhogo tonu na przyjęciu pociągu		Polskie Linie Kolejowe IZ, ISE
				12-3	Późne podanie sygnału		Polskie Linie Kolejowe IZ, ISE
				12-4	Sprzecznacze przebiegi		Polskie Linie Kolejowe IZ, ISE
			13	Nieprzebieżność zasad kolejowości wyprzedzania pociągów			
				13-1	Niewłaściwa organizacja jazdy manewrowej		Polskie Linie Kolejowe IZ, ISE
				13-2	Niewłaściwe stosowanie zasad planowania		Polskie Linie Kolejowe IZ, ISE
			18	Personal			
				18-1	Bank obsady postawienia nocy, przejazdu, późne zgłoszenie się do pracy		Polskie Linie Kolejowe IZ, ISE
				18-2	Niewłaściwa decyzja (dyplomat)		Polskie Linie Kolejowe IZ, ISE
			19	Inne przyczyny organizacji ruchu			
				19-1	Inne przyczyny związane z organizacją ruchu		Polskie Linie Kolejowe IZ, ISE
				19-2	Przebieżność czynności organizacyjnych		Polskie Linie Kolejowe IZ, ISE
			20	Urządzenia infrastruktury			
				20-1	Urządzenia systemu sterowania ruchem kolejowym (ETCS)		Polskie Linie Kolejowe IZ, ISE
				20-2	Usłanki linowych urządzeń asf		Polskie Linie Kolejowe IZ, ISE
				20-3	Usłanki urządzeń szynowych		Polskie Linie Kolejowe IZ, ISE
				20-31	Usłanki urządzeń do przesłania i kontroliowania zwłocnic		Polskie Linie Kolejowe IZ, ISE
				20-4	Usłanki w urządzeniach detekcji i tarłów awaryjnych taboru (diat)		Polskie Linie Kolejowe IZ, ISE
				20-5	Usłanki urządzeń sterowania ruchem kolejowym spowodowane warunkami atmosferycznymi		Polskie Linie Kolejowe IZ, ISE
				20-6	Usłanki urządzeń asf objętych gwarancją producenta		Polskie Linie Kolejowe IZ, ISE
			21	Urządzenia zabezpieczenia na przejazdach kolejowo - drogowych			
				21-1	Usłanki urządzeń przejazdowych		Polskie Linie Kolejowe IZ, ISE
				21-2	Usłanki urządzeń przejazdowych spowodowane warunkami atmosferycznymi		Polskie Linie Kolejowe IZ, ISE
			22	Urządzenia telekomunikacyjne			
				22-1	Usłanki urządzeń łączności przewodowej		Polskie Linie Kolejowe IZ, ISE
				22-11	Usłanki urządzeń łączności przewodowej		Obsługa przewoźców telekomunikacji
				22-2	Usłanki urządzeń radiotelefonii		Polskie Linie Kolejowe IZ, ISE
				22-21	Usłanki urządzeń radiotelefonii		Obsługa przewoźców telekomunikacji
				22-3	Usłanki GSMR		Polskie Linie Kolejowe IZ, ISE
				22-31	Usłanki GSMR		Obsługa przewoźców telekomunikacji
				22-4	Inne przyczyny związane z komunikacją		Polskie Linie Kolejowe IZ, ISE
				22-41	Inne przyczyny związane z komunikacją		Obsługa przewoźców telekomunikacji
				22-5	Usłanki urządzeń telekomunikacyjnych spowodowane warunkami atmosferycznymi		Polskie Linie Kolejowe IZ, ISE
				22-51	Usłanki urządzeń telekomunikacyjnych spowodowane warunkami atmosferycznymi		Obsługa przewoźców telekomunikacji
				22-6	Usłanki urządzeń telekomunikacyjnych objętych gwarancją producenta		Polskie Linie Kolejowe IZ, ISE
				22-61	Usłanki urządzeń telekomunikacyjnych objętych gwarancją producenta		Obsługa przewoźców telekomunikacji

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

		PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.						
23	Urządzenia energetyczne	23-1	Urządzenia zasilania trasy elektrycznej. Szpaki, zarki, brak napięcia w sieci trakcyjnej	Obsługa przewoźnika energetyka				
		23-2	Przewoźnik w dostawach energii elektrycznej do odbiorców netańszych z sieci dystrybucyjnej	Obsługa przewoźnika energetyka				
		23-3	Awaria urządzeń elektroenergetycznych	Poliska Linie Kolejowe IZ, ISE				
		23-3-3	Awaria urządzeń elektroenergetycznych	Obsługa przewoźnika energetyka				
		23-4	Awaria sieci trakcyjnej	Poliska Linie Kolejowe IZ, ISE				
		23-4-4	Awaria sieci trakcyjnej	Obsługa przewoźnika energetyka				
		23-5	Usieki urządzeń energetycznych spowodowane warunkami atmosferycznymi	Poliska Linie Kolejowe IZ, ISE				
		23-5-5	Usieki urządzeń energetycznych spowodowane warunkami atmosferycznymi	Obsługa przewoźnika energetyka				
		23-6	Usieki urządzeń energetycznych objętych gwarancją producenta	Poliska Linie Kolejowe IZ, ISE, IR				
		24	Tor	24-1	Przewoźnik	Obsługa przewoźnika energetyka		
				24-2	Wyposażenie obiektowe toru	Poliska Linie Kolejowe IZ, ISE		
				24-3	Uszczelnienie zawieszki (linia przyczepny i nie symulacja)	Poliska Linie Kolejowe IZ, ISE		
				24-4	Nagła awaria toru (nawierzchnia, podłoża), również spowodowana warunkami atmosferycznymi.	Poliska Linie Kolejowe IZ, ISE		
		24-5	Polimane drzewa na brzozi sieci trakcyjnej	Poliska Linie Kolejowe IZ, ISE				
		24-6	Zarosty toru, plaś ochronny	Poliska Linie Kolejowe IZ, ISE				
		25	Budowla inżynierska (budowla i instalacja)	25-1	Urządzenie, wady, uszkodzenia	Poliska Linie Kolejowe IZ, ISE		
				25-2	Śnieg, woda, kamienie, żwir, piasek	Poliska Linie Kolejowe IZ, ISE		
				25-3	Obiekty budowlane i kubaturowe	Poliska Linie Kolejowe IZ, ISE		
				25-4	Drugi korboc	Poliska Linie Kolejowe IZ, ISE		
				25-5	Elementy ochrony i odnowienia	Poliska Linie Kolejowe IZ, ISE		
				27	Systemy informacyjne	27-1	Awaria SWDR	Poliska Linie Kolejowe IZ, ISE
						27-2	Awaria systemów informowania podróżnych	Poliska Linie Kolejowe IZ, ISE
				28	Personel	28-1	Praca uzależniona od czasu pracy, błąd w planowaniu służb	Poliska Linie Kolejowe IZ, ISE, ID
28-2	Praca nadzoru i eksploatacji					Poliska Linie Kolejowe IZ, ISE		
30	Inżynieria lądowa			30-1	Wykonalność czasu jazdy z uwzględnieniem przepaści i ograniczeń prędkości	Obsługa przewoźnika energetyka		
		30-2	Praca nadzoru i eksploatacji	Obsługa przewoźnika energetyka				
		30-3	Nawigacja i utrzymanie linii kolejowej	Obsługa przewoźnika energetyka				
		30-4	Procedury ruchu pociągów (w tym błąd przebiegu - roboty zmiana)	Obsługa przewoźnika energetyka				
		30-5	Nawigacja i utrzymanie linii kolejowej	Obsługa przewoźnika energetyka				
		30-6	Planowanie pracy na szlaku i stacji	Obsługa przewoźnika energetyka				
		30-7	Planowanie pracy na szlaku i stacji	Obsługa przewoźnika energetyka				
		30-8	Planowanie pracy na szlaku i stacji	Obsługa przewoźnika energetyka				
		30-9	Planowanie pracy na szlaku i stacji	Obsługa przewoźnika energetyka				
		30-10	Planowanie pracy na szlaku i stacji	Obsługa przewoźnika energetyka				
		30-11	Planowanie pracy na szlaku i stacji	Obsługa przewoźnika energetyka				



Wymagane odległości usytuowania drzew i krzewów w sąsiedztwie linii kolejowych na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 7 sierpnia 2008 r.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Lp. zmiany	Przepis wewnętrzny, którym zmiana została wprowadzona (rodzaj, nazwa nr)	Jednostki redakcyjne w obrębie których wprowadzono zmiany	Data wejścia zmiany w życie	Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w którym zmiana została opublikowana (nr/poz./rok)