



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

PROJEKT



**REGULAMIN SIECI
2024/2025**



Regulamin sieci 2024/2025 przyjęty do stosowania Uchwałą Nr/2023 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 2023 r.

Właściciel:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ul. Targowa 74

03-734 Warszawa

www.plk-sa.pl

Wydawca:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Centrala

Biuro Sprzedaży

ul. Targowa 74

03-734 Warszawa

e-mail: regulamin@plk-sa.pl, ius@plk-sa.pl

Wszelkie prawa zastrzeżone.

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

- są zabronione.

Wykaz zmian

Numer Zmiany	Data Zmiany	Zakres wprowadzonej zmiany



Spis treści

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW.....	7
DEFINICJE POJĘĆ I SKRÓTÓW W REGULAMINIE	10
1. INFORMACJE OGÓLNE	14
1.1. Wprowadzenie.....	14
1.2. Cel Regulaminu sieci.....	14
1.3. Aspekty prawne	14
1.3.1. Ramy prawne	14
1.3.2. Status prawny i odpowiedzialność	14
1.3.3. Procedura odwoławcza	15
1.4. Struktura Regulaminu sieci	15
1.5. Okres obowiązywania, aktualizacja i publikowanie	15
1.5.1. Okres obowiązywania	15
1.5.2. Aktualizacja	15
1.5.3. Publikowanie	16
1.6. Dane kontaktowe.....	16
1.7. Współpraca pomiędzy europejskimi zarządcami infrastruktury / organami alokacyjnymi	17
1.7.1. Kolejowe Korytarze Towarowe (RFC).....	17
1.7.2. RailNetEurope oraz pozostała współpraca międzynarodowa	17
2. INFRASTRUKTURA	19
2.1. Wprowadzenie.....	19
2.2. Zasięg sieci.....	19
2.2.1. Granice.....	19
2.2.2. Połączone sieci kolejowe	19
2.3. Opis sieci	19
2.3.1. Rodzaje torów	20
2.3.2. Szerokość torów.....	20
2.3.3. Stacje i węzły	20
2.3.4. Skrajnia budowli linii kolejowych	21
2.3.5. Dopuszczalne naciski	21
2.3.6. Profile linii.....	21
2.3.7. Prędkości maksymalne	21
2.3.8. Dopuszczalna długość pociągów	21
2.3.9. Zasilanie trakcyjne	22
2.3.10. Systemy sygnalizacji.....	22
2.3.11. Systemy prowadzenia ruchu.....	22
2.3.12. Systemy łączności.....	22
2.3.13. Systemy kontroli pociągów	23
2.4. Ograniczenia ruchu	23
2.4.1. Specjalna infrastruktura	24
2.4.2. Ograniczenia środowiskowe	24
2.4.3. Ograniczenia w przewozach towarów niebezpiecznych.....	24
2.4.4. Ograniczenia w tunelach.....	25
2.4.5. Ograniczenia na mostach	25
2.5. Dostępność infrastruktury.....	25
2.6. Rozwój infrastruktury.....	26

3.	WARUNKI DOSTĘPU.....	27
3.1.	Wprowadzenie.....	27
3.2.	Ogólne warunki dostępu.....	27
3.2.1.	Warunki składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej	27
3.2.2.	Warunki dostępu do infrastruktury kolejowej	28
3.2.3.	Licencje	28
3.2.4.	Certyfikat bezpieczeństwa	28
3.2.5.	Ubezpieczenie.....	29
3.3.	Umowy.....	29
3.3.1.	Umowa ramowa	29
3.3.2.	Umowy z przewoźnikami	31
3.3.3.	Umowy z aplikantami niebędącymi przewoźnikami.....	32
3.3.4.	Ogólne warunki handlowe.....	32
3.4.	Szczególne warunki dostępu.....	32
3.4.1.	Zasady akceptacji taboru kolejowego	32
3.4.2.	Proces akceptacji personelu	35
3.4.3.	Przewóz przesyłek nadzwyczajnych.....	36
3.4.4.	Przewóz towarów niebezpiecznych	37
3.4.5.	Pociągi testowe	38
4.	PRZYDZIELANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ.....	39
4.1.	Wprowadzenie.....	39
4.2.	Ogólny opis procesu.....	40
4.3.	Rezerwacja zdolności przepustowej dla tymczasowych ograniczeń zdolności przepustowej (zamknięć torowych)	43
4.3.1.	Zasady ogólne.....	43
4.3.2.	Terminy i informacje przekazywane aplikantom	44
4.4.	Wpływ umów ramowych	45
4.5.	Proces przydzielania tras	46
4.5.1.	Zamawianie tras pociągów w rocznym rozkładzie jazdy	46
4.5.2.	Późne zamawianie tras pociągów w rocznym rozkładzie jazdy	49
4.5.3.	Zamawianie tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy (indywidualny rozkład jazdy)	49
4.5.4.	Proces koordynacji.....	52
4.5.5.	Proces rozwiązywania konfliktów.....	52
4.6.	Przepełniona infrastruktura	54
4.7.	Przesyłki nadzwyczajne i towary niebezpieczne	54
4.8.	Zasady postępowania po przydzieleniu trasy	54
4.8.1.	Modyfikacja trasy przez aplikanta	54
4.8.2.	Zmiana trasy wprowadzana przez zarządcę infrastruktury	58
4.8.3.	Niewykorzystanie przez aplikanta przydzielonej zdolności przepustowej	60
4.8.4.	Rezygnacja aplikanta z przydzielonej zdolności przepustowej	60
4.9.	Przebudowa międzynarodowego procesu opracowywania rozkładów jazdy (TTR) dla efektywnego zarządzania przepustowością	61
4.10.	Przydzielanie zdolności przepustowej w korytarzach towarowych (RFC)	61
5.	USŁUGI I OPŁATY	62
5.1.	Wprowadzenie.....	62
5.2.	Zasady ustalania opłat	62
5.3.	Minimalny pakiet dostępu i opłaty	63
5.4.	Usługi dodatkowe i opłaty.....	64
5.5.	Usługi pomocnicze i opłaty.....	64
5.6.	Opłaty za niewykorzystanie / rezygnację ze zdolności przepustowej	65
5.7.	Plan wykonania	66
5.7.1.	Ogólne zasady i cele.....	66

5.7.2.	Monitorowanie wykonania.....	67
5.7.3.	Model finansowy	69
5.7.3.1.	Rekompensaty	69
5.7.3.2.	Sankcje za działania zakłócające eksploatację sieci kolejowej	71
5.7.3.3.	Premie za osiągnięcie poziomu wyników wyższego niż określony w planie wykonania	71
5.7.4.	System zarządzania i rozwiązywania konfliktów	71
5.8.	Zmiany w opłatach.....	72
5.9.	Rozliczenia	72
6.	EKSPLOATACJA	75
6.1.	Wprowadzenie.....	75
6.2.	Przepisy eksploatacyjne	75
6.3.	Działania operacyjne	76
6.3.1.	Zasady	76
6.3.2.	Przepisy eksploatacyjne	78
6.3.3.	Zakłócenia.....	78
6.3.3.1.	Specjalne działania podejmowane w przypadku zakłóceń i nieprzewidzianych problemów.....	78
6.3.3.2.	Postępowanie w razie zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym	79
6.3.3.3.	Postępowanie w przypadku pozostałych zakłóceń eksploatacyjnych	80
6.3.3.4.	Zarządzanie w sytuacjach awaryjnych na poziomie międzynarodowym (ICM) w korytarzach towarowych (RFC)	84
6.4.	Narzędzia informacji i monitorowania pociągów	84
7.	OBIEKTY INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ	86
7.1.	Wprowadzenie.....	86
7.2.	Przegląd obiektów infrastruktury usługowej niezarządzanych przez PLK	86
7.3.	Obiekty infrastruktury usługowej zarządzane przez PLK	86
7.3.1.	Postanowienia wspólne	86
7.3.2.	Stacje pasażerskie	86
7.3.3.	Terminale towarowe i tory do czynności ładunkowych	87
7.3.4.	Stacje rozrządowe i urządzenia do formowania składów pociągów, w tym urządzenia do rozrządzenia wagonów	87
7.3.5.	Tory postojowe.....	87
7.3.6.	Urządzenia utrzymania	87
7.3.7.	Pozostałe urządzenia techniczne	87
7.3.8.	Urządzenia w portach morskich i śródlądowych	87
7.3.9.	Urządzenia ratunkowe	87
7.3.10.	Urządzenia zaopatrzenia w paliwo	87



Spis załączników

1. Wykaz linii kolejowych udostępnianych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Charakterystyka infrastruktury kolejowej:

- 2.1 Wykaz maksymalnych prędkości
- 2.2. Wykaz maksymalnych nacisków osi na tor
- 2.3. Wykaz maksymalnych nacisków liniowych (na 1 metr bieżący toru)
- 2.4. Klasy odcinków linii kolejowych
- 2.5. Wykaz parametrów technicznych na wyznaczonych międzynarodowych ciągach tranzytowych w ruchu towarowym
- 2.6. Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych
- 2.7. Wykaz linii kolejowych, na których wprowadzone zostały ograniczenia ich użytkowania
- 2.8. Wykaz odległości przejazdów przyjmowanych do obliczania opłaty manewrowej
- 2.9 Wykaz obiektów infrastruktury usługowej połączonych z siecią PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- 2.10 Wykaz punktów stycznych infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z infrastrukturą kolejową innych zarządców
- 2.11. Wykaz ograniczeń wynikających z niezachowania skrajni budowli linii kolejowej
- 2.12. Wykaz parametrów sieci trakcyjnej
- 2.13. Wykaz linii kolejowych, które są wyposażone w elektromagnesy samoczynnego hamowania pociągów
- 2.14. Linie kolejowe według obszarów działania zakładów linii kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- 2.15. Przynależność linii kolejowych do obszarów konstrukcyjnych
- 2.16. Wykaz linii kolejowych, które są wyposażone w urządzenia systemu ETCS
- 2.17. Wykaz europejskich korytarzy towarowych obejmujących linie kolejowe PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- 2.18. Wykaz peronów przy liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- 2.19. Mapa linii kolejowych w Polsce zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Przepisy wewnętrzne:

- 3.1. Wykaz przepisów bezpieczeństwa obowiązujących pracowników przewoźnika wykonujących czynności bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego
- 3.2. Wykaz przepisów wewnętrznych obowiązujących aplikanta i przewoźnika korzystającego z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Dane kontaktowe wybranych jednostek organizacyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

- 4.1. Dane kontaktowe pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. udzielających szczegółowych informacji o parametrach techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych, posterunków ruchu oraz informacji na temat bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych
- 4.2. Wykaz komend regionalnych Straży Ochrony Kolei PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- 4.3. Wykaz ekspozytur Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Zamknięcia torowe i organizacja ruchu pociągów:

- 5.1. Sieciowy harmonogram zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025 – PIERWSZA KOREKTA
- 5.1. Sieciowy harmonogram zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025 – DRUGA KOREKTA¹
- 5.2. Terminarz obowiązywania zmienionej organizacji ruchu pociągów oraz przygotowania i publikacji rozkładów jazdy pociągów 2024/2025
- 5.3. Wykaz linii, na których nie jest dostępna zdolność przepustowa lub dostępna zdolność przepustowa jest ograniczona
- 5.3. Wykaz linii, na których nie jest dostępna zdolność przepustowa lub dostępna zdolność przepustowa jest ograniczona - KOREKTA²

Informacje o wnioskach:

- 6.1. Wzór wniosku o zawarcie umowy o przydzielenie / wykorzystanie zdolności przepustowej
- 6.2. Wzór wniosku o przydzielenie dostępu do Internetowego Systemu Zamawiania Trasy Pociągu (ISZTP) - „Zamawiaj i Jedź”
- 6.3. Wzór wniosku o przydzielenie trasy pociągu z instrukcją wypełniania wniosku
- 6.4. Wzór wniosku o rezygnację z przydzielonej trasy pociągu
- 6.5. Zakres informacji do ujęcia we wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju
- 6.6. Wzór wniosku o zarejestrowanie pojazdu trakcyjnego w aplikacji ISZTP i SKRJ (Obliczenia Trakcyjne)
- 6.7. Wzór wniosku o przydzielenie dostępu do modułów: Planowanie i Autoryzacja w Systemie Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE)
- 6.8. Wzór wniosku o zarejestrowanie kategorii handlowej pociągu pasażerskiego
- 6.9. Wzór wniosku o przydzielenie dostępu do Portalu Przewoźnika

Ramowa zdolność przepustowa:

- 7.1. Zasady rezerwacji ramowej zdolności przepustowej
- 7.2. Wzór umowy ramowej
- 7.3. Wzór wniosku o ramową zdolność przepustową

Opracowanie Roczego Rozkładu Jazdy Pociągów:

- 8.1. Harmonogram opracowania rocznego rozkładu jazdy pociągów 2024/2025
- 8.2. Formularz zgłoszeniowy uwag do projektu rocznego rozkładu jazdy 2024/2025
- 8.3. Zasady przeprowadzania aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej
- 8.4. Formularz zgłoszeniowy wniosków do korekty rocznego rozkładu jazdy 2024/2025

¹ Załącznik zostanie opublikowany przed wejściem w życie rozkładu jazdy pociągów 2024/2025

² Załącznik zostanie opublikowany niezwłocznie po jego opracowaniu

Cennik:

- 9.1. Projekt Cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązującego od 15 grudnia 2024 r.³
- 9.2. Zasady ustalania stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłaty manewrowej obowiązujących od 15 grudnia 2024 r.⁴
- 9.3. Wykaz linii kolejowych o szerokości torów 1435 mm zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z przyporządkowaniem im cennikowych kategorii⁵

Pozostałe załączniki:

10. Zasady przejazdów pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w czynnej kabinie maszynisty
11. Zasady przeprowadzania czynności sprawdzających przez uprawniony personel PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
12. Wykaz materiałów, z których mogą być wykonane nakładki ślizgowe odbieraka prądu (pantografu) pojazdu trakcyjnego do kontaktu z siecią trakcyjną PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
13. Wykaz zarejestrowanych pojazdów trakcyjnych w aplikacji ISZTP i SKRJ (Obliczenia trakcyjne)
14. Zasady udzielania odstępstwa od wymagań językowych dla maszynistów w ruchu granicznym
15. Zasady korzystania z linii / odcinków kolejowych, dla których nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów
16. Komunikacja zastępcza wprowadzana przez przewoźnika
17. Procedura kwalifikowania przystanku osobowego jako Przystanku z postojami na żądanie

³ Załącznik zostanie opublikowany niezwłocznie po jego opracowaniu

⁴ Załącznik zostanie opublikowany niezwłocznie po jego opracowaniu

⁵ Załącznik zostanie opublikowany niezwłocznie po jego opracowaniu

Definicje pojęć i skrótów w Regulaminie

1. W niniejszym Regulaminie stosowane są pojęcia dotyczące udostępniania infrastruktury kolejowej określone w obowiązujących przepisach, w szczególności w [ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym](#) i aktach wykonawczych do niej, w tym w [rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej](#).
2. Dla potrzeb Regulaminu wprowadza się definicje następujących pojęć i skrótów:
 - 1) **Aplikant** – przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego [zgodnie z definicją określoną w art. 4 pkt 9b [Ustawy](#)];
 - 2) **CID** (*ang. Corridor Information Document*) – dokument zawierający informacje o warunkach użytkowania korytarza towarowego, w rozumieniu art. 18 [rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy](#);
 - 3) **C-OSS** (*ang. Corridor One-Stop Shop*) – korytarzowy punkt kompleksowej obsługi wniosków w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury, w rozumieniu art. 13 [rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy](#);
 - 4) **cykliczny rozkład jazdy** – rozkład jazdy grupy pociągów, zgodnie z definicją określoną w § 2 pkt 1 [Rozporządzenia](#);
 - 5) **dni robocze** – dni tygodnia od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy;
 - 6) **dyrektywa 2012/34/UE** – [dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego](#) w brzmieniu zgodnym z:
 - a) [dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającą dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową](#),
 - b) [decyzją delegowaną Komisji \(UE\) 2017/2075 z dnia 4 września 2017 r. zastępującą załącznik VII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego](#);
 - 7) **IRJ** – indywidualny rozkład jazdy pociągu, w rozumieniu § 8 [Rozporządzenia](#);
 - 8) **ISZTP** – [Internetowy System Zamawiania Trasy Pociągu „Zamawiaj i Jedź”](#) – aplikacja umożliwiająca aplikantom i przewoźnikom kolejowym kompleksową obsługę wniosków dotyczących przydzielania zdolności przepustowej;
 - 9) **Katalog PLK** – oferta tras pociągów tworzona i udostępniana na podstawie powtarzającego się zapotrzebowania na zdolność przepustową dla wniosków IRJ lub na wniosek aplikantów;
 - 10) **kolejowy korytarz towarowy** – korytarz towarowy, w rozumieniu art. 2 ust. 2 lit. a [rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy](#);
 - 11) **kolizja pomiędzy złożonymi wnioskami** – sytuacja, w której co najmniej dwóch aplikantów złożyło wnioski o przydzielenie tras pociągów (zgodnie z definicją trasy pociągu określoną w art. 4 pkt 12 [Ustawy](#)) na korzystanie z tego samego odcinka linii w tym samym czasie;
 - 12) **koordynacja** – proces rozwiązywania przez PLK, w drodze konsultacji z aplikantami, kolizji pomiędzy złożonymi wnioskami o przydzielenie tras pociągów;

- 13) **międzynarodowe konferencje rozkładów jazdy** – konferencje mające na celu uzgodnienie międzynarodowych tras pociągów organizowane w ramach FTE (Forum Train Europe), OSŻD (Organizacja Współpracy Kolei) i RNE (RailNetEurope) oraz inne współorganizowane przez PLK;
- 14) **obszar konstrukcyjny** – ustalony przez PLK obszar działania stanowiska ds. konstrukcji rozkładów jazdy pociągów;
- 15) **OCTOPUS** – dedykowany interfejs do systemu SKRJ z wykorzystaniem protokołu komunikacyjnego SOAP (ang. *Simple Object Access Protocol*). W interfejsie wydzielono część pasywną (komunikacja SKRJ → przewoźnik) oraz aktywną (komunikacja przewoźnik → SKRJ);
- 16) **okres przepełnienia** – część doby, doba lub dni ustalone przez PLK, w których popyt na zdolność przepustową linii kolejowej lub jej odcinka nie może być w pełni zaspokojony, w tym biorąc pod uwagę parametry pociągu zamówione przez aplikanta, nawet po dokonaniu koordynacji;
- 17) **PLK** – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie;
- 18) **pociąg ekspresowy** – pociąg pasażerski kursujący w połączeniach krajowych (EI) lub międzynarodowych (EC, EN) z maksymalną prędkością > 130 km/h, wykonujący przewóz łącząc ze sobą miasta aglomeracyjne lub centra turystyczne, który charakteryzuje się brakiem lub niewielką liczbą postojów, ograniczoną do dużych miast i ważnych węzłów kolejowych, w składzie którego znajduje się strefa o podwyższonym standardzie oraz wyodrębniona strefa gastronomiczna;
- 19) **pociąg pasażerski niehandlowy** - próżny skład pasażerski, pociąg pasażerski nierealizujący przewozu osób;
- 20) **pociąg międzynarodowy** – pociąg kursujący w połączeniach z przekroczeniem granicy państwa, z wyłączeniem pociągów transgranicznych;
- 21) **pociąg międzywojewódzki** – pociąg pasażerski kursujący w połączeniach krajowych z przekroczeniem granicy województwa, inny niż pociąg wojewódzki;
- 22) **pociąg transgraniczny** – pociąg wojewódzki kursujący w strefie transgranicznej, o której mowa w przepisach [ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym](#);
- 23) **pociąg wojewódzki** – pociąg pasażerski kursujący w granicach administracyjnych województwa lub do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiającej przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu oraz pociąg powrotny lub pociąg do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa, inny niż pociąg międzywojewódzki;
- 24) **pracownicy PLK** – pracownicy PLK oraz inne osoby, którymi się ona posługuje w celu wykonywania Umowy o przydzielenie lub Umowy o wykorzystanie lub Umowy ramowej;
- 25) **pracownicy przewoźnika** – pracownicy przewoźnika kolejowego oraz inne osoby, którymi się on posługuje w celu wykonywania Umowy o wykorzystanie;
- 26) **Prezes UTK** – Prezes Urzędu Transportu Kolejowego;
- 27) **przerwa technologiczna** – ustalone przez zarządcę czasowe ograniczenie udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym, wykorzystywane do prowadzenia prac inwestycyjnych, modernizacyjnych, remontowych i bieżącego utrzymania;
- 28) **przewoźnik** – przewoźnik kolejowy, będący przedsiębiorcą uprawnionym do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie licencji i certyfikatu bezpieczeństwa;
- 29) **przewóz okazjonalny** – pasażerski przewóz okazjonalny, zgodnie z definicją określoną w art. 4 pkt 22a [Ustawy](#), realizowany w ramach wolnej zdolności przepustowej;
- 30) **ramowa zdolność przepustowa** – zdolność przepustowa zarezerwowana na podstawie Umowy ramowej;
- 31) **ramy czasowe** – czas określony w umowie ramowej, w którym PLK zarezerwuje ramową zdolność przepustową dla planowanej trasy pociągu;
- 32) **Regulamin** – niniejszy Regulamin sieci;
- 33) **Regulamin OIU** - Regulamin dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., dostępny na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminy / [Obiekty infrastruktury usługowej](#)*;

- 34) **relacja pociągu** – droga przejazdu pociągu pomiędzy rozkładowym punktem początkowym i końcowym, przy czym punkt początkowy relacji pociągu nie może być jednocześnie jej punktem końcowym;
- 35) **Rozporządzenie** – [rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej](#);
- 36) **RRJ** – roczny rozkład jazdy pociągów, w rozumieniu art. 29f [Ustawy](#);
- 37) **SEPE** – System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej;
- 38) **SID** – System Informatyczny Detekcji Stanów Awaryjnych Taboru;
- 39) **sieć kolejowa** – układ połączonych ze sobą dróg kolejowych zarządzanych przez zarządcę infrastruktury;
- 40) **SKRJ** – System Konstrukcji Rozkładu Jazdy;
- 41) **studium rozkładu jazdy pociągów** – propozycja rozkładu jazdy pociągu, niestanowiąca podstawy do realizacji przejazdu, będąca wstępną informacją dotyczącą drogi i czasu przejazdu;
- 42) **sytuacja kryzysowa** – sytuacja będąca następstwem zagrożenia i prowadząca do zakłóceń w procesie eksploatacyjno-przewozowym, realizowanym na liniach kolejowych zarządzanych przez PLK oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy o zasięgu lokalnym, regionalnym, ogólnokrajowym (ogólnosieciowym), międzynarodowym, w wyniku której następuje naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego, narażenie zdrowia lub życia ludzkiego oraz powstają straty materialne lub szkody w środowisku naturalnym.

Sytuacja kryzysowa może wynikać w szczególności z następujących zagrożeń:

- a) terrorystycznych – atak na obiekty infrastruktury kolejowej, uszkodzenie lub zniszczenie tych obiektów, spowodowanie skażenia obiektów kolejowych, środowiska, itp.,
 - b) naturalnych – obejmujących katastrofy naturalne (powódzie, pożary, silne wiatry, intensywne opady atmosferyczne, wyładowania atmosferyczne, wstrząsy sejsmiczne, osuwiska ziemi, itp.),
 - c) technicznych – zdarzenia lub sytuacje potencjalnie niebezpieczne, w rozumieniu Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8, awarie sieci energetycznych, awarie systemów łączności, awarie systemów komputerowych, itp.,
 - d) społecznych – protesty, strajki, blokady, imprezy masowe, itp.,
 - e) politycznych – polegające na nasileniu się działań zorganizowanych grup społecznych (formalnych i nieformalnych) uniemożliwiających wypełnienie przez państwo jego głównych funkcji, jednak niepowodujących wprowadzenia na terenie Rzeczypospolitej Polskiej lub Jej części, jednego ze stanów nadzwyczajnych lub stanów gotowości obronnej czasu kryzysu lub wojny. Tego typu zagrożenia mogą wynikać z nieprzestrzegania umów i prawa międzynarodowego, braku gotowości do współpracy międzynarodowej, rozwoju agresywnych ideologii, zmiany granic w otoczeniu państwa, przeciwstawiania się tendencjom stabilizacyjnym i integracyjnym w regionie, istnienia w państwie secesjonistycznych grup i ich dążeń do autonomii, antynarodowej polityki innych państw, zastraszania państw, itp.,
 - f) organizacyjnych – wynikających z nieprawidłowej organizacji pracy lub niewłaściwego organizowania i wykonywania obowiązków przez przedsiębiorstwa kolejowe;
- 43) **sytuacja nadzwyczajna** – sytuacja, w której w wyniku nagłego wydarzenia powstałego niezależnie od woli stron Umowy o wykorzystanie, stwarzającego zakłócenie lub zagrożenie zakłócenia procesu eksploatacyjnego na liniach PLK, niemożliwe jest wykonanie zobowiązań wynikających z tej umowy, a której żadna ze stron umowy, przy zachowaniu należytej staranności, nie mogła zapobiec.

Sytuacja nadzwyczajna może wynikać m.in. z:

- a) wprowadzenia na całym obszarze kraju lub jego części stanu nadzwyczajnego (stanu klęski żywiołowej, stanu wyjątkowego, stanu wojennego) lub stanu zagrożenia epidemicznego lub stanu epidemii, jak również innych wydarzeń będących następstwem decyzji władz publicznych (administracji rządowej lub samorządowej), skutkującej zmianami w procesie eksploatacyjnym,
- b) zagrożenia atakiem terrorystycznym,
- c) z przyczyn naturalnych: np. powódzie, pożary, silne wiatry, wichury, osuwiska ziemi, długotrwałe opady atmosferyczne, wyładowania atmosferyczne,

- d) innych nieprzewidzianych wydarzeń jak:
- potrącenia osób postronnych,
 - kolizje ze zwierzętami lub wkraczanie zwierząt w skrajnię,
 - protesty społeczne,
 - awarie zewnętrznych sieci energetycznych lub wewnętrznych sieci łączności, itp.;
- 44) **sytuacja potencjalnie niebezpieczna** – sytuacja eksploatacyjna lub wydarzenie kolejowe niebędące poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydem, powodujące nieznaczny wzrost ryzyka – do kontrolowanego poziomu nieprzekraczającego poziomu ryzyka akceptowalnego, zgodnie z definicją określoną w Instrukcji Ir-8;
- 45) **trasa jednosieciowa** – trasa pociągu niewykraczająca poza jedną sieć kolejową;
- 46) **trasa międzynarodowa** – trasa pociągu przebiegająca przez więcej niż jedną sieć kolejową i wykracząca poza granice Rzeczypospolitej Polskiej;
- 47) **trasa wielosieciowa** – trasa pociągu przebiegająca przez więcej niż jedną sieć kolejową i niewykraczająca poza granice Rzeczypospolitej Polskiej;
- 48) **trasa wzorcowa** – wzorzec określający przewidywane czasy przejazdu pociągu, opracowywany w ramach przygotowań do konstrukcji nowego rocznego rozkładu jazdy pociągów;
- 49) **Umowa o przydzielenie** – umowa o przydzielenie zdolności przepustowej, o której mowa w art. 29d [Ustawy](#), zawierana z aplikantem w formie elektronicznej (plik PDF opatrzony ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym) albo w formie pisemnej;
- 50) **Umowa o wykorzystanie** – umowa o wykorzystanie zdolności przepustowej, o której mowa w art. 30c [Ustawy](#), zawierana z przewoźnikiem w formie elektronicznej (plik PDF opatrzony ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym) albo w formie pisemnej;
- 51) **Umowa ramowa** – umowa o rezerwację zdolności przepustowej w okresie wykracającym poza okres obowiązywania RRJ [zgodnie z definicją określoną w art. 4 pkt 9c [Ustawy](#)], zawierana z aplikantem w formie elektronicznej (plik PDF opatrzony ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym) albo w formie pisemnej;
- 52) **urządzenia dSAT, urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru** – przytorowe urządzenia zabezpieczające przed dopuszczeniem do ruchu niesprawnych pojazdów kolejowych lub których naciski osi na tor przekraczają ustalone wartości graniczne;
- 53) **Ustawa** – [ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym](#);
- 54) **właściwy organ** – organ publiczny lub grupa organów publicznych państwa członkowskiego lub państw członkowskich UE, uprawnionych do ingerowania w publiczny transport pasażerski na danym obszarze geograficznym, lub instytucja posiadająca takie uprawnienia – w rozumieniu [rozporządzenia \(WE\) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady \(EWG\) nr 1191/69 i \(EWG\) nr 1107/70](#);
- 55) **WRJ** – wewnętrzny rozkład jazdy pociągów przeznaczony do użytku pracowników PLK i przewoźników;
- 56) **wstępnie ustalona międzynarodowa trasa pociągu** – trasa pociągu, w rozumieniu art. 14 ust. 3 [rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy](#);
- 57) **wykres ruchu** – graficzne przedstawienie rozkładu jazdy pociągów poprzez zobrazowanie tras pociągów w układzie współrzędnych czasu i drogi;
- 58) **zespół zarządzania kryzysowego** – element kolejowego systemu zarządzania kryzysowego powoływany w strukturach PLK;
- 59) **ZRJ** – zastępczy rozkład jazdy pociągów opracowywany w ramach zmiany rozkładu jazdy pociągów, wynikającej z planowanych inwestycji, remontów lub utrzymania linii kolejowych, w której nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów.

1. INFORMACJE OGÓLNE

1.1. Wprowadzenie

1. PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie, XIV Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS: 0000037568, NIP: 113-23-16-427, REGON: 017319027.
2. PLK działa – wykonując zadania zarządcy infrastruktury kolejowej na zarządzanej przez siebie sieci kolejowej – w oparciu o nadany statut, przepisy [ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym](#), [ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych](#), [ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”](#) oraz inne przepisy.
3. PLK posiada autoryzację bezpieczeństwa nr PL/31/0018/0013 ważną od dnia 1 marca 2021 r. do 1 marca 2026 r.

1.2. Cel Regulaminu sieci

Regulamin opracowano w celu określenia zasad współpracy i wymagań w zakresie udostępniania infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK, odnoszących się do wszystkich aplikantów i przewoźników.

1.3. Aspekty prawne

1.3.1. Ramy prawne

Podstawowe warunki prawne funkcjonowania transportu kolejowego, w tym dostępu do infrastruktury kolejowej, określają przepisy [Ustawy](#), akty wykonawcze do niej oraz inne powszechnie obowiązujące przepisy prawa, w tym kształtujące stosunki handlowe podmiotów gospodarczych.

1.3.2. Status prawny i odpowiedzialność

1. Regulamin opracowywany jest na podstawie art. 32 [Ustawy](#) i § 27 [Rozporządzenia](#).
2. Projekt Regulaminu konsultowany jest z aplikantami, zgodnie z § 27 ust. 3 [Rozporządzenia](#). Uwagi aplikantów dotyczące Projektu Regulaminu omawiane są przez Radę Przewoźników działającą przy Zarządzie PLK.
3. Zestawienie zgłoszonych uwag, wraz z informacją o sposobie ich rozpatrzenia oraz uzasadnieniem w przypadku ich odrzucenia, publikowane jest na stronie internetowej PLK.
4. Regulamin przyjmowany jest do stosowania uchwałą Zarządu PLK.
5. PLK odpowiada za dane publikowane w Regulaminie, monitoruje ich poprawność i dokonuje aktualizacji na dzień publikacji zmian.
6. PLK nie ponosi odpowiedzialności za informacje publikowane przez inne podmioty pod adresami internetowymi podanymi w Regulaminie, w tym za dane opracowywane przez innych zarządców infrastruktury kolejowej i operatorów obiektów infrastruktury usługowej.

1.3.3. Procedura odwoławcza

Skargi i wnioski dotyczące działalności PLK są przyjmowane i rozpatrywane przez wszystkie jednostki organizacyjne PLK, według obszaru ich działania.

W zakresie spraw związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej – zgodnie z Umową o przydzielenie lub Umową o wykorzystanie.

1.4. Struktura Regulaminu sieci

1. Struktura Regulaminu jest dostosowywana do wspólnej struktury i wytycznych dotyczących wdrażania regulaminu sieci, przyjętych przez europejskich zarządców infrastruktury należących do RailNetEurope (RNE), o czym mowa w podrozdziale [1.7.2](#), na podstawie obowiązujących europejskich ram prawnych.

Wytyczne te są w razie potrzeby aktualizowane, a ich najnowsza wersja jest dostępna na [stronie internetowej RNE](#).

Celem wspólnej struktury Regulaminu jest umożliwienie zapoznania się z analogicznymi informacjami dotyczącymi poszczególnych zarządców zrzeszonych w RNE, w tym samym miejscu, w każdym regulaminie sieci.

2. Regulamin składa się z części opisowej:
 - 1) Rozdział 1 zawiera ogólne informacje na temat Regulaminu,
 - 2) Rozdział 2 opisuje główne charakterystyki techniczne i funkcjonalne sieci PLK,
 - 3) Rozdział 3 określa wymogi prawne i warunki dostępu do sieci PLK,
 - 4) Rozdział 4 określa procedurę przydzielania tras pociągów,
 - 5) Rozdział 5 zawiera przegląd usług świadczonych przez PLK, jak również opłat za te usługi,
 - 6) Rozdział 6 opisuje przepisy w zakresie eksploatacji, w tym procedury, które należy stosować w przypadku wystąpienia zakłóceń,
 - 7) Rozdział 7 zawiera informacje dotyczące obiektów infrastruktury usługowej,

oraz załączników - zawierających m.in. charakterystykę infrastruktury kolejowej, wykaz przepisów wewnętrznych obowiązujących aplikanta/przewoźnika, dane kontaktowe wybranych jednostek organizacyjnych PLK, harmonogram opracowania rocznego rozkładu jazdy pociągów, informacje na temat zamknięć torowych, wzory dokumentów, cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

1.5. Okres obowiązywania, aktualizacja i publikowanie

1.5.1. Okres obowiązywania

Regulamin ma zastosowanie do wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej oraz do wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej w ramach rozkładu jazdy pociągów 2024/2025, obowiązującego **od 15 grudnia 2024 r. do 13 grudnia 2025 r.**

1.5.2. Aktualizacja

1. Zmiany w części opisowej Regulaminu dokonywane są po wcześniejszych konsultacjach z aplikantami. Zmiany te wchodzi w życie w terminie 14 dni od daty ich wprowadzenia.
2. PLK publikuje korektę **załącznika 5.3** nie później niż 4 tygodnie przed rozpoczęciem terminu składania wniosków do RRJ.

Zmiany skutkujące zwiększeniem udostępnianej zdolności przepustowej lub wynikające z przesunięcia terminów zamknięć torowych mogą być wprowadzane poza ww. terminem, o czym PLK powiadamia niezwłocznie aplikantów poprzez publikację kolejnej korekty **załącznika 5.3**.
3. Zmiany wynikające ze zmian powszechnie obowiązujących przepisów prawa dokonywane są z zachowaniem terminów określonych tymi przepisami.

4. PLK aktualizuje dane w załącznikach charakteryzujących infrastrukturę kolejową, mających wpływ na opracowanie rozkładu jazdy pociągów, najpóźniej przed terminem nadania projektu danego ZRJ, wskazanym w **załączniku 5.2**.

Informacje zawarte w załącznikach charakteryzujących infrastrukturę kolejową PLK odwzorowują jej stan na dzień podany w tych załącznikach i obowiązują od daty wydruku do czasu ich zmiany, o której informowani są aplikanci.

5. PLK w razie potrzeby aktualizuje dane w pozostałych załącznikach.
6. Konsultacje, o których mowa w podrozdziale [1.3.2](#) oraz w ust. 1 powyżej – przeprowadzane są za pomocą poczty elektronicznej, z aplikantami, których wiąże z PLK obowiązująca Umowa o przydzielenie.

Adresy poczty elektronicznej do korespondencji dotyczącej Regulaminu, należy przesłać na adres: regulamin@plk-sa.pl.

7. Aplikanci w terminie 14 dni kalendarzowych od otrzymania informacji o publikacji na stronie internetowej PLK projektu zmiany mogą zgłaszać uwagi za pomocą poczty elektronicznej.

1.5.3. Publikowanie

1. Pełny tekst Regulaminu wraz z załącznikami dostępny jest bezpłatnie w formie elektronicznej na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminy / Regulamin sieci*.

Wersja Regulaminu w języku angielskim dostępna jest bezpośrednio na stronie en.plk-sa.pl, w zakładce: *For customers and partners / The rules for allocating train paths*, za pośrednictwem [strony internetowej RNE](#) lub portalu [Network and Corridor Information \(NCI\)](#).

W przypadku niezgodności lub trudności interpretacyjnych pomiędzy wersjami językowymi, obowiązuje wersja w języku polskim.

2. PLK informuje aplikantów o ogłoszeniu Regulaminu oraz wprowadzeniu zmian i aktualizacji, za pomocą poczty elektronicznej, pod warunkiem przekazania na adres wskazany w podrozdziale [1.6](#) ust. 5, adresu poczty elektronicznej aplikanta.
3. Aktualizacja danych w załącznikach charakteryzujących infrastrukturę kolejową publikowana jest w formie porównania do poprzedniej wersji.

1.6. Dane kontaktowe

1. Dane kontaktowe pracowników PLK udzielających szczegółowych informacji o parametrach techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych, posterunków ruchu i punktów eksploatacyjnych oraz informacji na temat bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych – zawiera **załącznik 4.1**.
2. Dane kontaktowe komend regionalnych Straży Ochrony Kolei PLK – zawiera **załącznik 4.2**.
3. Dane kontaktowe ekspozytur Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK – zawiera **załącznik 4.3**.
4. Dane kontaktowe do jednostek/komórek organizacyjnych PLK są podane we właściwych tematycznie częściach Regulaminu.
5. Uwagi i zapytania dotyczące Regulaminu należy kierować na adres:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala
Biuro Sprzedaży

ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa

e-mail: regulamin@plk-sa.pl

miejski nr tel.: (+48) 22 473 30 80,

kolejowy nr tel.: (922) 473 30 80

1.7. Współpraca pomiędzy europejskimi zarządcami infrastruktury / organami alokacyjnymi

1.7.1. Kolejowe Korytarze Towarowe (RFC)

- Przez sieć kolejową zarządzaną przez PLK przebiegają trzy międzynarodowe Kolejowe Korytarze Towarowe (RFC), utworzone zgodnie z [rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy](#):
 - Korytarz Towarowy nr 5 - Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie (RFC5):**
Świnoujście / Gdynia – Katowice – Ostrawa / Żylna – Bratysława / Wiedeń – / Klagenfurt – Udine – (Wenecja – Bolonia/Rawenna) / Triest / – Graz – Maribor – Lublana – Koper / Triest;
 - Korytarz Towarowy nr 8 - Morze Północne – Morze Bałtyckie (RFC8):**
Wilhelmshaven / Bremerhaven / Hamburg / Amsterdam / Rotterdam / Zeebrugge – Gandawa (Terneuzen) – Antwerpia – Aachen – Hannover / Berlin – Warszawa – Terespol (granica polsko-białoruska) / Kowno – Ryga – Tallinn / Falkenberg – Praga / Wrocław – Katowice – Medyka (granica polsko-ukraińska);
 - Bursztynowy Korytarz Towarowy nr 11 (RFC11):**
Koper – Lublana / Zalaszentiván – Sopron / Csorna / (granica węgiersko-serbska) – Kelebia – Budapeszt / Komárom – Leopoldov / Rajka – Bratysława – Žilina – Katowice / Kraków – Warszawa / Łuków – Terespol – (granica polsko-białoruska).Wykaz linii kolejowych zaliczanych do ww. europejskich korytarzy towarowych zawiera **załącznik 2.17**.
- Warunki korzystania z kolejowych korytarzy towarowych zawarte są w dokumentach CID. Szczegółowe informacje o ofercie, w tym o wstępnie ustalonych międzynarodowych trasach pociągów, o rezerwie zdolności przepustowej oraz dokumenty CID – publikowane są w języku angielskim na stronach:
 - Korytarz Towarowy nr 5: www.rfc5.eu;
 - Korytarz Towarowy nr 8: www.rfc8.eu;
 - Bursztynowy Korytarz Towarowy nr 11: www.rfc-amber.eu.

1.7.2. RailNetEurope oraz pozostała współpraca międzynarodowa

- PLK jest członkiem RailNetEurope (RNE), która jest organizacją zrzeszającą europejskich zarządców infrastruktury kolejowej i organy przydzielające.
- Informacje na temat międzynarodowej współpracy zarządców infrastruktury kolejowej państw zrzeszonych w RNE publikuje się w języku angielskim na stronie: <http://www.rne.eu/organisation>.
- Wersje anglojęzyczne regulaminów sieci państw zrzeszonych w RNE są publikowane pod adresem: <http://www.rne.eu/organisation/network-statements/>
- Podstawowe narzędzia informatyczne RNE:
 - PCS** - Path Coordination System - system koordynacji tras pociągów: <http://pcs.rne.eu/>
 - TIS** - Train Information System - system informacji o pociągach: <http://tis.rne.eu/>
 - CIS** - Charging Information System - system informacji o opłatach: <http://cis.rne.eu/>Więcej informacji na temat funkcjonalności poszczególnych narzędzi można uzyskać na stronach internetowych wskazanych powyżej.

One Stop Shop (OSS)

- OSS (One Stop Shop) działające w ramach międzynarodowej sieci punktów OSS – RailNetEurope
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym
One Stop Shop
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa

e-mail: oss@plk-sa.pl

miejski nr tel.: (+48) 22 473 34 69; kolejowy nr tel.: 922 473 34 69

Godziny pracy w dni robocze: 7:30 – 15:30

6. One Stop Shop PLK nadzoruje proces uzgadniania przejazdów międzynarodowych według IRJ, oraz w ścisłej współpracy z innymi komórkami OSS, a zwłaszcza z sąsiednich zarządców, udziela informacji:
 - 1) o produktach i usługach oferowanych przez zarządców infrastruktury;
 - 2) o warunkach, które muszą być spełnione dla uzyskania dostępu do infrastruktury któregoś z zarządców infrastruktury – członków RNE;
 - 3) na temat opłat za udostępnianie infrastruktury obowiązujących u zarządców infrastruktury – członków RNE.
7. Lista punktów kontaktowych OSS oraz szczegółowe informacje o narzędziach informatycznych RNE dostępne są na stronie: <http://www.rne.eu/>
8. Informacje dotyczące danych kontaktowych zagranicznych komórek OSS publikuje się w języku angielskim na stronie: <http://www.rne.eu/organisation/oss-c-oss/>

Pozostała współpraca międzynarodowa

9. Informacje dotyczące działalności PLK w organizacjach międzynarodowych znajdują się na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Współpraca Zarządców/ [Współpraca międzynarodowa](#)*.

2. INFRASTRUKTURA

2.1. Wprowadzenie

1. Rozdział 2 zawiera opis charakterystyki infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK.
2. Krajowy rejestr infrastruktury (RINF), prowadzony przez Prezesa UTK w postaci elektronicznej, jest dostępny dla zarejestrowanych użytkowników na stronie internetowej <https://rinf.utk.gov.pl>.
3. Dane charakteryzujące infrastrukturę kolejową, prezentowane w załącznikach do Regulaminu, jak również dane przekazywane do RINF, o których mowa w ust. 2, pochodzą z jednego źródła danych: Prowadzenie Opisu Sieci (POS).

2.2. Zasięg sieci

2.2.1. Granice

1. Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PLK nie wykracza poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
2. Przebieg infrastruktury kolejowej PLK, w tym punkty graniczne z sieciami sąsiednich zagranicznych zarządców infrastruktury kolejowej, prezentuje mapa stanowiąca **załącznik 2.19**.

2.2.2. Połączone sieci kolejowe

Wykaz punktów stykowych infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK z infrastrukturą kolejową innych zarządców infrastruktury, w tym z sieciami kolejowymi zarządców krajowych i zagranicznych - zawiera **załącznik 2.10**.

2.3. Opis sieci

1. Ogólną charakterystykę linii kolejowych zarządzanych przez PLK, zawiera **Wykaz linii Id-12 (D-29)**, dostępny na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Linie kolejowe*.
2. Informacje na temat linii kolejowych oraz innych dróg kolejowych zarządzanych przez PLK wraz ze wskazaniem, które z nich stanowią infrastrukturę nieczynną lub prywatną zawiera **Statut Sieci Kolejowej**, dostępny na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Statut Sieci Kolejowej*.
3. Wykaz parametrów technicznych na wyznaczonych międzynarodowych ciągach tranzytowych w ruchu towarowym zawiera **załącznik 2.5**.
4. Informacje o przyporządkowaniu linii kolejowych do:
 - 1) zakładów linii kolejowych PLK - zawiera **załącznik 2.14.**;
 - 2) obszarów konstrukcyjnych – zawiera **załącznik 2.15**.
5. Warunki techniczno-ruchowe linii kolejowych zarządzanych przez PLK zawiera Dodatek 1 do WRJ. Dodatek 1 do WRJ jest opracowywany i wydawany okresowo. Aktualny Dodatek 1 do WRJ w wersji elektronicznej (plik PDF) jest dostępny w ISZTP lub poprzez interfejs OCTOPUS w części pasywnej.

2.3.1. Rodzaje torów

Sieć kolejowa PLK składa się z linii kolejowych: jednotorowych i dwutorowych w podziale na zelektryfikowane i niezelektryfikowane.

Zestawienie eksploatowanej infrastruktury kolejowej PLK (stan na dzień 31 grudnia 2022 r.)	o szerokości toru 1435 mm	o szerokości toru 1520 mm	RAZEM
Długość linii kolejowych:	18 491,890 km	141,775 km	18 633,665 km
– w tym linii jednotorowych:	9 764,110 km	141,775 km	9 905,885 km
– w tym linii dwutorowych:	8 727,780 km	0 km	8 727,780 km
Długość torów kolejowych:	36 029,841 km	268,534 km	36 298,375 km
– w tym torów szlakowych i głównych zasadniczych na stacjach:	27 227,845 km	141,775 km	27 369,620 km
– w tym torów stacyjnych:	8 801,996 km	126,759 km	8 928,755 km
Długość linii kolejowych zelektryfikowanych:	12 065,484 km	14,329 km	12 079,813 km

2.3.2. Szerokość torów

1. PLK zarządza liniami kolejowymi o szerokości torów: 1435 mm (normalny) oraz 1520 mm (szeroki).
2. Dane dotyczące charakterystyki infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm znajdują się w **załącznikach od 2.1 do 2.18.**, natomiast w zakresie infrastruktury o szerokości torów 1520 mm znajdują się w **załącznikach: 2.1, 2.2., 2.3., 2.4., 2.6., 2.7., 2.10, 2.11., 2.12., 2.13., 2.14., 2.15.**

2.3.3. Stacje i węzły

1. Wykaz posterunków ruchu na poszczególnych liniach kolejowych, w tym m.in. stacji kolejowych oraz przystanków z postojami na żądanie, zawiera **załącznik 2.6.**
2. Wykaz peronów przy liniach kolejowych zarządzanych przez PLK, wraz z ich charakterystyką, zawiera **załącznik 2.18.**
3. Procedurę kwalifikowania przystanku osobowego jako przystanku z postojami na żądanie zawiera **załącznik 17.**
4. PLK zastrzega sobie prawo do dokonywania zmian nazw stacji i przystanków osobowych:
 - 1) wraz z terminem obowiązywania nowego RRJ;
 - 2) wraz z terminami obowiązywania zmienionej organizacji ruchu pociągów w ramach danego RRJ.

PLK przekaze przewoźnikom pasażerskim informację o planowanej zmianie nazwy stacji i przystanków osobowych na co najmniej 60 dni przed terminem obowiązywania nowego RRJ lub zmienionej organizacji ruchu pociągów w ramach danego RRJ.

W przypadku zmian nazw stacji i przystanków osobowych poza ww. terminami przewoźnicy mają prawo do obciążenia PLK udokumentowanymi fakturami poniesionymi przez przewoźnika kosztami, o których mowa w **Wytycznych dotyczących nazewnictwa stacji i przystanków osobowych Ipi-5**, dostępnych na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Infrastruktura pasażerska*, a które to koszty będą w razie konieczności refakturowane wnioskodawcy zmiany nazwy stacji lub przystanku osobowego.

2.3.4. Skrajnia budowli linii kolejowych

Wykaz ograniczeń wynikających z niezachowania skrajni budowli linii kolejowej wraz ze wskazaniem rodzaju przeszkody na danym odcinku stanowi **załącznik 2.11**.

2.3.5. Dopuszczalne naciski

1. Wykaz maksymalnych nacisków osi na tor z podziałem na lokomotywy oraz wagony zawiera **załącznik 2.2**.
2. Wykaz maksymalnych nacisków liniowych (na 1 metr bieżący toru) zawiera **załącznik 2.3**.
3. Klasy odcinków linii kolejowych zawiera **załącznik 2.4**.

2.3.6. Profile linii

Wykaz pochyłeń lub spadków miarodajnych wyrażonych w promilach (‰), niezbędnych do obliczania masy hamującej w pociągach na odcinkach linii kolejowych PLK, zawarty jest w tablicy 3 Dodatku 1 do WRJ dostępnego dla załogowanych użytkowników w ISZTP lub poprzez interfejs OCTOPUS w części pasywnej.

2.3.7. Prędkości maksymalne

1. Maksymalne prędkości obowiązujące na poszczególnych odcinkach linii kolejowych PLK zawiera **załącznik 2.1**, dotyczący kategorii pociągów oraz rodzajów stosowanych pojazdów:
 - 1) pociągów pasażerskich zestawianych ze składów wagonowych oraz dla lokomotyw luzem;
 - 2) pociągów pasażerskich zestawianych z elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz autobusów szynowych;
 - 3) pociągów towarowych.
2. Dla pociągów TC i TD (pociągi towarowe do przewozów jednostek transportu intermodalnego i próżnych platform po przewozie lub do przewozu jednostek transportu intermodalnego) stosuje się prędkości jak dla pociągów pasażerskich zestawianych ze składów wagonowych, z ograniczeniem prędkości maksymalnej do 120 km/h, o ile we wniosku o przydzielenie trasy pociągu, o którym mowa w podrozdziale [4.2](#), aplikant zaznaczył rodzaj ładunku jako „intermodalny” oraz pociąg wyposażony jest w hamulec szybkodziałający.

2.3.8. Dopuszczalna długość pociągów

1. Wykaz dopuszczalnych długości pociągów towarowych wraz z czynnymi lokomotywami zawarty jest w tablicy 2 Dodatku 1 do WRJ dostępnego dla załogowanych użytkowników w ISZTP lub poprzez interfejs OCTOPUS w części pasywnej.

Wykaz dopuszczalnych długości pociągów towarowych wraz z czynnymi lokomotywami udostępniany jest na żądanie przewoźnika kolejowego, międzynarodowego ugrupowania interesów gospodarczych obejmujących przewoźników kolejowych, innym podmiotom zainteresowanym uzyskaniem zdolności przepustowej, w tym zagranicznych.
2. Długości użytkowe krawędzi peronowych dla pociągów pasażerskich zawiera **załącznik 2.18**.

2.3.9. Zasilanie trakcyjne

1. PLK w ramach korzystania z infrastruktury kolejowej na liniach zelektryfikowanych umożliwia pobór energii z sieci trakcyjnej o napięciu 3 kV DC.
2. Operatorem systemu dystrybucji energii elektrycznej, do którego przyłączona jest sieć trakcyjna 3 kV DC jest PGE ENERGETYKA KOLEJOWA S.A.
Podmiot będący operatorem systemu dystrybucji energii elektrycznej pełni funkcję operatora naziemnego systemu gromadzenia danych o zużyciu energii (DCS).
3. Przewoźnicy korzystający z energii elektrycznej na cele trakcyjne zobligowani są do zawarcia umów sprzedaży energii elektrycznej i umów o świadczenie usług dystrybucji energii elektrycznej lub umów kompleksowych o świadczenie usług dystrybucji i sprzedaży energii elektrycznej z przedsiębiorstwami energetycznymi w odpowiednim zakresie.
4. Brak obowiązujących umów, o których mowa w ust. 3, może skutkować brakiem możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej przy użyciu trakcji elektrycznej.
5. Szczegółowe uregulowania dotyczące korzystania z infrastruktury kolejowej przy użyciu trakcji elektrycznej zawiera Umowa o przydzielenie lub Umowa o wykorzystanie.
6. Parametry sieci trakcyjnej określono w **załączniku 2.12**.

2.3.10. Systemy sygnalizacji

Wszelkie zagadnienia dotyczące sygnalizacji wraz z wykazem sygnałów stosowanych na sieci kolejowej PLK zostały uregulowane w „Instrukcji sygnalizacji le-1”, wymienionej w **załączniku 3.1**, dostępnej na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / [Automatyka i telekomunikacja](#)*.

2.3.11. Systemy prowadzenia ruchu

1. Na sieci kolejowej PLK występują trzy zasadnicze grupy funkcjonalne urządzeń sterowania ruchem kolejowym:
 - 1) urządzenia stacyjne;
 - 2) urządzenia liniowe, regulujące ruch pociągów na szlakach kolejowych;
 - 3) urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych.
2. Prowadzenie ruchu pociągów na szlaku odbywa się:
 - 1) na podstawie zapowiadania za pomocą urządzeń łączności telefonicznej, a w przypadku przerwy w łączności telefonicznej – za pomocą urządzeń łączności radiotelefonicznej;
 - 2) za pomocą urządzeń jednoodstępowej (pólsamoczynnej) blokady liniowej;
 - 3) za pomocą urządzeń wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej;
 - 4) za pomocą urządzeń do zdalnego prowadzenia ruchu;
 - 5) na podstawie radiotelefonicznego porozumiewania się dyżurnego ruchu odcinkowego z maszynistą prowadzącym pojazd kolejowy z napędem, bez urządzeń zdalnego sterownia ruchem i bez obsady mijanek;
 - 6) bez zapowiadania pociągów, jeżeli jeden pojazd trakcyjny obsługuje wszystkie pociągi;
 - 7) z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 i poziomu 2.

2.3.12. Systemy łączności

1. Komunikacja na sieci PLK odbywa się za pomocą systemu pociągowej łączności analogowej w paśmie VHF - dwukierunkowej, simpleksowej, z wywołaniem selektywnym.
2. Szczegółowe wymagania i informacje dotyczące systemów łączności zostały opisane w podrozdziale [3.4.1](#).

2.3.13. Systemy kontroli pociągów

1. Na wybranych liniach kolejowych PLK funkcjonuje Europejski System Sterowania Pociągiem (ERTMS/ETCS), który umożliwia kontrolę prowadzenia pociągu przez maszynistę i stanowi część składową Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS).
System zapewnia bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego, w stopniu umożliwiającym jazdę z prędkościami powyżej 160 km/h, spełniając jednocześnie wymogi interoperacyjności kolei europejskich.
2. Do głównych funkcji realizowanych przez system ERTMS/ETCS należą:
 - 1) określanie precyzyjnych „Zezwoleń Na Jazdę” (MA), uwzględniających między innymi:
 - a) maksymalny dystans jazdy poprzez określenie granicy zezwolenia na jazdę,
 - b) opis drogi jazdy, zawierający statyczny profil prędkości, profil pochylenia toru, miejsca unikania zatrzymania pociągu, itp.,
 - c) ostrzeżenia dotyczące ograniczeń prędkości jazdy;
 - 2) ciągły nadzór nad parametrami jazdy pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS, takich jak kontrola:
 - a) dopuszczalnej (maksymalnej) prędkości jazdy wynikającej z parametrów technicznych pociągu i „Zezwolenia Na Jazdę” otrzymanego od urządzeń przytorowych systemu ERTMS/ETCS,
 - b) „Końca Zezwolenia Na Jazdę” (EoA),
 - c) trybu pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS;
 - 3) kontrola działań i reakcji podejmowanych lub zaniechanych przez maszynistę na polecenia i informacje przekazywane przez system ERTMS/ETCS.
3. W systemie ERTMS/ETCS maszynista jest odpowiedzialny za właściwe prowadzenie pociągu w oparciu o informacje przekazywane przez urządzenia pokładowe systemu i zachowanie obowiązujących przepisów krajowych. Szczegółowe informacje, niezbędne do wykonywania obowiązków maszynisty przy prowadzeniu pociągu z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS, zawierają regulacje opracowane przez przewoźników.
4. Pociągi kursujące na liniach wyposażonych w system ERTMS/ETCS nie muszą być obowiązkowo wyposażone w system pokładowy ERTMS/ETCS. W przypadku braku wyposażenia pokładowego, jazda odbywa się na zasadach jak dla linii niewyposażonej, tj. w oparciu o sygnały i wskaźniki przytorowe.
5. Wykaz linii kolejowych, które są wyposażone w urządzenia systemu ETCS, stanowi **załącznik 2.16**.

2.4. Ograniczenia ruchu

1. Korzystających z linii kolejowych obowiązują postanowienia zawarte w Dodatku 1 do WRJ, zawierającym warunki techniczno-ruchowe linii oraz Dodatku 2 do WRJ, zawierającym wykaz ostrzeżeń stałych oraz prędkości drogowych na torach głównych zasadniczych stacji węzłowych.
2. Dodatek 1 do WRJ jest opracowywany i wydawany okresowo w terminach zbieżnych z dniem wejścia w życie nowego RRJ lub w terminach zbieżnych z jego aktualizacjami.
3. Dodatek 2 do WRJ jest opracowywany i wydawany okresowo, przy czym po raz pierwszy równocześnie z wejściem w życie RRJ.
4. Aktualne Dodatki do WRJ w wersji elektronicznej (plik PDF) są dostępne w ISZTP lub poprzez interfejs OCTOPUS w części pasywnej.
5. PLK informuje maszynistę prowadzącego pojazd kolejowy z napędem, w sposób określony przepisami, o doraźnych zmianach wynikających z nagłej potrzeby wprowadzenia ograniczeń eksploatacyjnych dotyczących:
 - 1) parametrów technicznych i eksploatacyjnych linii, na których odbywa się przejazd, w tym o ograniczeniach związanych z robotami, wprowadzanych ograniczeniach prędkości i innych ograniczeniach eksploatacyjnych;

- 2) działania urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności oraz urządzeń kontrolnych i diagnostycznych taboru.

2.4.1. Specjalna infrastruktura

PLK nie wyodrębnia specjalnej infrastruktury w rozumieniu art. 49 [dyrektywy 2012/34/UE](#) oraz odcinków linii kolejowych, na których określony rodzaj przewozów jest uprzywilejowany, o czym mowa w art. 29b [Ustawy](#).

2.4.2. Ograniczenia środowiskowe

Ograniczenia środowiskowe w przewozach pasażerskich

1. Od rozkładu jazdy pociągów 2024/2025 przewoźnicy osób zobowiązani są do zestawiania pociągów pasażerskich z taboru wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym na całej infrastrukturze kolejowej PLK. Powyższy wymóg nie dotyczy pojazdów niewyposażonych w toalety lub pojazdów historycznych w rozumieniu art. 4 pkt 6h [Ustawy](#).

Odpowiedzialność przewoźnika za zanieczyszczenie środowiska

2. Przewoźnicy korzystający z infrastruktury kolejowej odpowiadają za wszelkie emisje do środowiska na obszarze kolejowym lub poza nim, powstałe w wyniku prowadzonej przez nich działalności.
3. W przypadku spowodowania przez przewoźnika zanieczyszczenia środowiska lub bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku lub szkody w środowisku – przewoźnik ponosi koszty podjętych działań zmierzających do usunięcia zanieczyszczenia albo działań zapobiegawczych i naprawczych, zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami ochrony środowiska, w tym przepisami dotyczącymi zapobiegania i naprawy szkód w środowisku.
4. W przypadku spowodowania przez przewoźnika zanieczyszczenia środowiska, przewoźnik w ciągu 14 dni od daty zdarzenia przedstawia właściwemu terytorialnie zakładowi linii kolejowych PLK informację o sposobie i terminach planowanych do podjęcia działań, zmierzających do usunięcia zanieczyszczenia lub działań zapobiegawczych i naprawczych.
5. W przypadku spowodowania przez przewoźnika zanieczyszczenia środowiska w stopniu przekraczającym standardy jakości środowiska określone prawnie, przewoźnik jest zobowiązany do pokrycia kosztów związanych z doprowadzeniem środowiska do wymaganych standardów jakości środowiska, w tym określonych na podstawie [ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska](#) oraz [ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne](#).

2.4.3. Ograniczenia w przewozach towarów niebezpiecznych

1. Informacje o obostrzeniach dotyczących realizacji przewozów towarów niebezpiecznych (w tym TWR) oraz o sposobie postępowania wszystkich uczestników przewozu towarów niebezpiecznych na liniach kolejowych zarządzanych przez PLK oraz o zapobieganiu sytuacjom stwarzającym powstanie zagrożenia dla ludzi i środowiska wynikających z tego procesu zawiera [Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych \(Regulamin RID\)](#) oraz „Instrukcja o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych Ir-16”, wymieniona w [załączniku 3.1](#), dostępna na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Ruch i przewozy kolejowe*.
2. PLK, na podstawie art. 29a ust. 3 pkt 2 [Ustawy](#), wprowadza zakaz wjazdu pojazdów kolejowych z towarami niebezpiecznymi do niżej wymienionych tuneli:

Numer linii	Wyszczególnienie tunelu	Kilometraż linii od km – do km
2	Warszawa - tunel średnicowy dalekobieżny	od -0,254 do -0,557 od 0,152 do 1,680
448	Warszawa – tunel średnicowy podmiejski	od -0,196 do 0,100 od 0,404 do 1,680
440	Warszawa Lotnisko Chopina	od 0,460 do 1,620
17	Łódź Fabryczna	od -0,142 do 2,250
458	Łódź Fabryczna	od -0,139 do 2,250

2.4.4. Ograniczenia w tunelach

Ze względu na zastosowane rozwiązania techniczne z zakresu ochrony przeciwpożarowej oraz zapewnienie odpowiedniej jakości powietrza w rejonie stacji pasażerskich, obowiązują ograniczenia regularnego ruchu pociągów z trakcją spalinową w niżej wymienionych tunelach:

Numer linii	Wyszczególnienie tunelu	Kilometraż linii od km – do km
2	Warszawa - tunel średnicowy dalekobieżny	od -0,254 do -0,557 od 0,152 do 1,680
448	Warszawa – tunel średnicowy podmiejski	od -0,196 do 0,100 od 0,404 do 1,680
440	Warszawa Lotnisko Chopina	od 0,460 do 1,620
17	Łódź Fabryczna	od -0,142 do 2,250
458	Łódź Fabryczna	od -0,139 do 2,250

2.4.5. Ograniczenia na mostach

Informacje dotyczące ograniczeń parametrów technicznych linii kolejowych, w tym przebiegających przez mosty lub wiadukty zostały uwzględnione w **załącznikach 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5**.

2.5. Dostępność infrastruktury

1. Wykaz linii udostępnianych przez PLK zawiera **załącznik 1**.
2. Na liniach udostępnianych przez PLK występują ograniczenia eksploatacyjne, które mogą wynikać między innymi z:
 - 1) planowych zamknięć torowych wynikających z prac inwestycyjnych, modernizacyjnych, remontowych i bieżącego utrzymania;
 - 2) nieplanowych zamknięć torowych wynikających z uszkodzeń infrastruktury kolejowej;
 - 3) nieujętych w planowaniu długoterminowym zamknięć wynikających z realizacji dodatkowych zadań inwestycyjnych i modernizacyjnych;
 - 4) czasowych ograniczeń w użytkowaniu fragmentów linii kolejowych lub pracy posterunków ruchu zawartych w **załączniku 2.7**;
 - 5) przerw technologicznych;
 - 6) uszkodzeń taboru;
 - 7) wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych;
 - 8) zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy;
 - 9) potrzeb związanych z bezpieczeństwem i obronnością państwa;
 - 10) decyzji Prezesa UTK lub innych uprawnionych organów państwowych.

3. Na liniach objętych planowanymi zamknięciami torowymi, o których mowa w ust. 2 pkt 1, PLK opracuje RRJ w oparciu o faktyczne możliwości przepustowości linii.
Wykaz linii, na których nie jest dostępna zdolność przepustowa lub dostępna zdolność przepustowa jest ograniczona - zawiera **załącznik 5.3**.
4. Pozostałe informacje na temat ograniczeń eksploatacyjnych zostały opisane w podrozdziałach [2.4](#) - [2.4.5](#).

2.6. Rozwój infrastruktury

Lista projektów rewitalizacji lub modernizacji infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK, cele, zakres rzeczowy i źródła finansowania oraz ogólny harmonogram realizacji poszczególnych zadań dostępne są na stronie: <http://www.plk-inwestycje.pl>.

3. WARUNKI DOSTĘPU

3.1. Wprowadzenie

1. Rozdział 3 zawiera warunki i zasady związane z udostępnianiem infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PLK.

Zasady te mają również zastosowanie do fragmentów kolejowych korytarzy towarowych przebiegających przez infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PLK.

2. Dla torów o szerokości 1520 mm obowiązują odrębne uregulowania wskazane w dokumencie „**Zasady udostępniania infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1520 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**”, dostępnym na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminy / [Zasady udostępniania infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1520 mm](#)*.

3.2. Ogólne warunki dostępu

Warunki związane z dostępem opracowano na podstawie zapisów [Ustawy](#) oraz [Rozporządzenia](#).

3.2.1. Warunki składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej

1. Aplikant nabywa prawo składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej po zawarciu Umowy o przydzielenie.
Szczegółowe informacje na temat zawierania Umowy o przydzielenie reguluje podrozdział [3.3.2](#) oraz [3.3.3](#).
2. Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej i ich rozpatrywanie odbywa się na zasadach określonych w [rozdziale 4](#).
3. Zdolność przepustowa przydzielona aplikantowi nie może być przekazana innemu aplikantowi.
4. Zdolność przepustowa przydzielona aplikantowi nie może być wykorzystana do realizacji innego rodzaju przewozów, niż wskazany we wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej.
5. Aplikant, który nie jest przewoźnikiem, może wskazać różnych przewoźników uprawnionych do wykorzystania zdolności przepustowej przydzielonej na podstawie poszczególnych wniosków.
Aplikant w ramach jednego wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej wskazuje jednego przewoźnika.
6. Aplikant, który jest przewoźnikiem, nie może wskazać innego przewoźnika do wykorzystania przydzielonej mu zdolności przepustowej.
7. Warunki składania wniosków dotyczących korytarzy RFC określono w [rozdziale 4](#).

3.2.2. Warunki dostępu do infrastruktury kolejowej

1. Warunkiem korzystania przez przewoźnika z infrastruktury kolejowej PLK jest zawarcie Umowy o wykorzystanie.
2. Przed zawarciem Umowy o wykorzystanie, przewoźnik zobowiązany jest do przedłożenia PLK następujących dokumentów w języku polskim lub w uwierzytelnionym tłumaczeniu oryginałów na język polski:
 - 1) poświadczonej kopii ważnej licencji, o której mowa w art. 43 [Ustawy](#);
 - 2) poświadczonej kopii ważnego certyfikatu bezpieczeństwa lub jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18b [Ustawy](#);
 - 3) oświadczenia, że do realizacji przejazdów będzie wykorzystywał tabor spełniający warunki określone w [rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych](#);
 - 4) oświadczenia, że będzie informował PLK o zmianach, zawieszeniu lub cofnięciu licencji lub certyfikatu bezpieczeństwa;

na adres:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala

Biuro Sprzedaży

03-734 Warszawa, ul. Targowa 74

e-mail: ius@plk-sa.pl

3. Przewoźnik, który w ramach poprzednich rozkładów jazdy pociągów przedłożył PLK dokumenty, o których mowa w ust. 2, a które nie straciły swojej ważności na rozkład jazdy 2024/2025, przed zawarciem Umowy o wykorzystanie na rozkład jazdy 2024/2025 ma możliwość przedłożenia PLK oświadczenia, że dokumenty, o których mowa w ust. 2, zachowują swoją ważność. W przypadku zmiany tych dokumentów, zastosowanie mają postanowienia ust. 2.
4. Szczegółowe informacje na temat Umowy o wykorzystanie wskazano w podrozdziale [3.3.2](#).

3.2.3. Licencje

Organem właściwym do udzielania, odmowy udzielania, zmiany, zawieszenia lub cofnięcia licencji przedsiębiorcy posiadającemu siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest Prezes UTK.

Urząd Transportu Kolejowego

Al. Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa

utk@utk.gov.pl, www.utk.gov.pl

3.2.4. Certyfikat bezpieczeństwa

1. Podmiotem właściwym do wydania przewoźnikowi jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa jest:
 - 1) Agencja Kolejowa Unii Europejskiej albo Prezes UTK – w przypadku gdy planowany obszar działalności przewoźnika obejmuje wyłącznie terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i stacje graniczne położone w sąsiednich państwach członkowskich Unii Europejskiej;
 - 2) Agencja Kolejowa Unii Europejskiej – w przypadku gdy planowany obszar działalności przewoźnika obejmuje również inne państwa członkowskie Unii Europejskiej.
2. Dane kontaktowe Urzędu Transportu Kolejowego wskazano w podrozdziale [3.2.3](#).
3. Dane kontaktowe Agencji Kolejowej Unii Europejskiej:

European Union Agency for Railways

120 rue Marc Lefrancq

59307 Valenciennes, Francja

<http://www.era.europa.eu>

3.2.5. Ubezpieczenie

1. Przewoźnicy zobowiązani są do posiadania aktualnego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej lub umowę gwarancji ubezpieczeniowej, o czym mowa w art. 46 ust. 10 [Ustawy](#).
2. Minimalną sumę gwarancyjną określa [rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 maja 2017 r. w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego](#).
3. Obowiązek ubezpieczenia powstaje nie później niż w dniu poprzedzającym dzień rozpoczęcia wykonywania działalności objętej licencją.

3.3. Umowy

1. Szczegółowe relacje aplikant / przewoźnik – PLK ustalone są w Umowie o przydzielenie, Umowie o wykorzystanie lub Umowie ramowej, określającej prawa i obowiązki stron, aspekty handlowe oraz formalno-prawne dotyczące realizacji wzajemnych zobowiązań.
2. PLK ponosi odpowiedzialność za stan i sprawność elementów drogi kolejowej udostępnianej w ramach zawartej z przewoźnikiem Umowy o wykorzystanie.
3. Niedotrzymanie zobowiązań, wynikających z Umowy o wykorzystanie, powoduje odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną tym drugiej stronie.
4. Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w ust. 3, nie dotyczy:
 - 1) kosztów ponoszonych w wyniku rozliczeń innych umów zawartych przez stronę, jeżeli umowy te były zawarte bez uprzedniego uzgodnienia z drugą stroną Umowy o wykorzystanie w zakresie dotyczącym ewentualnych roszczeń (w tym w szczególności z tytułu ponoszonych przez stronę kar umownych i odszkodowań);
 - 2) utraconych korzyści za wyjątkiem roszczeń wynikających z Umów o wykorzystanie z innymi przewoźnikami, jeżeli warunek ten został wprowadzony do Umowy o wykorzystanie z danym przewoźnikiem.
5. Odpowiedzialność PLK z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z Umowy o wykorzystanie jest wyłączona w przypadku niedotrzymania przez przewoźnika parametrów, będących elementem rozkładu jazdy pociągów, z wyjątkiem zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w rozumieniu „**Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8**”, wymienionej w **załączniku 3.2.**, dostępnej na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / [Ruch i przewozy kolejowe](#)*, do których doszło z przyczyn leżących po stronie PLK.
6. Odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z Umowy o wykorzystanie jest wyłączona w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych, z wyjątkiem zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w rozumieniu „**Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8**”.
7. Jeżeli skutek niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy o wykorzystanie, szkody doznała osoba trzecia, strona która wyrównała osobie trzeciej doznaną szkodę, może dochodzić roszczenia zwrotnego w całości lub odpowiedniej części od drugiej strony.

3.3.1. Umowa ramowa

1. Na uzasadniony wniosek aplikanta PLK może zawrzeć Umowę ramową, o której mowa w art. 31 [Ustawy](#), tj. umowę o rezerwację zdolności przepustowej w okresie wykraczającym poza okres obowiązywania RRJ. Umowa ramowa nie określa szczegółowych tras pociągów.
2. Zasady rezerwacji ramowej zdolności przepustowej zostały określone w **załączniku 7.1**.

3. Wnioski o rezerwację ramowej zdolności przepustowej na okres, o którym mowa w ust. 1, przyjmowane są w terminie określonym w **załączniku 7.1**.
Wnioski złożone po upływie wyznaczonego terminu będą rozpatrywane w ramach pozostałej, wolnej zdolności przepustowej, udostępnionej do rezerwacji.
Wzór wniosku o rezerwację ramowej zdolności przepustowej stanowi **załącznik 7.3**.
4. Podstawą do złożenia przez aplikanta wniosku o rezerwację ramowej zdolności przepustowej na określonych liniach/odcinkach kolejowych jest:
 - 1) zawarta umowa handlowa;
 - 2) prowadzenie lub planowanie inwestycji taborowych.Aplikant przedkłada niezbędne informacje stanowiące podstawę do złożenia wniosku m.in. wyciąg z umowy/umów zawierający informacje o podmiotach będących stroną umowy, przedmiot umowy i termin jej obowiązywania oraz uzasadnienie, będące podstawą złożenia wniosku o zawarcie Umowy ramowej, na adres:
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala
Biuro Sprzedaży
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
e-mail: ius@plk-sa.pl
5. Biuro Sprzedaży PLK niezwłocznie informuje aplikanta o dopełnieniu przez niego warunku przedłożenia dokumentów, o których mowa w ust. 4, potwierdzających okres realizacji umów na określonych liniach kolejowych dla ramowej zdolności przepustowej lub o brakach formalnych w złożonych dokumentach.
6. PLK rozpatrując wnioski o rezerwację ramowej zdolności przepustowej, uwzględnia między innymi następujące elementy:
 - 1) zapewnienie optymalnego wykorzystania dostępnej do rezerwacji zdolności przepustowej linii/odcinków kolejowych;
 - 2) wymagania dotyczące zdolności przepustowej na potrzeby międzynarodowych kolejowych korytarzy towarowych, określone w art. 14 [rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy](#);
 - 3) kryteria priorytetów mające zastosowanie do przydzielania tras pociągów w procesie opracowania rocznego rozkładu jazdy pociągów, o których mowa w podrozdziale [4.5.1](#), oraz zgłoszenia o przepełnionej infrastrukturze;
 - 4) wcześniejsze przypadki niewykorzystania ramowej zdolności przepustowej oraz ich przyczyny.
7. PLK może odmówić rozpatrzenia wniosku o ramową zdolność przepustową lub w uzgodnieniu z aplikantem dokonać modyfikacji zawartej umowy ramowej w przypadku braku możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej w wyniku:
 - 1) wyłączenia z eksploatacji linii kolejowej lub jej części, dla których w **załączniku 2.1** jako prędkość maksymalną wskazano wartość 0 km/h;
 - 2) wszczęcia procedury likwidacji linii kolejowej lub jej części, o której mowa w art. 38ba [Ustawy](#);
 - 3) ograniczenia dostępności do linii/odcinków linii kolejowych w przypadkach określonych w podrozdziale [2.5](#), w podrozdziale [4.3.2](#) oraz w **załączniku 5.3**.
8. Umowa ramowa, zawierana z aplikantem na okres wykraczający poza okres obowiązywania RRJ, nie dłuższy niż 5 lat, może być przedłużana na kolejne okresy 5-letnie. Projekt umowy ramowej, po parafovaniu przez strony, zostaje przedstawiany przez PLK do zatwierdzenia Prezesowi UTK.
9. W Umowie ramowej określa się w szczególności:
 - 1) okres na jaki została zawarta umowa;
 - 2) zasady i terminy składania wniosków o przydzielenie tras pociągów;
 - 3) przybliżone parametry zdolności przepustowej zarezerwowane przez PLK na rzecz aplikanta w kolejnych rocznych rozkładach jazdy w okresie obowiązywania umowy ramowej;
 - 4) zasady modyfikacji ramowej zdolności przepustowej umożliwiające lepsze wykorzystanie infrastruktury kolejowej;
 - 5) warunki korzystania z ramowej zdolności przepustowej;
 - 6) skutki niedotrzymania warunków Umowy ramowej;
 - 7) opłatę za rezerwację ramowej zdolności przepustowej i termin jej uiszczenia.

10. Aplikant, który zawarł z PLK Umowę ramową, składa wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej, na zasadach określonych dla danego rocznego rozkładu jazdy pociągów, zgodnie z postanowieniami Umowy ramowej.
11. PLK, po uzyskaniu zgody Prezesa UTK, może nie zawierać Umów ramowych w odniesieniu do linii kolejowych, które zostały zgłoszone jako przepełnione.
12. Wzór Umowy ramowej stanowi **załącznik 7.2**.

3.3.2. Umowy z przewoźnikami

1. Przewoźnik zawiera z PLK dwie umowy:
 - 1) Umowę o przydzielenie – jako aplikant;
 - 2) Umowę o wykorzystanie – jako przewoźnik.
2. Zawarcie Umowy o przydzielenie umożliwia aplikantowi będącemu przewoźnikiem składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej dla tras pociągów, postojów pojazdów kolejowych, wykonywania manewrów na infrastrukturze kolejowej o szerokości torów 1435 mm oraz wniosków o opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów.
3. W celu zawarcia Umowy o przydzielenie dla rozkładu jazdy 2024/2025, aplikant będący przewoźnikiem, który w poprzednim rozkładzie jazdy pociągów nie miał zawartej z PLK Umowy o przydzielenie - składa w formie elektronicznej wnioski o zawarcie umowy o przydzielenie zdolności przepustowej, według wzoru stanowiącego **załącznik 6.1 – część A**.
4. W przypadku aplikantów zamierzających składać wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej w zakresie kolejowych przewozów osób innych niż okazjonalne, aplikant określa w Umowie o przydzielenie planowany zakres zamawianej zdolności przepustowej w takim zakresie, w jakim zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, przedstawił oświadczenie organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową o świadczenie usług publicznych, uzyskał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzję o przyznaniu ograniczonego dostępu.
5. Zawarcie Umowy o wykorzystanie umożliwia przewoźnikowi wykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej dla tras pociągów, postojów pojazdów kolejowych, wykonywania manewrów na infrastrukturze kolejowej o szerokości torów 1435 mm oraz 1520 mm lub korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w [rozdziale 7](#).
6. W celu zawarcia Umowy o wykorzystanie dla rozkładu jazdy 2024/2025, przewoźnik, który w poprzednim rozkładzie jazdy pociągów nie miał zawartej z PLK Umowy o wykorzystanie – składa w formie elektronicznej - wnioski o zawarcie umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej, według wzoru stanowiącego **załącznik 6.1 – część B**.

Wraz z wnioskiem przewoźnik składa w języku polskim lub w uwierzytelnionym tłumaczeniu oryginałów na język polski dokumenty, o których mowa w podrozdziale [3.2.2](#) ust. 2.

7. Wnioski, o których mowa w ust. 3 i 6, należy przesłać na adres:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala

Biuro Sprzedaży

03-734 Warszawa, ul. Targowa 74

e-mail: aplikant@plk-sa.pl, ius@plk-sa.pl

8. Zawarta Umowa o przydzielenie lub Umowa o wykorzystanie nie wymagają zatwierdzenia przez Prezesa UTK.

3.3.3. Umowy z aplikantami niebędącymi przewoźnikami

1. Aplikant niebędący przewoźnikiem zawiera z PLK Umowę o przydzielenie.
2. Zawarcie Umowy o przydzielenie umożliwia aplikantowi niebędącemu przewoźnikiem składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej dla tras pociągów, postoju pojazdów kolejowych, wykonywania manewrów na infrastrukturze kolejowej o szerokości torów 1435 mm oraz wniosków o opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów.
3. W celu zawarcia Umowy o przydzielenie dla rozkładu jazdy 2024/2025, aplikant niebędący przewoźnikiem, który w poprzednim rozkładzie jazdy pociągów nie miał zawartej z PLK Umowy o przydzielenie - składa w formie elektronicznej - wniosek o zawarcie umowy o przydzielenie zdolności przepustowej, według wzoru stanowiącego **załącznik 6.1 – część A**, na adres:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala

Biuro Sprzedaży

03-734 Warszawa, ul. Targowa 74

e-mail: aplikant@plk-sa.pl, ius@plk-sa.pl

4. Umowa o przydzielenie zawierana z aplikantem niebędącym przewoźnikiem określa m.in. sposób i termin przekazywania PLK informacji o przewoźniku wskazanym do wykorzystania przydzielonej aplikantowi zdolności przepustowej.
5. W przypadku Umowy o przydzielenie zawieranej z aplikantem niebędącym przewoźnikiem – postanowienia podrozdziału [3.3.2](#) ust. 4 – stosuje się odpowiednio.
6. Zawarta Umowa o przydzielenie nie wymaga zatwierdzenia przez Prezesa UTK.

3.3.4. Ogólne warunki handlowe

PLK udostępniania infrastrukturę kolejową stosując odpowiednie i niedyskryminacyjne warunki określone w:

- 1) niniejszym Regulaminie – mającym zastosowanie wobec wszystkich aplikantów i przewoźników;
- 2) [Regulaminie OIU](#) - mającym zastosowanie wobec przewoźników korzystających z obiektów infrastruktury usługowej PLK;
- 3) [Zasadach udostępniania infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1520 mm](#) – mających zastosowanie wobec przewoźników korzystających z infrastruktury szerokotorowej PLK;
- 4) Umowie o przydzielenie - zawieranej z aplikantem, który zamierza zamawiać zdolność przepustową na infrastrukturze o szerokości torów 1435 mm;
- 5) Umowie o wykorzystanie - zawieranej z przewoźnikiem, który zamierza korzystać z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm oraz 1520 mm.

3.4. Szczególne warunki dostępu

3.4.1. Zasady akceptacji taboru kolejowego

Wymagania prawne

1. Pojazdy kolejowe przewoźników muszą spełniać warunki określone w [rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych](#);
2. Pojazdy kolejowe przewoźników muszą być oznakowane zgodnie z wymogami [rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych](#), w szczególności w zakresie prawidłowego wyposażenia pociągów pasażerskich we właściwe tablice kierunkowe.

- Przewóz koleją odpadów należy realizować zgodnie z wymaganiami określonymi w [rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 7 października 2016 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla transportu odpadów](#).

Tabor

- Tabor elektryczny musi być wyposażony w odbieraki prądu (pantografy) o profilu ślizgacza B.2 lub B.7 zgodnym z normą PN-EN 50367.
Długość części roboczej ślizgacza (nakładki ślizgowej) wynosi:
 - 1030 mm dla profilu B.2;
 - 1100 mm dla profilu B.7.Dopuszczalna statyczna siła stykowa wywierana przez pantograf na przewód jezdny ma zawierać się w przedziale od 90 N do 120 N.
Szerokość nakładki dla każdego profilu nie może być mniejsza niż 60 mm.
Grubość nakładki nie może być mniejsza od najmniejszej podanej w DTR (Dokumentacja Techniczno-Ruchowa) dla danego typu pantografu.
Wykaz materiałów, z których mogą być wykonane nakładki ślizgowe odbieraka prądu (pantografu) pojazdu kolejowego z napędem do kontaktu z siecią trakcyjną PLK zawiera **załącznik 12**.
Elektryczne pojazdy trakcyjne, których pantografy wyposażone są w system awaryjnego opuszczania ADD (ang. Automatic Drop Device), w trakcie wykonywania jazd pociągowych powinny mieć uruchomiony wyżej wymieniony system.
- Dopuszczalna nierównomierność nacisków wózków, osi i kół danej osi pojazdu kolejowego, nie może przekraczać wielkości określonych w „**Instrukcji o przewozie przesyłek nadzwyczajnych po torze 1435 mm Ir-10**”, wymienionej w **załączniku 3.1**, dostępnej na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Ruch i przewozy kolejowe*.
- Zestawy kołowe taboru muszą zapewnić elektryczne zwieranie toków szynowych – rezystancja zestawu kołowego nie może być większa niż 50 mΩ.
- Wagony towarowe, których szerokość obręczy lub wieńca koła monoblokowego jest różna od 135 ± 2 mm, powinny mieć oznaczenia informujące, że wagon nie może przejeżdżać przez szeregowe hamulce torowe w trakcie ich działania, zgodnie z „**Instrukcją o technice wykonywania manewrów Ir-9**”, wymienioną w **załączniku 3.1**, dostępną na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Ruch i przewozy kolejowe*.
Wszelkie inne ograniczenia w zakresie dopuszczenia do rozrządzenia wagonów, nieujęte w aktualnie obowiązujących przepisach i instrukcjach, a wynikające ze specyfiki obiektu wyposażonego w urządzenia automatycznego sterowania rozrządaniem, w tym z konstrukcji hamulca torowego, ujęte są w regulaminach technicznych posterunku ruchu oraz „**Regulaminie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**” – załącznik nr 3 „OIU stacje rozrządowe – szczegółowe dane techniczne”, dostępnym na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminy / Obiekty infrastruktury usługowej*.
- Przewoźnicy zobowiązani są do wyposażenia pociągu, w którego składzie znajdują się pojazdy posiadające sprzęg inny niż śrubowy, w urządzenia umożliwiające sprzęgnięcie go ze sprzęgiem śrubowym, w celu „ściągnięcia” ze szlaku np. uszkodzonego pojazdu.
- Do przewozów towarów przewoźnik ma obowiązek używać wagonów odpowiednio przystosowanych do danego typu ładunku. Przewoźnik zapewnia i ponosi odpowiedzialność za skuteczne zabezpieczenie przyjętych do przewozu ładunków, w szczególności uniemożliwiający przesunięcie, emisję ładunku poprzez np. pylenie, wywiewanie, usypywanie, wylewanie, wyciekanie i uwalnianie oraz emisję energii.
- W przypadku realizacji przewozów ładunków szczególnie narażonych na kradzieże, zalecane jest stosowanie przez przewoźnika dla wagonów towarowych dodatkowego zabezpieczenia drzwi, żaluzji okiennych lub luków dachowych, wlewów górnych i zaworów spustowych oraz klap spustowych i urządzeń zsypanych, w sposób utrudniający ich otwarcie przez osoby postronne.

11. Pojazdy kolejowe z napędem, wykonujące przejazdy na liniach wyposażonych w przytorowe urządzenia samoczynnego hamowania pociągów, powinny mieć zamontowane i sprawne urządzenia współpracujące z urządzeniami przytorowymi.

Linie kolejowe wyposażone w przytorowe urządzenia samoczynnego hamowania pociągów, wymienione są w **załączniku 2.13**.

Przejazd pojazdów kolejowych z napędem, które nie są wyposażone w urządzenia samoczynnego hamowania pociągów, jest możliwy po spełnieniu przez przewoźnika warunków dotyczących obsady osobowej pociągów określonych w „**Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1**”, wymienionej w **załączniku 3.1**, dostępnej na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Ruch i przewozy kolejowe*.

12. Przewoźnik określa w przepisach wewnętrznych zasady obsługi układów hamulcowych w przypadku stwierdzenia ich niesprawności, także przez przytorowe urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru (dSAT), z uwzględnieniem obowiązujących przepisów.

Radiołączność

13. Pojazdy kolejowe oraz pracownicy przewoźnika muszą być wyposażeni w urządzenia radiotelefoniczne pracujące w sieci radiołączności PLK zgodnie z zasadami i wymaganiami określonymi w „**Instrukcji o organizacji i użytkowaniu sieci radiotelefonicznych le-14**”, wymienionej w **załączniku 3.2**, dostępnej na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Automatyka i Telekomunikacja*.

14. Przewoźnik nie może udostępniać użytkowanych przez jego personel urządzeń radiotelefonicznych pracujących w sieci radiołączności PLK osobom trzecim i odpowiedzialny jest za ich sprawność oraz wykorzystywanie, zgodnie z instrukcjami i regulaminami obowiązującymi w PLK, w szczególności „**Regulaminem wykorzystywania sieci radiołączności w pasmach radiowych administrowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przez przewoźników kolejowych korzystających z linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**”, wymienionym w **załączniku 3.2**, dostępnym na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminy / Regulamin wykorzystywania sieci radiołączności w pasmach radiowych administrowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*

15. Pojazdy kolejowe wyposażone w urządzenia sieci radiotelefonicznych PLK mogą wjeżdżać na linie kolejowe PLK wyłącznie z czynnymi i sprawnymi urządzeniami, a w przypadku pojazdów kolejowych wyposażonych w urządzenia systemu „Radio-stop” – ze sprawnym systemem.

W urządzenia systemu „Radio-stop” muszą być wyposażone wszystkie pojazdy kolejowe z napędem z przeznaczeniem eksploatacyjnym do pracy pociągowej.

16. Przewoźnicy, którzy po raz pierwszy będą korzystać z linii kolejowych PLK, podlegają jednorazowemu szkoleniu w zakresie procedury sprawdzania prawidłowości działania radiotelefonu i systemu „Radio-stop”.

Szkolenie przeprowadzają zakłady linii kolejowych PLK na wytypowanym przez przewoźnika pojeździe kolejowym z napędem, na podstawie odrębnej umowy lub zlecenia.

Po przeprowadzeniu szkolenia przewoźnik zobowiązany jest przeszkolić wszystkich pracowników obsługujących pojazdy kolejowe z napędem.

Zasady sprawdzania prawidłowości działania urządzeń radiotelefonicznych oraz systemu „Radio-stop” określone są w „**Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5 (R-12)**”, wymienionej w **załączniku 3.1**, dostępnej na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Ruch i przewozy kolejowe*.

17. Wszystkich informacji dotyczących sieci radiołączności analogowej (VHF) PLK, pozwoleń radiowych udziela:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala

Biuro Automatyki i Telekomunikacji

03-734 Warszawa, ul. Targowa 74

e-mail: iat@plk-sa.pl, tel. (+48) 22 473-20-50

ERTMS

18. Przewoźnik, który chce realizować przewóz na liniach kolejowych wyposażonych w oddany do eksploatacji system ERTMS/ETCS poziom 2, przy pomocy pojazdów trakcyjnych wyposażonych w urządzenia pokładowe tego systemu, zobowiązany jest wystąpić do PLK o uzyskanie kluczy kryptograficznych.

Szczegółowe informacje na temat wnioskowania i wydawania kluczy kryptograficznych dla urządzeń systemu ERTMS/ETCS poziom 2, dostępne są na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminy / Zasady korzystania z ERTMS/ETCS poziom 2 i ERTMS/GSM-R*.

19. Przewoźnik, który chce realizować przewóz z wykorzystaniem urządzeń radiołączności ERTMS/GSM-R (w tym również urządzeń ERTMS/ETCS poziom 2), zobowiązany jest wystąpić do PLK o wydanie kart SIM systemu GSM-R.

Szczegółowe informacje na temat wnioskowania i wydawania kart SIM systemu ERTMS/GSM-R, którego operatorem jest PLK, dostępne są na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminy / Zasady korzystania z ERTMS/ETCS poziom 2 i ERTMS/GSM-R*.

20. Wszystkich informacji dotyczących systemu ERTMS/ETCS oraz ERTMS/GSM-R udziela:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala
Biuro Automatyki i Telekomunikacji
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
e-mail: iat@plk-sa.pl
tel. (+48) 22 473-20-50

Postępowanie na wypadek ujawnienia nieprawidłowości

21. PLK, po bezskutecznej interwencji, informuje Prezesa UTK o przypadkach ujawnienia taboru i urządzeń zainstalowanych na taborze powodujących zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w tym zakłócenia pracy urządzeń sterowania ruchem kolejowym i telekomunikacji kolejowej.
22. Przewoźnik, po bezskutecznej interwencji, informuje Prezesa UTK o przypadkach ujawnienia usterek i nieprawidłowości infrastruktury kolejowej powodujących zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub zakłócenia pracy urządzeń pokładowych i pojazdów.

3.4.2. Proces akceptacji personelu

1. Pracownicy przewoźnika wykonujący czynności związane bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz maszyniści prowadzący określone rodzaje pojazdów kolejowych muszą spełniać warunki określone w [Ustawie](#) oraz właściwych aktach wykonawczych wydanych na jej podstawie.
2. Podczas wykonywania zadań wynikających z Umowy o wykorzystanie, pracownicy przewoźnika muszą być wyposażeni – w wymaganych przypadkach – w zezwolenie wydane w trybie opisanym w ust. 5-11 oraz aktualne karty rozkładu jazdy pociągów w formie papierowej lub elektronicznej.
3. Szkolenie pracowników przewoźnika w zakresie zagadnień związanych z korzystaniem z infrastruktury kolejowej PLK, a w szczególności:
 - 1) techniki ruchu kolejowego,
 - 2) znajomości wyciągów z regulaminów technicznych,może być prowadzone na zlecenie przewoźnika przez właściwych pracowników PLK.
4. Szczegółowy zakres zagadnień, o których mowa w ust. 3, terminy, liczbę godzin szkolenia oraz odpłatność za ich przeprowadzenie, określa odrębna umowa lub zlecenie.

Zezwolenia dla pracowników przewoźnika

5. Na wniosek przewoźnika PLK wydaje pracownikom przewoźnika imienne zezwolenia do przebywania na obszarze kolejowym PLK w celu wykonywania czynności związanych z realizacją Umowy o wykorzystanie, zgodnie z „Zasadami wstępu na obszar kolejowy zarządzany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Id-21”, wskazanymi w **załączniku 3.2**, dostępnymi na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Linie kolejowe*.

Za wydanie zezwolenia wystawiający pobiera opłatę od każdego dokumentu w wysokości wskazanej w ww. Zasadach.

6. Zezwolenia upoważniają do wstępu na obszar kolejowy bądź jego część wyraźnie w nich określoną i są ważne za okazaniem dokumentu tożsamości osoby, dla której zostały wystawione.
7. Zezwolenia, o których mowa w ust. 5, zachowują ważność na czas w nim określony, jednak nie dłużej niż dwa lata od daty wystawienia.
8. Przewoźnik ubiegający się o otrzymanie zezwolenia składa wnioski o wystawienie dokumentów uprawniających do wstępu na obszar kolejowy, według wzoru dostępnego na stronie internetowej www.kgsok.pl, w zakładce: *O SOK / Zasady wstępu na obszar kolejowy* - do następujących jednostek organizacyjnych PLK:

- 1) Komenda Główna Straży Ochrony Kolei – na cały obszar kolejowy lub jego część, większą niż obszar działania jednej komendy regionalnej SOK na adres:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Komenda Główna Straży Ochrony Kolei

00-801 Warszawa, ul. Chmielna 73A

e-mail: zezwolenia.sok@plk-sa.pl

tel.: +48 664 488 259, (+48) 22 474 17 56

- 2) Komenda Regionalna Straży Ochrony Kolei – na obszar mniejszy lub równy obszarowi działania jednej komendy regionalnej SOK.

Wykaz Komend Regionalnych Straży Ochrony Kolei zawiera **załącznik 4.2**.

9. Wystawiający zezwolenie może odmówić jego wystawienia lub ograniczyć obszar wstępu, jeżeli przemawiają za tym względy bezpieczeństwa ruchu, ochrony informacji niejawnych, ochrony danych osobowych lub inne ważne powody.
10. W przypadku ustania przyczyny uzasadniającej wydanie zezwolenia, przewoźnik zobowiązany jest do jego niezwłocznego zwrotu wystawcy.
11. O utracie zezwolenia przewoźnik, który wystąpił o jego wystawienie informuje pisemnie wystawcę, wyjaśniając okoliczności, w jakich nastąpiła utrata.

3.4.3. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych

1. Przejazdy pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi realizowane są przez PLK w ramach RRJ, IRJ, po uprzednim ustaleniu warunków przewozu przesyłki nadzwyczajnej.
2. Przed złożeniem wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej do przewozu przesyłki nadzwyczajnej, przewoźnik, który ma realizować przewóz, składa wniosek o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK:
- 1) dla przejazdów w komunikacji krajowej, które mają się odbyć wyłącznie na liniach zarządzanych przez PLK lub innych zarządców krajowych, co najmniej na 20 dni kalendarzowych przed planowanym przejazdem lub terminem składania wniosków o przydzielenie trasy pociągu w ramach RRJ, lub jego aktualizacji – do ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK właściwej dla miejsca uruchomienia przejazdu, wymienionej w **załączniku 4.3**;
- 2) dla przejazdów w komunikacji międzynarodowej, co najmniej na 40 dni kalendarzowych przed planowanym przejazdem lub terminem składania wniosków o przydzielenie trasy pociągu w ramach RRJ, lub jego aktualizacji na adres:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym
Przewóz Przesyłek Nadzwyczajnych
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
e-mail: id.nadzwyczajne@plk-sa.pl
miejski nr tel.: (+48) 22 473-35-67
kolejowy nr tel.: 922 473-35-67

3. Wymagań w zakresie dotrzymania terminu złożenia wniosku o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej nie stosuje się w przypadku, gdy przewóz przesyłki uzasadniony jest ważnymi względami obronności lub bezpieczeństwa państwa.
Terminów, o których mowa w ust. 2 nie stosuje się do wniosków dotyczących uszkodzonego taboru, po uprzednim uzgodnieniu z Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK.
4. Szczegółowe informacje zawarte we wniosku o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej, o którym mowa w ust. 2, określa „Instrukcja o przewozie przesyłek nadzwyczajnych po torze 1435 mm Ir-10”, wymieniona w załączniku 3.1, dostępna na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Ruch i przewozy kolejowe*.
5. W udzielonej zgodzie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej PLK określa warunki przewozu tej przesyłki po liniach zarządzanych przez PLK, zgodnie z Instrukcją, o której mowa w ust. 4.
W przypadku przewozu przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej, realizowanej w ramach RRJ, przewoźnik zobowiązany jest przekazać PLK zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej przewoźnika lub zarządcy infrastruktury kolejowej, lub kolei sąsiadujących z PLK najpóźniej **do 22 listopada 2024 r.**
6. W przypadku zamknięć torowych, które odbywają się na terenie i z przyczyn leżących po stronie PLK, na etapie opracowywania zmian w rozkładzie jazdy pociągów, o których mowa w podrozdziale [4.8.2](#), PLK na wniosek przewoźnika dokonuje aktualizacji wydanych wcześniej zgód na przewóz przesyłek nadzwyczajnych.

3.4.4. Przewóz towarów niebezpiecznych

1. Towary niebezpieczne oznaczają materiały i przedmioty, których przewóz jest zabroniony lub dopuszczony wyłącznie na warunkach podanych w [Regulaminie międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych](#) (zwanym dalej „Regulaminem RID”).
Przewóz koleją towarów niebezpiecznych jest to każde przemieszczenie towarów niebezpiecznych wagonem, z uwzględnieniem postojów wymaganych podczas tego przewozu oraz czynności związanych z tym przewozem.
2. Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka (TWR) oznaczają grupę towarów wyodrębnionych z towarów niebezpiecznych, które użyte niezgodnie ze swoim przeznaczeniem, m.in. do celów terrorystycznych mogą spowodować poważne skutki, takie jak liczne ofiary, masowe zniszczenia lub masowe zakłócenia społeczno-gospodarcze.
3. Przewóz towarów niebezpiecznych koleją regulują przepisy [Regulaminu RID](#), stanowiącego załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), której Polska jest sygnatariuszem.
Obowiązek stosowania [Regulaminu RID](#) wynika także z [dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych](#), która została implementowana do polskiego porządku prawnego przez [ustawę z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych](#).
4. Regulacje dotyczące przewozów towarów niebezpiecznych koleją zawarte są w „Instrukcji o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych Ir-16”, wymienionej w załączniku 3.1, dostępnej na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Ruch i przewozy kolejowe*, oraz w aktach prawnych, wyszczególnionych na stronie internetowej: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/przewoz-towarow-niebezpiecznych>

3.4.5. Pociągi testowe

1. Aplikant może przesłać do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK informację o potrzebie uruchomienia pociągu testowego, tj. pociągu do przeprowadzenia prób taboru / testów pojazdu kolejowego lub pociągu do testowania drogi kolejowej i jej elementów.
2. Informację o potrzebie uruchomienia pociągu testowego należy kierować na adres e-mail: ld@plk-sa.pl.
3. Przejazd testowy realizowany jest na podstawie odrębnej umowy lub porozumienia.
4. Indywidualne zasady przejazdu testowego, w zależności od parametrów i charakterystyki przejazdu, określa „Regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót” odpowiednio dostosowany dla jazd testowych, zawierający odniesienie do wszystkich podsystemów strukturalnych (Infrastruktura, Energetyka i Sterowanie).
5. Ocena możliwości przekraczania w ramach jazd testowych prędkości lub innych parametrów techniczno-eksploatacyjnych aktualnie dopuszczonych na linii i jej odcinkach torowych przez PLK pozostaje poza odpowiedzialnością PLK i wymaga każdorazowo oceny i decyzji jednostki badawczej uczestniczącej w tego rodzaju jazdach i posiadającej stosowne kompetencje do oceny infrastruktury oraz do oceny pojazdu, przy czym Wnioskodawca zapewnia udział jednostki badawczej na swój koszt.

4. PRYZDZIELANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ

4.1. Wprowadzenie

1. Zdolność przepustowa jest przydzielana na podstawie wniosków złożonych przez aplikantów, którzy zawarli Umowę o przydzielenie.
2. Wnioski, o których mowa w ust. 1, mogą dotyczyć przydzielenia zdolności przepustowej dla trasy pociągu, przydzielenia zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju składu pojazdów kolejowych, w zakresie przydzielenia nowej zdolności przepustowej lub modyfikacji przydzielonej zdolności przepustowej.
3. We wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dla trasy pociągu aplikant wskazuje powiązane wnioski, których zrealizowanie jest niezbędne dla przydzielenia wnioskowanej trasy pociągu.
4. PLK nie przydziela zdolności przepustowej dla żadnego z wniosków powiązanych, jeżeli na podstawie co najmniej jednego z nich nie przydzieliła zdolności przepustowej.
5. Aplikant nie może złożyć wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dotyczącego różnych rodzajów zdolności przepustowej, jeżeli nie są one związane z następującymi po sobie czynnościami wykonywanymi ze składem pojazdów kolejowych.
6. Aplikant we wniosku może wskazać inne wnioski dotyczące przydzielenia zdolności przepustowej bezpośrednio poprzedzającej wnioskowaną dla tego samego składu pojazdów kolejowych.
7. PLK przyjmuje do rozpatrzenia wyłącznie wnioski, które:
 - 1) zostały złożone przez aplikantów, którzy zawarli z PLK Umowę o przydzielenie;
 - 2) przekazano w terminie określonym w Regulaminie;
 - 3) zawierają informacje, o których mowa w § 4 ust. 1-4 i § 5 ust. 1 [Rozporządzenia](#).
8. Wnioski niespełniające wymogów, o których mowa w ust. 7 pkt 1 i 2, niezwłocznie zwraca się aplikantowi wraz ze wskazaniem przyczyny zwrotu.
9. Wnioski niespełniające wymogów, o których mowa w ust. 7 pkt 3, PLK zwraca do aplikanta w celu uzupełnienia wniosku w terminie 5 dni roboczych.
10. Brak uzupełnienia, o którym mowa w ust. 9, jest podstawą do odmowy rozpatrzenia wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej.
11. Zarządca w komunikatach dostępnych w ISZTP lub poprzez interfejs OCTOPUS w części pasywnej informuje o braku dostępności zdolności przepustowej w wyniku nieplanowanych prac w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej.
12. W trakcie rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej dla tras w RRJ, PLK uwzględni progową wielkość wykorzystania zdolności przepustowej przez aplikanta, w ostatnim zakończonym rocznym rozkładzie jazdy pociągów, wynoszącą 70%.
13. W przypadku przepełnienia odcinka infrastruktury, wielkość wykorzystania trasy pociągu w ciągu co najmniej jednego miesiąca w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów, poniżej progu wynoszącego 90%, upoważnia PLK do odmowy przydzielenia aplikantowi trasy pociągu na tym odcinku, chyba że wykorzystanie poniżej progu nastąpiło z przyczyn pozaekonomicznych, na które aplikant nie miał wpływu. W takim przypadku aplikant zobowiązany jest do wykazania PLK okoliczności mających wpływ na wykorzystanie zdolności przepustowej poniżej określonego progu.
14. Wnioski o opracowanie tras wzorcowych należy składać zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach [4.1](#) - [4.2](#), w terminie **od 18 do 29 grudnia 2023 r.** Szczegółowy terminarz opracowania tras wzorcowych zawiera **załącznik 8.1**.

Trasy katalogowe

15. Katalog PLK w ruchu krajowym może być przygotowywany i udostępniany na stronie internetowej www.plk-sa.pl, po uprzednim zalogowaniu w ISZTP.
16. Katalog PLK w ruchu międzynarodowym może być przygotowywany, w uzgodnieniu z zainteresowanymi innymi zarządcami, dla potrzeb realizacji wniosku o przydzielenie tras międzynarodowych.
17. Dostęp do ISZTP przyznawany jest zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziale [4.2](#).
18. Wniosek o przydzielenie trasy pociągu z Katalogu PLK, aplikant składa wyłącznie poprzez ISZTP.
19. Aplikant otrzymuje potwierdzenie złożenia elektronicznego wniosku o przydzielenie trasy pociągu z Katalogu PLK za pomocą ISZTP.

4.2. Ogólny opis procesu

Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej dla tras pociągów

1. Wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej dla trasy pociągu (zwany dalej „wnioskiem o przydzielenie trasy pociągu”) składany jest w formie elektronicznej, według poniższych zasad za pomocą ISZTP - przez stronę internetową <https://skrz.plk-sa.pl> lub za pomocą interfejsu OCTOPUS w części aktywnej, przygotowanego przez PLK.

Zasady dostępu do usługi opisane są w **załączniku 6.2**.

2. Dostęp do systemu uzyskiwany jest po złożeniu wniosku o przydzielenie dostępu do ISZTP / OCTOPUS, według wzoru stanowiącego **załącznik 6.2**, do:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym

03-734 Warszawa, ul. Targowa 74

e-mail: support@plk-sa.pl, idoi@plk-sa.pl

miejski nr tel.: (+48) 22 473-23-94 lub (+48) 22 473-37-89

kolejowy nr tel.: 922 473-23-94 lub 922 473-37-89

miejski nr faksu: (+48) 22 473-23-59; kolejowy nr faksu: 922 473-23-59

Zgłoszenie potrzeby przydzielenia użytkownikowi dostępu do ISZTP / OCTOPUS należy składać dla każdego użytkownika w osobnym wniosku, kierowanym w osobnej wiadomości mailowej (1 wniosek = 1 zgłoszenie użytkownika / mail).

3. Po przydzieleniu dostępu do ISZTP / OCTOPUS, aplikant otrzymuje informacje dotyczące pierwszego uruchomienia na adres poczty elektronicznej podany we wniosku.
4. Logowanie do systemu musi nastąpić w czasie nie dłuższym niż 3 miesiące od daty przydzielenia dostępu lub ostatniego logowania. Po upływie tego terminu należy ponownie wystąpić o przydzielenie dostępu do ISZTP / OCTOPUS.
5. Za zabezpieczenie hasła i dane wprowadzone do ISZTP / OCTOPUS odpowiedzialność ponosi aplikant.
6. Warunkiem koniecznym przyjęcia wniosku o przydzielenie trasy pociągu jest zawarcie informacji określonych we wzorze, zamieszczonym w **załączniku 6.3**.
7. Aplikant niebędący przewoźnikiem wskazuje w składanym wniosku o przydzielenie trasy pociągu przewoźnika, uprawnionego do wykorzystania przydzielonej aplikantowi zdolności przepustowej – z zastrzeżeniem podrozdziału [4.5.1](#) ust. 6-7.
8. W przypadku kolejowych przewozów pasażerskich, wymagane jest wybranie kategorii handlowej pociągu pasażerskiego oraz podstawy realizacji przewozów, zgodnie z instrukcją wypełniania wniosków.
9. W składanych wnioskach o przydzielenie trasy pociągu stosuje się rozróżnienie rodzajów pociągów według klasyfikacji określonej w **załączniku 6.3**.

Zamawiany przez aplikanta czas postoju pociągu pasażerskiego nie może być krótszy niż wskazany w „Instrukcji o rozkładzie jazdy pociągów Ir-11”, wymienionej w **załączniku 3.2**, dostępnej na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Ruch i przewozy kolejowe*.

10. Aplikant zamawiający zdolność przepustową dla przewozu osób ma możliwość wskazania w ISZTP powiązań pociągów w zakresie:
- 1) skomunikowania pociągów;
 - 2) przełączenia wagonów;
 - 3) przejścia składów.

W ramach RRJ powyższe rodzaje powiązań pociągów aplikant może wskazać w terminach składania wniosków oraz po przekazaniu projektu RRJ zgodnie z terminami określonymi w **załączniku 8.1**.

W ramach aktualizacji RRJ, powyższe rodzaje powiązań pociągów aplikant może wskazać w terminach składania wniosków (dla nowych tras) oraz po przekazaniu projektu aktualizacji RRJ zgodnie z terminami określonymi w podrozdziale [4.8.1](#) ust. 12.

W ramach IRJ powyższe rodzaje powiązań pociągów aplikant może wskazać w chwili składania wniosku oraz dodatkowo:

- 1) skomunikowania pociągów – nie później niż 21 dni przed pierwszym dniem obowiązywania każdej z organizacji ZRJ;
- 2) przełączenia wagonów lub przejścia składów – zgodnie z terminami wskazanymi w **załączniku 5.2**.

W ramach ZRJ aplikant może wskazać:

- 1) skomunikowania pociągów – nie później niż 21 dni przed pierwszym dniem obowiązywania każdej z organizacji ZRJ;
- 2) przełączenia wagonów lub przejścia składów - zgodnie z terminem wskazanym w **załączniku 5.2**.

Skomunikowania pociągów ustala się zgodnie z zasadami określonymi w „Instrukcji o rozkładzie jazdy pociągów Ir-11”, wymienionej w **załączniku 3.2**, dostępnej na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Ruch i przewozy kolejowe*.

Tylko odpowiednio oznaczone w ISZTP pociągi traktuje się jako skomunikowane lub te na których następuje przełączanie wagonów lub przejście składów.

11. Datą złożenia wniosku o przydzielenie trasy pociągu jest data przekazania przez aplikanta wniosku w ISZTP lub OCTOPUS w części aktywnej.
12. W przypadku awarii ISZTP z przyczyn nieleżących po stronie aplikanta, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK informuje aplikantów o przewidywanych utrudnieniach i procedurze składania wniosków bez udziału ISZTP.
13. Wraz z dostępem do ISZTP aplikant uzyskuje dostęp do bazy danych o pojazdach trakcyjnych, dla których PLK posiada charakterystykę trakcyjną.
Wykaz zarejestrowanych pojazdów trakcyjnych w aplikacji ISZTP i SKRJ (Obliczenia trakcyjne) stanowi **załącznik 13**.
14. W przypadku planowania użycia nowego pojazdu kolejowego z napędem, wniosek o zarejestrowanie pojazdu kolejowego z napędem należy złożyć w terminie co najmniej na 7 dni kalendarzowych przed planowanym złożeniem wniosku o przydzielenie trasy pociągu, według wzoru stanowiącego **załącznik 6.6**, w formie elektronicznej na adres: id@plk-sa.pl.
15. Wnioski o przydzielenie tras pociągów wynikające z przewozów przesyłek priorytetowych na potrzeby obronne państwa, przyjmowane są z wyprzedzeniem umożliwiającym opracowanie i przekazanie aplikantowi rozkładu jazdy pociągów.
16. Aplikant mający siedzibę poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, przed złożeniem wniosku o przydzielenie tras pociągów na międzynarodowe kolejowe przewozy osób, obejmujące prawo do zapewnienia podróżnym możliwości wsiadania i wysiadania na stacjach znajdujących się na sieci PLK, zobowiązany jest przedłożyć decyzję Prezesa UTK o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie międzynarodowej, na adres wskazany w podrozdziale [3.2.2](#) ust. 2.

17. Wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej dla tras pociągów w ramach RRJ na liniach kolejowych:

Nr linii	Nazwa linii	Odcinek
9	Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny	cała linia
202	Gdańsk Główny - Stargard	cała linia
213	Reda - Hel	cała linia
229	Pruszcz Gdański – Łeba	Lębork - Łeba
402	Koszalin - Goleniów	Koszalin - Kołobrzeg
405	Piła Główna - Ustka	Słupsk - Ustka

należy składać oddzielnie w dwóch wariantach terminów kursowania:

- 1) wnioski poza sezonem letnim, tj. **od 15 grudnia 2024 r. do 20 czerwca 2025 r.**
i **od 1 września 2025 r. do 13 grudnia 2025 r.**
- 2) wnioski w sezonie letnim, tj. **od 21 czerwca 2025 do 31 sierpnia 2025 r.**

Składanie wniosków o przydzielenie dostępu do Portalu Przewoźnika oraz o zarejestrowanie nowej kategorii handlowej pociągu pasażerskiego

18. Aplikant zamawiający trasy pociągu pasażerskiego wykraczające poza sieć PLK, wprowadza m.in. informacje o postojach handlowych poza siecią PLK za pomocą Portalu Przewoźnika.

W celu uzyskania dostępu do Portalu Przewoźnika, aplikant składa wniosek według wzoru stanowiącego **załącznik 6.9**, na adres: IESPP@plk-sa.pl, w terminie nie krótszym niż 60 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu

19. Aplikant będący przewoźnikiem osób zobowiązany jest do zarejestrowania swojej nowej kategorii handlowej pociągu pasażerskiego przed złożeniem wniosku o przydzielenie trasy pociągu, określając przy tym zakres usług świadczonych w pociągu.

W celu zarejestrowania nowej kategorii handlowej pociągu pasażerskiego, aplikant składa wniosek według wzoru stanowiącego **załącznik 6.8**, na adres: IESPP@plk-sa.pl.

20. Po zarejestrowaniu kategorii handlowej, o czym mowa w ust. 19, aplikant ma możliwość zmiany swojej kategorii handlowej pociągu, czego można dokonać:

- 1) w ISZTP dla tras na sieci PLK;
- 2) w Portalu Przewoźnika dla tras wykraczających poza sieć PLK;

- nie później niż w terminie 40 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu.

Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonywania manewrów lub postoju

21. Wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju, składany jest w formie elektronicznej, według poniższych zasad za pomocą „Modułu do składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej – manewry i postoje” w systemie ISZTP.

22. Dostęp do modułu, o którym mowa w ust. 21 uzyskiwany jest po złożeniu wniosku według wzoru stanowiącego **załącznik 6.2**, na adres wskazany w ust. 2.

23. Po przydzieleniu dostępu do systemu ISZTP informacja dotycząca pierwszego uruchomienia przekazywana jest na adres poczty elektronicznej podany we wniosku.

24. Logowanie musi nastąpić w czasie nie dłuższym niż 3 miesiące od daty przydzielenia dostępu lub ostatniego logowania. Po upływie tego terminu należy ponownie wystąpić o przydzielenie dostępu do systemu ISZTP.

25. Za zabezpieczenie hasła i dane wprowadzone do systemu ISZTP, w tym do „Modułu do składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej – manewry i postoje” – odpowiedzialność ponosi podmiot, któremu przyznano hasła.

26. Warunkiem przyjęcia wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju - jest ujęcie informacji zawartych w opisie w **załączniku 6.5**, przy czym dla wniosku o:

- 1) manewry – niezbędne jest wypełnienie części A, B i C;
- 2) postój – niezbędne jest wypełnienie części A, B i D.

27. Dopuszcza się złożenie jednego wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju, zgodnie z możliwościami udostępnianymi w „Module do składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej – manewry i postoje”.
28. Wniosek, o którym mowa w ust. 26, należy składać nie później niż 30 minut przed realizacją manewru lub postoju.
29. W przypadku awarii systemu lub ze względu na warunki eksploatacyjne, których nie można było przewidzieć wcześniej, potrzeby wykonania danego manewru lub postoju zgłaszane są bezpośrednio do dyżurnego ruchu przez pracownika przewoźnika. Zgłoszenie takie dokonywane jest poprzez radiotelefon.
30. PLK może odmówić realizacji wniosku w przypadku wyczerpania zdolności przepustowej w danej lokalizacji.
31. Nie ma konieczności składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów w zakresie zmiany czoła pociągu lub postoju, jeśli wynikają one z zarządzanego rozkładu jazdy lub w przypadku zakłóceń eksploatacyjnych.
32. Dopuszcza się składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju na cały okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów.

4.3. Rezerwacja zdolności przepustowej dla tymczasowych ograniczeń zdolności przepustowej (zamknięć torowych)

4.3.1. Zasady ogólne

1. PLK wprowadza tymczasowe ograniczenia zdolności przepustowej w celu utrzymania, odnowienia lub modernizacji infrastruktury kolejowej.
2. Tymczasowe ograniczenia zdolności przepustowej mogą różnić się między sobą czasem ich trwania oraz stopniem wpływu na ruch pociągów.
3. Zgodnie z wytycznymi RNE przyjęto do stosowania następującą klasyfikację wpływu tymczasowych ograniczeń zdolności przepustowej na ruch pociągów:

Stopień ograniczeń zdolności przepustowej w ruchu pociągów	Czas trwania ograniczeń zdolności przepustowej	Wpływ na dzienną szacowaną wielkość ruchu pociągów na linii kolejowej (trasy anulowane, przekierowane)
Poważny	Powyżej 30 kolejnych dni	Ponad 50%
Wysoki	Powyżej 7 kolejnych dni	Ponad 30%
Średni	7 lub mniej kolejnych dni	Ponad 50%
Niski	7 lub mniej kolejnych dni	Ponad 10%

4. Dla ograniczeń o stopniu „poważny” i „wysoki” sąsiadujący zarządcy infrastruktury w terminie ponad 24 miesiące przed datą wejścia w życie rozkładu jazdy, prowadzą koordynację w celu uniknięcia ich nałożenia się w jednym terminie na ciągach komunikacyjnych.
5. W przypadku, gdy planowane ograniczenia mają wpływ na sieci innych zarządców, przeprowadzana jest druga runda koordynacji pomiędzy zainteresowanymi zarządcami. Koordynację tę należy zakończyć nie później niż:
 - 1) na 18 miesięcy dla stopnia „poważny”;
 - 2) na 13 miesięcy i 15 dni dla stopni „wysoki” i „średni”.
6. Procedury w zakresie planowania i udzielania zamknięć torowych, podmioty odpowiedzialne za opracowywanie harmonogramu remontów, terminy i tryb przeprowadzania konsultacji ograniczeń zdolności przepustowej, o których mowa w załączniku VII do [dyrektywy 2012/34/UE](#) – określają „Zasady organizacji i udzielania zamknięć torowych Ir-19”, wskazane w [załączniku 3.2.](#), dostępne na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Ruch i przewozy kolejowe.*

7. Planowanie zamknięć torowych dzieli się m.in. na:
 - 1) długoterminowe;
 - 2) okresowe.
8. **Planowanie długoterminowe**, o którym mowa w ust. 7 pkt 1 oraz pkt 8 załącznika VII do [dyrektywy 2012/34/UE](#), dotyczy rocznego rozkładu jazdy pociągów, który będzie konstruowany i uwzględnia zamknięcia torowe:
 - 1) trwające dłużej niż siedem kolejnych dni i powodujące, że 30% szacowanej wielkości ruchu na linii zostanie anulowane;
 - lub
 - 2) powodujące przerwę w ruch pociągów.
9. W przypadku, gdy planowane zamknięcia torowe uwzględnione w rocznym rozkładzie jazdy pociągów nie będą realizowane, zdolność przepustowa zostaje uwolniona.
10. W zależności od terminu ustalenia odwołania planowanego zamknięcia, PLK informuje o tym aplikantów poprzez publikację korekty **załącznika 5.1** lub poprzez aktualizację **załącznika 5.3**.
11. Uwolniona w wyniku odwołania zamknięć torowych zdolność przepustowa przydzielana jest na zasadach ogólnych.
12. **Planowanie okresowe** stanowi podstawę do opracowania zmienionej organizacji ruchu (ZRJ), udzielenia i zrealizowania zamknięć torowych ujętych i nieujętych w sieciowym harmonogramie zamknięć torowych.
Terminarz zmian w rozkładzie jazdy pociągów zawiera **załącznik 5.2**.

4.3.2. Terminy i informacje przekazywane aplikantom

Planowanie długoterminowe

1. Informacje na temat planowanych długoterminowych zamknięć torowych, w tym projekty sieciowych harmonogramów zamknięć torowych oraz wyniki konsultacji, o których mowa w załączniku VII do [dyrektywy 2012/34/UE](#), dostępne są na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminy / [Harmonogram zamknięć torowych](#)*.
2. Projekt sieciowego harmonogramu zamknięć torowych i projekt pierwszej korekty podlegają konsultacjom z zainteresowanymi aplikantami oraz głównymi operatorami obiektów infrastruktury usługowej, którzy mogą zgłaszać uwagi w zakresie terminów i lokalizacji proponowanych zamknięć torowych w terminie 14 dni od dnia publikacji projektów.
3. Zatwierdzony sieciowy harmonogram zamknięć torowych oraz wyniki konsultacji, o których mowa w ust. 2, podlegają publikacji na stronie internetowej PLK, o której mowa w ust. 1, nie później niż 24 miesiące przed wejściem w życie rocznego rozkładu jazdy pociągów, którego dotyczy, natomiast:
 - 1) pierwsza korekta – nie później niż 12 miesięcy przed wejściem w życie rocznego rozkładu jazdy, którego dotyczy;
 - 2) druga korekta – przed wejściem w życie rozkładu jazdy i dotyczy okresu od wprowadzenia aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów, o czym mowa w podrozdziale [4.8.1](#) ust. 12.
4. Dodatkowo pierwsza i druga⁶ korekta sieciowego harmonogramu zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025 stanowi **załącznik 5.1**.
5. Szczegółowych informacji dotyczących sieciowego harmonogramu zamknięć torowych, w tym w zakresie konsultacji, o których mowa w ust. 2, udziela:

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

⁶ [Druga korekta](#) Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025 zostanie opublikowana przed wejściem w życie rozkładu jazdy 2024/2025

6. W ramach konsultacji z aplikantami planowanych tymczasowych ograniczeń zdolności przepustowej, PLK przekazuje następujące dane:
 - 1) planowany termin rozpoczęcia i zakończenia;
 - 2) odcinek linii, którego dotyczy ograniczenie;
 - 3) w stosownych przypadkach, o ile istnieje taka konieczność – zdolność przepustową linii objazdu.

Planowanie okresowe

7. Informacje o planowanych okresowych ograniczeniach w przepustowości przekazywane są zainteresowanym aplikantom na etapie opracowania projektu ZRJ oraz dodatkowo publikowane są w ISZTP.
8. Szczegółowe informacje na temat procedury zmian w organizacji ruchu w wyniku wprowadzenia zamknięć torowych w ramach planowania okresowego zawiera podrozdział [4.8.2](#).

Nieplanowane zamknięcia torowe

9. Informacje o nieplanowanych zamknięciach torowych, w tym wynikających z uszkodzeń infrastruktury kolejowej, o których mowa w podrozdziale [2.5](#) ust. 2 pkt 2, publikowane są w formie komunikatów w aplikacji ISZTP.

4.4. Wpływ umów ramowych

1. PLK przeprowadza okresowe 2 razy w roku tj. w miesiącu kwietniu i październiku konsultacje z aplikantem w celu dokonania przeglądu Umowy ramowej i uzasadnienia dla jej kontynuowania.
PLK, w przypadku stwierdzenia wykorzystania mniejszego niż 70% liczby pociągów na danych liniach kolejowych przez okres trzech kolejnych miesięcy kalendarzowych: styczeń – marzec, lipiec – wrzesień, dla których przydzielono trasy w rocznym rozkładzie jazdy pociągów zgodnie z przydzieloną ramową zdolnością przepustową, zmniejsza dla tych linii ramową zdolność przepustową dla kolejnych rocznych rozkładów jazdy pociągów analogicznie o % jej niewykorzystania.
W przypadku przedstawienia przez aplikanta powodów mniejszego wykorzystania liczby tras pociągów, PLK z aplikantem ustalą wielkość zmniejszenia ramowej zdolności przepustowej dla tych linii/odcinków.
2. Aplikant informuje bezzwłocznie PLK o każdym zamiarze niewykorzystania ramowej zdolności przepustowej.
3. PLK publikuje wykaz ramowej zdolności przepustowej nie później niż trzy miesiące po zawarciu Umowy ramowej, po wprowadzeniu zmiany do tej umowy lub po jej rozwiązaniu, w sposób zapewniający poszanowanie tajemnicy przedsiębiorstwa.

4.5. Proces przydzielania tras

4.5.1. Zamawianie tras pociągów w rocznym rozkładzie jazdy

1. PLK opracowuje projekt RRJ na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów złożonych zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach [4.1](#) oraz [4.2](#) ust. 1-17.

Poszczególne etapy procesu opracowywania RRJ oraz obowiązujące terminy zawiera „Harmonogram opracowania rocznego rozkładu jazdy pociągów 2024/2025”, stanowiący **załącznik 8.1**.

Wnioski o przydzielenie trasy pociągu w RRJ należy składać, według rodzajów określonych w **załączniku 6.3**, z zachowaniem terminów:

- 1) dla **TRAS MIĘDZYNARODOWYCH, WIELOSIECIOWYCH oraz OBJĘTYCH UMOWĄ RAMOWĄ:**

Rodzaj pociągu	Termin od dnia	Termin do dnia
pasażerskie towarowe pasażerskie niehandlowe lokomotywy	25 marca 2024 r.	8 kwietnia 2024 r.

- 2) dla **TRAS JEDNOSIECIOWYCH:**

Rodzaj pociągu	Termin od dnia	Termin do dnia
pasażerskie	2 kwietnia 2024 r.	15 kwietnia 2024 r.
towarowe	20 maja 2024 r.	3 czerwca 2024 r.
pasażerskie niehandlowe lokomotywy	9 lipca 2024 r.	12 lipca 2024 r.

- 3) dla **TRAS IRJ na okres obowiązywania RRJ:**

Rodzaj pociągu	Termin od dnia	Termin do dnia
pasażerskie towarowe pasażerskie niehandlowe lokomotywy	9 lipca 2024 r.	9 września 2024 r.

2. PLK opracowuje projekt RRJ uwzględniając w następującej kolejności:

- 1) ograniczenia wynikające z:
 - a) potrzeby zapewnienia zdolności przepustowej dla utrzymania infrastruktury kolejowej,
 - b) możliwości przesunięcia wstępnie ustalonych międzynarodowych tras pociągów w korytarzu towarowym;
- 2) pierwszeństwo ruchu uprzywilejowanego na odcinkach linii kolejowych, o których mowa w art. 29b [Ustawy](#);
- 3) jak najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej;
- 4) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów uwzględnionych w ogłoszonych planach transportowych;
- 5) pierwszeństwo przewozu osób;
- 6) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów zamówionych przez aplikantów, w obrębie danej kategorii pociągów, o których mowa w ust. 3, którzy spełnili wymagania w zakresie ustalonego przez zarządcę prognozy wykorzystania tras pociągów, o którym mowa w podrozdziale [4.1](#), ust. 12, w ostatnim zakończonym okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów;
- 7) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których aplikant wskazał we wniosku, że mają kursować w ramach cyklicznego rozkładu jazdy;
- 8) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których przewidziano większą liczbę dni kursowania;

- 9) w miarę możliwości, wszystkie ograniczenia dotyczące aplikantów, w tym skutki ekonomiczne dla ich działalności gospodarczej;
 - 10) postanowienia umów międzynarodowych, porozumień granicznych oraz ustalenia protokołów ze spotkań międzynarodowych, w szczególności dotyczące uzgodnień tras pociągów międzynarodowych.
3. Opracowując RRJ, podczas rozpatrywania każdego z priorytetów, o których mowa w ust. 2, PLK dodatkowo uwzględni następujące stopnie pierwszeństwa pociągów:
- 1) pasażerskie ekspresowe (EC, EN, EI) i międzynarodowe (MM, RM);
 - 2) pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie dowożące do pracy, tzn. z przyjazdem do wskazanej stacji docelowej lub innej stacji wskazanej przez przewoźnika na drodze przejazdu pociągu w godzinach 05:30- 08:30 oraz odwożące z pracy, tzn. pociągi odjeżdżające ze stacji początkowej lub innej wskazanej przez przewoźnika na drodze przejazdu pociągu w godzinach 14:30 -17:30;
 - 3) pozostałe pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie;
 - 4) pociągi towarowe intermodalne TC i TD;
 - 5) pozostałe pociągi towarowe;
 - 6) próżne składy pasażerskie i lokomotywy.

Podczas rozpatrywania każdego ze stopni pierwszeństwa, o których mowa w pkt 1-5, PLK uwzględni dodatkowo priorytet w przydzielaniu tras dla pociągów wyposażonych łącznie w urządzenia pokładowe ERTMS/ETCS oraz łączność GSM-R.

4. PLK ogranicza lub nie przydziela zdolności przepustowej dla odcinków linii, na których w związku z planowanymi modernizacjami, rewitalizacjami oraz pracami utrzymaniowo-naprawczymi, wystąpią ograniczenia w ruchu pociągów – wskazane w **załączniku 5.3**.

Na liniach, na których występują całodobowe przerwy w ruchu, nieobejmujące całego rozkładu jazdy pociągów, wskazane w **załączniku 5.3**, należy złożyć osobne wnioski uwzględniające przerwę w ruchu oraz wnioski z terminem kursowania poza przerwą w ruchu.

W przypadku kiedy PLK, po rozpatrzeniu wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach RRJ lub aktualizacji RRJ stwierdzi, że złożone wnioski obejmują swym zakresem odcinki linii, wskazane w **załączniku 5.3**, oraz nie ma możliwości przydzielenia wnioskowanej zdolności przepustowej, poinformuje o tym fakcie aplikanta, wskazując termin, do którego aplikant ma możliwość złożenia nowego lub poprawionego wniosku o przydzielenie tras pociągów w zakresie nieobjętym ograniczeniami wskazanymi w **załączniku 5.3**.

Niezłożenie poprawionego przez aplikanta wniosku w terminie 14 dni skutkuje nieprzydzieleniem zdolności przepustowej na odcinku linii wskazanym w **załączniku 5.3** oraz oznaczeniem tych wniosków jako „BUS”.

Wnioski oznaczone jako „BUS” nie oznaczają wprowadzenia komunikacji zastępczej i jej finansowania na zasadach określonych w **załączniku 16**.

Oznaczenie „BUS” wprowadza się dla potrzeb technicznych związanych z konstrukcją rozkładu jazdy pociągów na odcinkach, na których PLK przydziela zdolność przepustową dla tras pociągów oraz w uzgodnieniu z aplikantem dla zapewnienia informacji pasażerskiej dotyczącej komunikacji autobusowej wprowadzanej we własnym zakresie przez aplikanta, obejmującej odcinki linii, wskazane w **załączniku 5.3**.

5. W przypadku kiedy PLK podczas opracowania rozkładu jazdy pociągów według złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów stwierdzi nieprawidłowości w ich sporządzeniu, w szczególności przekroczone dopuszczalne wielkości nacisków osi ujawnione podczas obliczeń trakcyjnych, powiadamia o tym aplikanta, ze wskazaniem alternatywnych tras przejazdu.

Aplikant zobowiązany jest do przedstawienia koniecznych uzupełnień i poprawek w terminie 5 dni roboczych.

6. Aplikant niebędący przewoźnikiem wskazuje przewoźnika uprawnionego do wykorzystania przydzielonej aplikantowi zdolności przepustowej w terminie umożliwiającym przewoźnikowi zautoryzowanie wniosku, z zachowaniem terminów ustalonych w **załączniku 8.1**, jednak nie później niż **do 3 czerwca 2024 r.**

7. W przypadku, gdy w chwili składania przez aplikanta niebędącego przewoźnikiem, wniosku o przydzielenie tras pociągów w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów, nie jest znany przewoźnik, któremu aplikant zamierza zlecić realizację przejazdu objętego wnioskiem, aplikant zaznacza we wniosku opcję „przewoźnik nieznany”.

Aplikant niebędący przewoźnikiem ma możliwość wskazania danego przewoźnika w terminie umożliwiającym przewoźnikowi zautoryzowanie wniosku, z zachowaniem terminów ustalonych w **załączniku 8.1**, jednak nie później niż **do 3 czerwca 2024 r.**

8. Po przydzieleniu tras pociągów w ramach RRJ lub aktualizacji RRJ, aplikant niebędący przewoźnikiem, za pomocą zakładki ISZTP, o której mowa w podrozdziale [4.8.1](#) ust. 2, może dokonać zmiany przewoźnika, wskazanego do wykorzystania zdolności przepustowej na podstawie danego wniosku, na innego przewoźnika.

Aplikant niebędący przewoźnikiem we wniosku o zmianę przewoźnika wskazuje termin przekazania przydzielonej zdolności przepustowej do dalszego wykorzystania przez nowo wskazanego przewoźnika, a tym samym anuluje autoryzację trasy dokonaną przez przewoźnika, pierwotnie wskazanego do wykorzystania zdolności przepustowej.

9. Nowo wskazany przewoźnik zobowiązany jest dokonać autoryzacji przyjęcia trasy do wykorzystania w terminie 7 dni od dnia wskazania przez aplikanta niebędącego przewoźnikiem, jednak nie później niż:
- 1) 40 dni przed dniem planowanego uruchomienia pociągu – w przypadku przewozów pasażerskich realizujących przewóz osób, którego rozkład jazdy ma zostać podany do publicznej wiadomości;
 - 2) 7 dni przed dniem planowanego uruchomienia pociągu – w przypadku przewozów pasażerskich realizujących przewóz okazjonalny, którego rozkład jazdy nie będzie podawany do publicznej wiadomości;
 - 3) 24 godziny przed planowanym uruchomieniem pociągu – dla tras pociągów towarowych, pasażerskich niehandlowych, lokomotyw luzem.

Zmiana przewoźnika kolejowego następuje w chwili dokonania autoryzacji trasy pociągu objętego danym wnioskiem przez nowo wskazanego przewoźnika.

W przypadku braku autoryzacji trasy przez przewoźnika w terminie 7 dni od dnia wskazania przez aplikanta niebędącego przewoźnikiem, zdolność przepustowa może zostać uwolniona przez PLK.

10. PLK opracowuje projekt RRJ i przekazuje aplikantowi do uzgodnienia dotyczącą go część, z zastosowaniem terminów ustalonych w **załączniku 8.1**.
11. Aplikant, w terminie 1 miesiąca od daty otrzymania projektu RRJ, o którym mowa w ust. 10, akceptuje go albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany dotyczącej go części w zakresie, w jakim nie spełnia wymagań ujętych w złożonych przez niego wnioskach.
- Uwagi do projektu RRJ należy zgłaszać w formie tabeli, zgodnie ze wzorem zamieszczonym w **załączniku 8.2** i przesłać również w wersji edytowalnej (MS Excel) na adres e-mail: id@plk-sa.pl.
- W przypadku braku stanowiska w terminie, o którym mowa wyżej, uznaje się, że projekt RRJ został przyjęty bez uwag.

12. PLK rozpatruje zgłoszone uwagi lub propozycje zmian do projektu RRJ.

Jeżeli PLK nie może uwzględnić uwag lub propozycji zmian, o których mowa w ust. 11, informuje o tym aplikanta nie później niż w terminie 14 dni roboczych od dnia otrzymania uwag lub propozycji zmian do projektu RRJ.

Aplikant może w ciągu 5 dni roboczych wycofać wnioski o przydzielenie trasy pociągu, dla którego projekt RRJ nie spełnia określonych wymagań, a wnioski niewycofane PLK przyjmuje jako zaakceptowane.

Jeżeli PLK uwzględni uwagi lub propozycje zmian, o których mowa w ust. 11, uzgadnia z aplikantem projekt rozkładu jazdy pociągu, nie później niż w terminie 14 dni roboczych od dnia ich otrzymania.

13. PLK, uwzględniając uzgodnione projekty rozkładów jazdy pociągów, opracowuje RRJ.
- PLK powiadamia aplikanta o przydzielonych trasach pociągów najpóźniej **do 9 września 2024 r.**
- Warunkiem przekazania Powiadomienia o przydzielonych trasach jest dokonanie przez aplikanta akceptacji tras w formie autoryzacji w ISZTP **do 6 września 2024 r.**

Trasy bez autoryzacji aplikanta nie zostaną ujęte w Powiadomieniu o przydzielonych trasach.

PLK umożliwi zainteresowanym aplikantom i przewoźnikom pobranie opracowanego rozkładu jazdy pociągów w formie elektronicznej z ISZTP, ze strony internetowej www.plk-sa.pl **od 11 września 2024 r.**

PLK wyraża zgodę na wykorzystywanie przez aplikanta i przewoźnika plików przekazanych w formie elektronicznej.

14. PLK umożliwi aplikantowi bieżący dostęp do opracowywanego rozkładu jazdy pociągów poprzez ISZTP.
15. Dane kontaktowe, pod którymi można uzyskać informacje dotyczące realizacji wniosków o przydzielenie tras pociągów:
 - 1) w krajowym ruchu pasażerskim:
e-mail: wnioski.pas@plk-sa.pl
miejski nr tel.: (+48) 22 473-20-17; kolejowy nr tel.: 922 473-20-17
miejski nr faksu: (+48) 22 473-23-59
 - 2) w międzynarodowym ruchu pasażerskim:
e-mail: miedzynarodowe.pas@plk-sa.pl
miejski nr tel.: (+48) 22 473-28-76; kolejowy nr tel.: 922 473-28-76
miejski nr faksu: (+48) 22 473-23-59
 - 3) w ruchu towarowym:
e-mail: wnioski.tow@plk-sa.pl
miejski nr tel.: (+48) 22 473-32-08; kolejowy nr tel.: 922 473-32-08
miejski nr faksu: (+48) 22 473-23-59

4.5.2. Późne zamawianie tras pociągów w rocznym rozkładzie jazdy

PLK nie umożliwia zamawiania tras pociągów międzynarodowych w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów, po upływie terminu składania wniosków dla RRJ, wskazanego w **załączniku 8.1**.

4.5.3. Zamawianie tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy (indywidualny rozkład jazdy)

1. Wnioski o przydzielenie trasy pociągów w ramach IRJ, można składać **od 9 lipca 2024 r.**, za pomocą ISZTP, zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach [4.1](#) oraz [4.2](#) ust. 1-17:
 - 1) dla tras pociągów krajowych najpóźniej:
 - a) 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągów pasażerskich, których rozkład jazdy ma zostać podany do publicznej wiadomości;
 - b) 7 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągów pasażerskich okazjonalnych, których rozkład jazdy nie będzie podawany do publicznej wiadomości;
 - c) 5 dni roboczych przed planowanym odjazdem pociągów towarowych, pasażerskich niehandlowych, lokomotyw luzem;
 - 2) dla tras pociągów międzynarodowych, które wymagają uzgodnienia z zagranicznymi zarządcami infrastruktury kolejowej, aplikant jest zobowiązany złożyć za pomocą ISZTP lub OCTOPUS w części aktywnej, przez właściwą dla stacji granicznej ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK, pod nadzorem komórki One Stop Shop (OSS), najpóźniej:
 - a) 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu dla pociągów pasażerskich, których rozkład jazdy ma zostać podany do publicznej wiadomości;
 - b) dla pociągów towarowych oraz pociągów pasażerskich niehandlowych:
 - 7 dni roboczych przed dniem planowanego odjazdu dla przejazdu z wykorzystaniem sieci sąsiedniego zagranicznego zarządcy infrastruktury kolejowej będącego członkiem RNE +2 dni robocze na każdego kolejnego zarządcę infrastruktury kolejowej będącego członkiem RNE;
 - 20 dni roboczych przed dniem planowanego odjazdu dla przejazdu z wykorzystaniem sieci sąsiedniego zagranicznego zarządcy infrastruktury kolejowej, który nie jest członkiem RNE lub 25 dni roboczych przed planowanym terminem rozpoczęcia przejazdu

z wykorzystaniem sieci więcej niż jednego zagranicznego zarządcy infrastruktury kolejowej, który nie jest członkiem RNE;

2. Aplikant niebędący przewoźnikiem, składając wniosek o przydzielenie trasy pociągu, wskazuje przewoźnika mającego realizować przejazd, a przewoźnik zobowiązany jest zautoryzować wniosek w terminach wskazanych w ust. 1. Wniosek bez autoryzacji przewoźnika nie zostanie przekazany do opracowania rozkładu jazdy.
3. W miarę możliwości, PLK przyjmuje wniosek o przydzielenie trasy pociągu towarowego lub pasażerskiego niehandlowego, na opracowanie IRJ dla pojedynczego przejazdu po terminie określonym w ust. 1 pkt 1 lit. c oraz pkt 2 lit. b, przy czym termin złożenia wniosku musi umożliwić PLK przekazanie aplikantowi opracowanego projektu rozkładu jazdy pociągów lub poinformowanie o braku możliwości realizacji złożonego wniosku o przydzielenie trasy pociągu nie później niż na 2 godziny przed planowanym uruchomieniem pociągu lub lokomotywy luzem – z zastrzeżeniem ust. 2.
4. W przypadku złożenia wniosku o przydzielenie trasy w ramach IRJ z wyprzedzeniem co najmniej 72 godzin przed planowanym odjazdem pociągu, PLK gwarantuje przekazanie aplikantowi opracowanego IRJ lub informacji o braku możliwości realizacji złożonego wniosku najpóźniej po 36 godzinach od złożenia wniosku.
5. PLK nie przydziela zdolności przepustowej na wniosek złożony w ramach IRJ poniżej 6 godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu (w tym pociągu pasażerskiego niehandlowego) lub 2 godziny w przypadku wniosków dotyczących przejazdów lokomotywy luzem.
6. Wnioski o przydzielenie trasy w ramach IRJ na okres obowiązywania RRJ złożone w terminie, o którym mowa w podrozdziale [4.5.1](#) ust. 1, PLK opracowuje i przekazuje opracowany rozkład jazdy aplikantom **od 10 września 2024 r. do 16 września 2024 r.**

W przypadku aplikanta niebędącego przewoźnikiem, wniosek powinien zostać zautoryzowany przez wskazanego we wniosku przewoźnika **do 9 września 2024 r.**

Wniosek bez autoryzacji przewoźnika nie zostanie przekazany do opracowania rozkładu jazdy pociągów.

7. Wnioski o przydzielenie trasy w ramach IRJ z terminem kursowania **od 15 czerwca 2025 r. do 13 grudnia 2025 r.**, złożone **po 19 stycznia 2025 r.**, PLK rozpatruje po udostępnieniu aplikantom zmiany rozkładu jazdy (aktualizacja **od 15 czerwca 2025 r.**), tj. **od 4 do 10 marca 2025 r.**

W przypadku aplikanta niebędącego przewoźnikiem, wniosek powinien zostać zautoryzowany przez wskazanego we wniosku przewoźnika **do 3 marca 2025 r.** Wniosek bez autoryzacji przewoźnika nie zostanie przekazany do opracowania rozkładu jazdy pociągów.

8. W trakcie opracowywania zmian do rozkładu jazdy, tj. pomiędzy terminami wskazanymi w **załączniku 5.2**, w kolumnach oznaczonych jako „ROZPOCZĘCIE KONSTRUKCJI” i „ZAKOŃCZENIE KONSTRUKCJI”, występują ograniczenia w przydzielaniu zdolności przepustowej w ramach wniosków IRJ dla terminów, w których obowiązuje dana organizacja ruchu, z wyłączeniem wniosków dotyczących pociągów uruchamianych w zamian za pociągi odwołane w ramach ZRJ, które PLK rozpatrzy bez zbędnej zwłoki.
9. W trakcie składania wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dla trasy pociągu w ramach IRJ aplikant ma możliwość zaznaczenia opcji „akceptacja projektu” rozkładu jazdy, która oznacza, że aplikant będzie miał możliwość akceptacji rozkładu lub zgłoszenia uwag.
Niezaznaczenie tej opcji oznacza automatyczną akceptację projektu rozkładu jazdy, a rozkład jazdy jest zarządzany w ciągu 5 minut po opracowaniu projektu rozkładu jazdy.
10. Wnioski o przydzielenie tras pociągów w ramach IRJ są rozpatrywane w ramach wolnej zdolności przepustowej, uwzględniając w następującej kolejności:
 - 1) obowiązek wykonywania przewozu nałożony przepisami prawa przewozowego;
 - 2) ograniczenia wynikające z:
 - a) potrzeby zapewnienia zdolności przepustowej dla utrzymania infrastruktury kolejowej,
 - b) możliwości przesunięcia wstępnie ustalonych międzynarodowych tras pociągów w korytarzu towarowym;

- 3) jak najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej, w tym w przypadku ruchu towarowego – pociągi intermodalne TC i TD spełniające warunki kursowania z prędkościami pasażerskimi, określone w podrozdziale [2.3.7](#) ust. 2;
 - 4) planowany termin przejazdu;
 - 5) kolejność złożenia wniosków.
11. PLK nie później niż w terminie 5 dni roboczych od dnia złożenia wniosku opracowuje projekt IRJ.
 12. Termin wskazany w ust. 11 może zostać wydłużony:
 - 1) w przypadku wniosków na trasy międzynarodowe i wielosieciowe z uwagi na czas potrzebny na uzgodnienia rozkładu jazdy pociągów w punktach styku linii kolejowych pomiędzy zarządcami;
 - 2) w uzgodnieniu z aplikantem, dla tras wymagających szczegółowych uzgodnień (np. pociągi okazjonalne na imprezy masowe);
 - 3) w przypadku konieczności uzgodnienia zmian wtórnych tras pociągów innych aplikantów.
 13. Projekt IRJ zostaje przekazany aplikantowi w momencie zatwierdzenia końcowego trasy poprzez informację w aplikacji ISZTP.
 14. Dla wniosków wskazanych w ust. 1 i 12, PLK w ciągu 5 dni roboczych informuje aplikanta czy wniosek spełnia wymogi formalne oraz określa termin opracowania projektu IRJ.
 15. W przypadku, gdy nie ma możliwości opracowania IRJ według wniosku o przydzielenie trasy pociągu, PLK proponuje aplikantowi rozwiązania zastępcze umożliwiające przejazd pociągu (np. przejazdy inną drogą, możliwie najkrótszą i o zbliżonych do pożądanym parametrach, według innego układu czasowego przejazdu) i opracowuje IRJ w uzgodnieniu z aplikantem.
 16. Projekt rozkładu jazdy, dla którego aplikant wybrał opcję „akceptacji projektu” rozkładu jazdy, powinien zostać zaakceptowany w ciągu 6 dni kalendarzowych, a w przypadku wniosku o trasę pociągu, złożonego przez aplikanta w terminie krótszym niż 6 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu – nie później niż na 2 godziny przed zaplanowanym odjazdem pociągu.

W przypadku braku akceptacji PLK odrzuci wniosek i obciąży aplikanta opłatą za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej. Po zaakceptowaniu trasy aplikant otrzyma automatycznie zarządzoną trasę.
 17. Po przydzieleniu tras pociągów w ramach IRJ, aplikant niebędący przewoźnikiem, za pomocą zakładki ISZTP, o której mowa w podrozdziale [4.8.1](#) ust. 2, może dokonać zmiany przewoźnika, wskazanego do wykorzystania przydzielonej aplikantowi zdolności przepustowej na podstawie danego wniosku, na innego przewoźnika.

Aplikant niebędący przewoźnikiem we wniosku o zmianę przewoźnika wskazuje termin przekazania przydzielonej zdolności przepustowej do dalszego wykorzystania przez nowo wskazanego przewoźnika, a tym samym anuluje autoryzację trasy dokonaną przez przewoźnika, pierwotnie wskazanego do wykorzystania zdolności przepustowej.
 18. Nowo wskazany przewoźnik zobowiązany jest zautoryzować przyjęcie wniosku aplikanta do realizacji w terminie 7 dni od dnia wskazania przez aplikanta niebędącego przewoźnikiem, jednak nie później niż:
 - 1) 40 dni przed dniem planowanego uruchomienia pociągu – w przypadku przewozów pasażerskich realizujących przewóz osób, którego rozkład jazdy ma zostać podany do publicznej wiadomości;
 - 2) 7 dni przed dniem planowanego uruchomienia pociągu – w przypadku przewozów pasażerskich realizujących przewóz okazjonalny, którego rozkład jazdy nie będzie podawany do publicznej wiadomości;
 - 3) 24 godziny przed planowanym uruchomieniem pociągu - dla tras pociągów towarowych, pasażerskich niehandlowych, lokomotyw luzem.

Zmiana przewoźnika kolejowego następuje w chwili dokonania autoryzacji trasy pociągu objętego danym wnioskiem przez nowo wskazanego przewoźnika.

W przypadku braku autoryzacji trasy przez przewoźnika w terminie 7 dni od dnia wskazania przez aplikanta niebędącego przewoźnikiem, zdolność przepustowa może zostać uwolniona przez PLK.
 19. PLK nie opracowuje uproszczonego rozkładu jazdy, w rozumieniu art. 30 ust. 10 [Ustawy](#).

Na podstawie wniosków złożonych w terminie późniejszym niż 5 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu, PLK opracowuje rozkład jazdy pociągów zgodnie z zasadami obowiązującymi dla IRJ.

Podgląd tras pociągów na wykresach ruchu

20. W celu udostępnienia aplikantom informacji o wolnej zdolności przepustowej dostępnej w IRJ, PLK umożliwi aplikantom w ISZTP lub SKRJ podgląd wykresów ruchu własnych pociągów oraz pozostałych aplikantów w zakresie: rodzaj pociągu, numer pociągu i zamówienia, relację i termin kursowania – bez oznaczenia przewoźnika.
21. W przypadku, gdy aplikanci wyrażą zgodę na wzajemną widoczność tras pociągów na wykresach ruchu, oprócz informacji wskazanych w ust. 20, będą mieli podgląd oznaczenia przewoźnika, a w przypadku SKRJ dodatkowo podgląd zamówienia z możliwością wygenerowania raportu.
Zgodę na wzajemną widoczność tras pociągów na wykresach ruchu należy pozyskać na czas nieokreślony i obowiązuje ona do czasu odwołania zgody.
Zgodę na wzajemną widoczność tras pociągów na wykresach ruchu oraz ewentualne zmiany w tym zakresie należy przesłać na adres:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
e-mail: doi@plk-sa.pl

4.5.4. Proces koordynacji

1. PLK organizuje i uczestniczy w konferencjach rozkładów jazdy z udziałem zainteresowanych aplikantów i przewoźników pasażerskich dla dokonania koordynacji skomunikowań.
Ustalenia z konferencji międzynarodowych dotyczących rozkładów jazdy międzynarodowych pociągów pasażerskich i towarowych uzgodnione z przedstawicielami Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK, aplikanta oraz przewoźnika są wiążące.
Terminy konferencji są określone w **załączniku 8.1**.
2. W przypadku wystąpienia kolizji pomiędzy złożonymi wnioskami o przydzielenie tras pociągów, PLK zapewnia możliwie najlepszą realizację zgłoszonych potrzeb przez przeprowadzenie konsultacji z zainteresowanymi aplikantami na zasadach określonych w podrozdziale [4.5.5](#).
3. Dla tras wielosieciowych PLK prowadzi proces koordynacji identyczny jak dla tras jednosieciowych, z uwzględnieniem uzgodnień w ramach współpracy z innymi zarządcami.
4. W przypadku wystąpienia trudności w ustaleniu tras wielosieciowych, PLK prowadzi uzgodnienia z innymi zarządcami oraz aplikantami w celu wypracowania kompromisu możliwego do zaakceptowania przez wszystkich zainteresowanych.
5. W ramach uzgodnień PLK może zaproponować:
 - 1) modyfikację parametrów trasy,
 - 2) zmianę czasu przekazania/przyjęcia pociągu na styku z innym zarządcą,
 - 3) ograniczenie lub zmianę terminów kursowania,
 - 4) modyfikację tras kolizyjnych.

4.5.5. Proces rozwiązywania konfliktów

1. W przypadku powstania kolizji pomiędzy trasami, podejmowany jest przez PLK proces koordynacji.
W trakcie procesu koordynacji, PLK przekazuje zainteresowanym aplikantom w postaci papierowej lub elektronicznej niezbędne informacje o wnioskowanych trasach kolizyjnych bez ujawnienia tożsamości pozostałych aplikantów, chyba że wyrażą zgodę, oraz stosowanych kryteriach w procesie przydzielania tras pociągów.
PLK przedstawia propozycję rozwiązania sytuacji kolizyjnej niezwłocznie po jej ujawnieniu, z uwzględnieniem priorytetów w opracowaniu tras pociągów, wskazanych w podrozdziale [4.5.1](#) ust. 2, która może polegać na:

- 1) przydzieleniu innego układu czasowego dla wnioskowanych tras pociągów;
- 2) opracowaniu rozkładu jazdy dla przeprowadzenia pociągów inną drogą niż wskazana we wniosku o przydzielenie trasy pociągu;
- 3) skróceniu czasu przejazdu pociągu przez przepelniony odcinek infrastruktury poprzez zmniejszenie liczby postojów, czasów ich trwania, zmniejszenie masy pociągu, użycie pojazdu kolejowego z napędem o lepszych parametrach trakcyjnych;
- 4) zastosowaniu:
 - a) wariantów rozkładu jazdy pociągów dla tras kolidujących w dniach ich zaistnienia,
 - b) ograniczeń – w określonych terminach – możliwości kursowania wybranych pociągów.

PLK informuje o kryteriach uwzględnianych w ramach procesu przydzielania tras pociągów oraz wskazuje wnioski o przydzielenie tras pociągów równorzędnych pod względem pierwszeństwa w przydzielaniu zdolności przepustowej.

Zaproponowane rozwiązania są dyskutowane w procesie koordynacji, przy czym w ramach procesu koordynacji, aplikant może zgłaszać uwagi i przedstawiać możliwe ustępstwa w zakresie złożonych wniosków, które uwzględniane są przez PLK w miarę możliwości techniczno-eksploatacyjnych.

Brak odpowiedzi aplikanta w terminie 5 dni roboczych od dnia otrzymania od PLK informacji o propozycji rozwiązania kolizji, jest równoznaczny z akceptacją przedstawionej propozycji.

W przypadku kolizji pomiędzy trasami tego samego aplikanta lub sytuacji uniemożliwiających nawiązanie założonych skomunikowań – decydujące znaczenie ma stanowisko aplikanta.

W rezultacie wypracowywane jest rozwiązanie kompromisowe.

2. Dla tras pociągów międzynarodowych ustalane są czasy przyjęcia i przekazania pociągów na przejściach granicznych podczas konferencji międzynarodowych.

W przypadku powstania kolizji pomiędzy trasą pociągu międzynarodowego a trasą lub trasami pociągów krajowych, PLK proponuje rozwiązanie z uwzględnieniem zasad koordynacji, o których mowa w ust. 1.

3. Jeżeli proces koordynacji nie przyniesie rozwiązania akceptowanego przez wszystkich jego uczestników, PLK przydziela trasę pociągu, biorąc pod uwagę uwarunkowania techniczno-eksploatacyjne oraz najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej na udostępnianych liniach kolejowych oraz możliwość zmiany czasów przyjęcia lub przekazania pociągów na stykach pomiędzy zarządcami lub przejściach granicznych.
4. W przypadku wystąpienia trudności w ustaleniu tras pociągów wielosieciowych, PLK wspólnie z zainteresowanym zarządcą proponuje rozwiązanie z uwzględnieniem zasad koordynacji, o których mowa w ust. 1 przy czym uwzględniana jest dostępna zdolność przepustowa zarówno jednego jak i drugiego zarządcy.

Przyjęte rozwiązanie jest przedstawiane w projekcie rozkładu jazdy pociągów przekazywanym aplikantom do uzgodnienia w trybie określonym w podrozdziale [4.5.1.](#)

5. W przypadku sporów dotyczących przydzielania zdolności przepustowej (dotyczy wniosków o takim samym priorytecie trasowania) PLK:
 - 1) występuje do zainteresowanych aplikantów o przedstawienie stanowiska w spornej sprawie w ciągu 4 dni roboczych;
 - 2) po otrzymaniu stanowisk, w ciągu 4 dni roboczych analizuje przedstawione stanowiska:
 - a) w przypadku równych priorytetów dokonywana jest analiza pod względem lepszego wykorzystania zdolności przepustowej; przepustowość przydzielana jest w pierwszej kolejności trasom z lepszym wykorzystaniem zdolności przepustowej,
 - b) w przypadku równych priorytetów i identycznego wykorzystania zdolności przepustowej w analizie brane są pod uwagę parametry trasy takie jak brutto i liczba dni kursowania; w pierwszej kolejności zdolność przydzielana jest trasie z większą liczbą dni kursowania lub bruttem,
 - c) w przypadku, gdy wszystkie parametry są identyczne, w pierwszej kolejności zdolność przepustowa przydzielana jest aplikantowi, który w poprzednim rozkładzie jazdy zaplanował więcej tras na danym odcinku linii kolejowej;
 - 3) informuje zainteresowanych aplikantów o przyjętym rozwiązaniu najpóźniej 10. dnia roboczego od dnia otrzymania informacji o sporze dotyczącym przydzielania zdolności przepustowej.

4.6. Przepelniona infrastruktura

1. Jeżeli pomimo działań, o których mowa w podrozdziale [4.5.4](#) ust. 2, nie jest możliwe zrealizowanie zamówień określonych we wnioskach o przydzielenie tras pociągów w sposób zgodny z oczekiwaniami aplikantów, PLK niezwłocznie powiadamia Prezesa UTK oraz zainteresowanych aplikantów, że linia kolejowa lub jej odcinek jest przepelniony, z wyłączeniem przypadków, o których mowa w § 7 ust. 11 pkt 1 [Rozporządzenia](#).
PLK powiadamia również o linii kolejowej lub jej odcinku, na którym przewidywane jest wystąpienie braku zdolności przepustowej w kolejnym, najbliższym okresie opracowywania RRJ.
2. Dla przepelnionych linii kolejowych lub jej odcinków, PLK przedstawia Prezesowi UTK wyniki analizy zdolności przepustowej linii kolejowej oraz plan powiększenia zdolności przepustowej, według zasad określonych w [Rozporządzeniu](#).
3. Przydział tras pociągów na przepelnionych odcinkach linii kolejowych odbywa się na podstawie wyników aukcji, o których mowa w § 7 ust. 11 pkt 4 [Rozporządzenia](#), przeprowadzonej zgodnie z zasadami zawartymi w [załączniku 8.3](#).

4.7. Przesyłki nadzwyczajne i towary niebezpieczne

1. PLK wykonuje czynności związane z przewozem przesyłek nadzwyczajnych i towarów niebezpiecznych (w tym TWR), zgodnie z przepisami wewnętrznymi określonymi w [załączniku 3.1](#).
2. Wymagania i informacje dotyczące przewozu przesyłek nadzwyczajnych i towarów niebezpiecznych (w tym TWR) zostały opisane w podrozdziale [3.4.3](#) i podrozdziale [3.4.4](#).

4.8. Zasady postępowania po przydzieleniu trasy

1. Po przydzieleniu zdolności przepustowej dla tras pociągów w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, aplikant może złożyć:
 - 1) wniosek o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej, na zasadach określonych w podrozdziale [4.8.1](#);
 - 2) wniosek o przydzielenie nowych tras pociągów w ramach aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów, zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziale [4.8.1](#) lub w ramach indywidualnego rozkładu jazdy pociągów, zgodnie z podrozdziałem [4.5.3](#);
 - 3) rezygnację z trasy, na zasadach określonych w podrozdziale [4.8.4](#).
2. Niezależnie od czynności wskazanych w ust. 1, PLK może wprowadzić zmiany w rozkładzie jazdy pociągów z uwagi na zmianę parametrów infrastruktury kolejowej lub zmiany wynikające z inwestycji, remontów lub utrzymania linii kolejowych, na zasadach określonych w podrozdziale [4.8.2](#).

4.8.1. Modyfikacja trasy przez aplikanta

1. **Od 4 listopada 2024 r.** PLK umożliwia aplikantom złożenie wniosku o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej.
2. Modyfikacja przydzielonej zdolności przepustowej jest możliwa tylko poprzez złożenie wniosku za pomocą ISZTP, poprzez zakładkę „Modyfikacja przydzielonej zdolności przepustowej” lub OCTOPUS w części aktywnej.
3. W przypadku wniosku, o którym mowa w ust. 2, aplikant wskazuje wniosek, który ma zostać zmodyfikowany oraz zakres wnioskowanej modyfikacji.
4. PLK rozpatruje wnioski o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej złożone w ramach aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów, w terminach i w zakresie wskazanym w ust. 12-14 oraz poza terminami aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów, w zakresie:

- 1) zmiany rodzaju pojazdu trakcyjnego;
 - 2) zwiększenia masy brutto pociągu (dla pociągów towarowych nie więcej niż o 1000 ton);
 - 3) zmiany długości pociągu;
 - 4) zmiany maksymalnego nacisku osi na tor;
 - 5) zmiany rodzaju pociągu.
5. Modyfikacja powodująca zmiany czasów jazdy zostanie wprowadzona w ramach wolnej zdolności przepustowej lub po uzyskaniu zgody zainteresowanych aplikantów na wprowadzenie zmian wtórnych w trasach pociągów kolidujących z trasą modyfikowaną.
6. Modyfikacja niepowodująca zmiany czasów jazdy zostanie zarządzona automatycznie, a aplikant niezwłocznie otrzyma zarządzenie rozkładu jazdy pociągów uwzględniające dokonane modyfikacje.
7. W przypadku modyfikacji przydzielonej zdolności przepustowej, aplikant nie składa rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu.
- W takim przypadku PLK nie nalicza opłaty rezerwacyjnej – z zastrzeżeniem podrozdziału [5.6](#) ust. 5.
8. Akceptacja przez aplikanta zdolności przepustowej przydzielonej na podstawie wniosku, o którym mowa w ust. 2, jest równoznaczna z rezygnacją aplikanta z przydzielonej wcześniej zdolności przepustowej w zakresie objętym pierwotnym wnioskiem.
9. Zmniejszenie masy pociągu nie wymaga składania wniosku o modyfikację przydzielonej trasy pociągu, natomiast PLK umożliwia złożenie wniosku o taką modyfikację do momentu uruchomienia pociągu.
10. PLK w okresie obowiązywania RRJ, w ramach istniejącej wolnej zdolności przepustowej, umożliwia przewoźnikom pasażerskim na 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągu, dokonanie następujących modyfikacji:
- 1) łączenia relacji pociągów;
 - 2) dodania postojów w istniejącej trasie pociągu;
 - 3) usunięcia postojów z istniejącej trasy pociągu;
 - 4) modyfikacji cechy postoju handlowego (tylko dla wsiadających / wysiadających).
11. Zmiana przewoźnika uprawnionego do wykorzystania zdolności przepustowej przydzielonej aplikantowi niebędącemu przewoźnikiem nie jest możliwa w trakcie rozpatrywania przez PLK wniosku o modyfikację trasy pociągu, złożonego przez przewoźnika wskazanego do realizacji trasy pociągu.

Aktualizacja rocznego rozkładu jazdy pociągów

12. PLK wprowadza aktualizację rozkładu jazdy obowiązującą **od 15 czerwca 2025 r.**, według następującego harmonogramu:

L.p.	Wyszczególnienie	Termin
1	Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów	13 – 24 stycznia 2025 r.
2	Opracowanie projektu rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów	20 stycznia – 7 lutego 2025 r.
3	Przekazanie projektu rozkładu jazdy pociągów	10 lutego 2025 r.
4	Analiza i zgłaszanie uwag do projektu rozkładu jazdy pociągów	11-14 lutego 2025 r.
5	Realizacja lub odmowa realizacji uwag i propozycji zmian	17 -26 lutego 2025 r.
6	Akceptacja rozkładu jazdy pociągów	27-28 lutego 2025 r.
7	Oznaczenie w ISZTP skomunikowań, przełączania wagonów i przejść składów	11-28 lutego 2025 r.
8	Zarządzenie rozkładu jazdy pociągów	3 marca 2025 r.
9	Okres kursowania pociągów	15 czerwca – 13 grudnia 2025 r.

13. PLK wprowadza w ramach wolnej zdolności przepustowej dodatkowe aktualizacje RRJ dla pociągów towarowych według następującego harmonogramu:

L.p.	Wyszczególnienie	Termin	Termin	Termin	Termin
1	Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów	12-13 listopada 2024 r.	24-25 kwietnia 2025 r.	26-27 maja 2025 r.	2 grudnia 2024 r. (K)
2	Opracowanie projektu rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów	14-20 listopada 2024 r.	28 kwietnia - 6 maja 2025 r.	28 maja - 5 czerwca 2025 r.	3-10 grudnia 2024 r. (K)
3	Przekazanie projektu rozkładu jazdy pociągów	21 listopada 2024 r.	7 maja 2025 r.	6 czerwca 2025 r.	11 grudnia 2024 r. (K)
4	Analiza i zgłaszanie uwag do projektu rozkładu jazdy pociągów	22-25 listopada 2024 r.	8-9 maja 2025 r.	9-10 czerwca 2025 r.	12 grudnia 2024 r. (K)
5	Realizacja lub odmowa realizacji uwag i propozycji zmian	26-29 listopada 2024 r.	12-15 maja 2025 r.	11-16 czerwca 2025 r.	13 - 18 grudnia 2024 r. (K)
6	Akceptacja rozkładu jazdy pociągów	2 grudnia 2024 r.	16 maja 2025 r.	17 czerwca 2025 r.	19 grudnia 2024 r. (K)
7	Zarządzenie rozkładu jazdy pociągów	3 grudnia 2024 r.	19 maja 2025 r.	18 czerwca 2025 r.	20 grudnia 2024 r. (K)
8	Okres kursowania pociągów	14 kwietnia - 13 grudnia 2025 r.	1 września - 13 grudnia 2025 r.	29 września - 13 grudnia 2025 r.	10 lutego - 13 grudnia 2025 r. (K)

(K) Korekta realizowana w trybie wniosków IRJ

14. Aktualizacja obejmuje:

- 1) przygotowanie propozycji zmian przydzielonych tras pociągów, których zmiana jest konieczna w związku ze zmianą parametrów infrastruktury kolejowej (PLK umożliwi generowanie raportu z ISZTP o zmianach rozkładu jazdy pociągów spowodowanych zmianami parametrów linii kolejowych);
- 2) rozpatrzenie wniosków o przydzielenie tras pociągów dotyczących przydzielenia nowych tras pociągów;
- 3) rozpatrzenie wniosków o przydzielenie tras pociągów dotyczących modyfikacji przydzielonych tras pociągów w zakresie:
 - a) skrócenia trasy pociągu pod warunkiem pozostawienia 30% niezmienionej pierwotnej trasy oraz niezłożenia rezygnacji od dnia aktualizacji,
 - b) wydłużenia trasy pociągu pod warunkiem niezłożenia rezygnacji od dnia aktualizacji,
 - c) zmiany miejsca i czasu zatrzymań,
 - d) zmiany długości pociągu,
 - e) zmiany maksymalnego nacisku osi na tor,
 - f) zmiany masy brutto pociągu,
 - g) zmiany serii pojazdu kolejowego z napędem,
 - h) zmiany deklarowanego procentu masy hamującej,
 - i) zmiany prędkości pociągu,
 - j) przejazdu częściowo inną drogą pod warunkiem pozostawienia 30% niezmienionej pierwotnej trasy.

15. PLK umożliwia modyfikację wniosku o przydzielenie trasy pociągów, z wyjątkiem rezygnacji z trasy pociągu, której można dokonać jedynie w trybie określonym w podrozdziale [4.8.4.](#)

16. PLK rozpatruje wnioski o przydzielenie tras pociągów złożone w terminach wskazanych w ust. 12 i 13, za pomocą ISZTP, zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach [4.1](#) oraz [4.2](#) ust. 1-17.
- W przypadku złożenia wniosków o aktualizację tras pociągów przydzielonych aplikantowi w ramach RRJ, należy dodatkowo wypełnić formularz zgłoszeniowy wniosków do korekty, zgodnie ze wzorem stanowiącym **załącznik 8.4** i przesłać go na adres: id@plk-sa.pl.
17. Wnioski o przydzielenie tras pociągów dotyczące zmian rozkładu jazdy, PLK rozpatruje biorąc pod uwagę:
- 1) pierwszeństwo tras pociągów przydzielonych w ramach RRJ;
 - 2) w odniesieniu do tras przydzielonych w ramach RRJ - zasady określone w podrozdziale [4.5.1](#);
 - 3) w odniesieniu do tras przydzielonych w ramach IRJ - zasady określone w podrozdziale [4.5.3](#);
 - 4) w odniesieniu do nowych tras zasady określone w podrozdziale [4.5.3](#).
18. W przypadku zgłoszenia zmian w ramach aktualizacji RRJ, generujących zmiany rozkładu jazdy pociągów innych aplikantów, aktualizacja RRJ odbywa się po wyrażeniu zgody przez zainteresowanych aplikantów.
19. W ramach aktualizacji RRJ dopuszcza się, w ramach wolnej zdolności przepustowej, składanie wniosków o przydzielenie nowej zdolności przepustowej.
- Wnioski złożone przez aplikanta niebędącego przewoźnikiem wymagają autoryzacji tras przez wskazanego do wykorzystania zdolności przepustowej przewoźnika, w terminach składania wniosków, o których mowa w ust. 12 i 13.
20. Aplikant, po otrzymaniu projektu rozkładu jazdy pociągów, uzgadnia albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany.
- Uwagi lub propozycje zmian nie mogą dotyczyć elementów, które nie zostały ujęte przez aplikanta we wnioskach o przydzielenie tras pociągów.
- W przypadku braku stanowiska aplikanta w terminach wskazanych w ust. 12 i 13, PLK uznaje, że projekt zmian w RRJ został przyjęty bez uwag.
21. W przypadku, gdy PLK nie może w pełni uwzględnić uwag lub zrealizować zmian, o których mowa w ust. 18:
- 1) PLK przygotowuje projekt rozkładu jazdy pociągów maksymalnie uwzględniający uwagi aplikanta;
 - 2) PLK powiadamia o tym aplikanta;
 - 3) aplikant akceptuje projekt, o którym mowa w pkt. 1, lub rezygnuje z przydzielonej zdolności przepustowej w całości albo w części.
22. Odmowa przez aplikanta akceptacji projektu zmiany rozkładu jazdy pociągów w zakresie, o którym mowa w ust. 21 pkt 3, jest równoznaczna z rezygnacją aplikanta ze złożonych wniosków.
23. PLK na podstawie uzgodnionej części projektu zmiany rozkładu jazdy pociągów, zarządza zmianę rozkładu jazdy pociągów.
24. PLK umożliwi zainteresowanym aplikantom i przewoźnikom pobranie opracowanego rozkładu jazdy pociągów w formie elektronicznej z ISZTP ze strony internetowej www.plk-sa.pl po terminie zarządzenia, wskazanym w ust. 12 lub 13.
25. W ramach aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów, o której mowa w ust. 12, PLK wprowadza zmiany w rozkładzie jazdy pociągów z uwagi na zmianę parametrów infrastruktury kolejowej.

4.8.2. Zmiana trasy wprowadzana przez zarządcę infrastruktury

Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów (wprowadzane w ramach ZRJ)

1. PLK, w terminach określonych w **załączniku 5.2.**, wprowadza zmiany w rozkładzie jazdy pociągów, konieczne w związku ze zmianą parametrów infrastruktury kolejowej, wynikające z utrzymania, odnowienia lub modernizacji linii kolejowych.

Zmiany te każdorazowo uzależnione są od:

- 1) rodzaju prowadzonych robót i związanych z tym ograniczeń;
- 2) rodzaju i wielkości ruchu pociągów w każdej lokalizacji.

W przypadku wystąpienia ograniczeń zdolności przepustowej, w tym trwających dłużej niż 30 kolejnych dni i mających wpływ na ponad 50% szacowanej wielkości ruchu na linii kolejowej, o czym mowa w pkt 17 załącznika VII do [dyrektywy 2012/34/UE](#), PLK przydziela w ZRJ dostępną zdolność przepustową danej linii kolejowej aplikantom dla wszystkim rodzajów przewozów, uwzględniając stopnie pierwszeństwa pociągów:

- 1) pasażerskie ekspresowe (EC, EN, EI) i międzynarodowe (MM, RM);
- 2) pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie dowożące do pracy, tzn. z przyjazdem do wskazanej stacji docelowej lub innej stacji wskazanej przez przewoźnika na drodze przejazdu pociągu w godzinach 05:30- 08:30 oraz odwożące z pracy, tzn. pociągi odjeżdżające ze stacji początkowej lub innej wskazanej przez przewoźnika na drodze przejazdu pociągu w godzinach 14:30 -17:30;
- 3) pozostałe pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie;
- 4) pociągi towarowe intermodalne TC i TD;
- 5) pozostałe pociągi towarowe;
- 6) próżne składy pasażerskie i lokomotywy.

Zasada opisana w zdaniu poprzednim nie dotyczy pociągów przekierowanych na trasy okrężne lub wobec których przewoźnik zdecydował się uruchomić komunikację autobusową.

PLK wskazuje w sieciowym harmonogramie zamknięć torowych, o którym mowa w podrozdziale [4.3.2](#) ust. 1-6, odcinki linii kolejowych, na których występują ograniczenia zdolności przepustowej mające wpływ na ponad 50% szacowanej wielkości ruchu na linii kolejowej.

2. W trakcie opracowania ZRJ, PLK w uzgodnieniu z aplikantem może wprowadzić zmiany w ramach tego samego segmentu przewozów, służące poprawie koordynacji połączeń i zniwelowaniu utrudnień dla pasażerów, o ile zmiany te umożliwiają przejazd pociągu, zamiast jego odwołania.

Wprowadzane zmiany mogą dotyczyć:

- 1) usunięcia lub dodania postojów handlowych;
- 2) zmiany godziny uruchomienia pociągu w interwale czasowym +/- 60 minut, a w przypadku braku możliwości spełnienia tego warunku, w pierwszym możliwym czasie wolnej zdolności przepustowej;
- 3) uruchomienia dodatkowych pociągów pasażerskich niehandlowych lub lokomotyw luzem, niezbędnych do zachowania prawidłowego obiegu składów pociągów;
- 4) zmiany rodzaju pociągu, długości, masy brutto pociągu;
- 5) zmiany terminu kursowania pociągu, gdy w przedziale +/- 120 minut kursował pociąg odwołany lub gdy interwał między najbliższymi pociągami uległ nadmiernemu wydłużeniu;
- 6) zmiany wtórnej pociągu niebiorącego udziału w danym zamknięciu / ograniczeniu prędkości, pod warunkiem oznaczenia we wnioskach RRJ przejść składów lub postojów „zd” (zmiana drużyny).

3. W przypadku braku zdolności przepustowej, PLK proponuje drogi okrężne, w tym także dla tras z przesyłkami nadzwyczajnymi, które po akceptacji przez aplikanta, będą przez PLK automatycznie i bezkosztowo zmieniane wraz z opracowaniem zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w nowej trasie, bez konieczności ponownego występowania o zgodę.

4. Po konsultacjach z aplikantami PLK odwołuje pociągi, których nie można przeprowadzić po torze czynnym lub drogami okrężnymi.
5. W sytuacji wystąpienia kolizji tras pociągów o równych priorytetach, PLK przyjmuje rozwiązanie optymalne pod względem wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej, tj. udziela pierwszeństwa temu aplikantowi, którego pociąg spowoduje lepsze wykorzystanie zdolności przepustowej linii kolejowej, uwzględniając przy tym: czas przejazdu, okres kursowania, planowaną pracę eksploatacyjną, długość trasy, możliwości trasowania i wpływ na inne odcinki sieci.
6. Po rozpoczęciu procesu opracowywania projektu ZRJ, PLK powiadamia aplikanta za pośrednictwem poczty elektronicznej o braku przepustowości lub ograniczeniu przepustowości.

W przypadku zamiaru wprowadzenia przez aplikanta komunikacji zastępczej, aplikant w terminie 14 dni kalendarzowych (co najmniej 6 dni roboczych) od otrzymania powiadomienia podaje informacje o relacjach, długości trasy, czasach przejazdu i terminach kursowania środków transportu komunikacji zastępczej.

W przypadku niedostarczenia chronometrażu komunikacji zastępczej, PLK zastrzega sobie prawo odwołania pociągów bez uwzględnienia organizowanej przez przewoźnika komunikacji zastępczej.

7. Regulacje dotyczące komunikacji zastępczej wprowadzanej przez przewoźnika zawiera **załącznik 16**.
8. Projekt zmiany rozkładu jazdy pociągów w pasażerskim ruchu krajowym lub międzynarodowym, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK najpóźniej na 60 dni kalendarzowych przed planowanym terminem zmiany, zgodnie z terminami wskazanymi w **załączniku 5.2**, przekazuje do uzgodnienia przez ISZTP, odrębnie każdemu z zainteresowanych aplikantów. Aplikant w okresie nie dłuższym niż 10 dni kalendarzowych zgodnie z terminami określonymi w **załączniku 5.2**, uzgadnia projekt albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany.

PLK w terminie do 10 dni kalendarzowych od otrzymania uwag lub propozycji zmian do projektów ZRJ zgłoszonych przez aplikantów pasażerskich, wprowadza je, koryguje plan zajętości krawędzi peronowych oraz najpóźniej w terminie 40 dni kalendarzowych przed wejściem w życie, zgodnie z **załącznikiem 5.2** – zarządza ZRJ.

Opracowany ZRJ, PLK przekazuje aplikantom poprzez ISZTP i powiadamia o tym fakcie pocztą elektroniczną.

9. Projekt zmiany rozkładu jazdy pociągów w ruchu towarowym, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK najpóźniej na 35 dni kalendarzowych przed planowanym terminem zmiany, zgodnie z **załącznikiem 5.2**, przekazuje do uzgodnienia przez ISZTP, odrębnie każdemu z zainteresowanych aplikantów. Aplikant w okresie nie dłuższym niż 14 dni kalendarzowych uzgadnia projekt albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany.

PLK wprowadza zmiany do projektów ZRJ zgłoszone przez aplikantów towarowych w terminie do 5 dni kalendarzowych od ich otrzymania i zarządza ZRJ.

Opracowany ZRJ PLK przekazuje aplikantom poprzez ISZTP i powiadamia o tym fakcie pocztą elektroniczną.

10. W przypadku, gdy PLK nie ma możliwości techniczno-eksploatacyjnych uwzględnienia uwag aplikanta do zaproponowanych zmian, aplikant przyjmuje zmiany zaproponowane przez PLK, jako optymalne rozwiązanie w określonych warunkach lub rezygnuje z proponowanej zdolności przepustowej w całości albo w części, co skutkuje odwołaniem pociągu w całości lub części.

W przypadku rezygnacji aplikanta z trasy pociągu spowodowanej przesunięciem uruchomienia pociągu o co najmniej +/- 60 min względem trasy zamówionej w rozkładzie jazdy, aplikant może wystąpić do PLK o nienaliczenie opłaty rezerwacyjnej.

W przypadku, kiedy aplikant bez uzasadnionej przyczyny nie uzgodni propozycji zmian lub przedstawi warunki niemożliwe do spełnienia ze względów techniczno-eksploatacyjnych, PLK ma prawo potraktować ZRJ jako obowiązujący.

Aplikant ma prawo wymagać od PLK podania i uzasadnienia przyczyn, które warunki przez niego przedstawione, zostały uznane za niemożliwe do spełnienia.

Brak odpowiedzi ze strony aplikanta jest jednoznaczny z akceptacją przesłanej propozycji i uzgodnieniem bez uwag rozkładu jazdy pociągów.

11. W przypadku tras międzynarodowych PLK uzgadnia ZRJ (w tym trasy okrężne) z obcymi zarządcami infrastruktury [DB Netz (Niemcy), SŽ (Czechy), ŽSR (Słowacja), BC (Białoruś), UZ (Ukraina), LTG Infra (Litwa), RŽD (Rosja)].
12. W przypadku konieczności nadania korekty ZRJ, PLK przekazuje aplikantom informację o zmianach w rozkładzie jazdy pociągów, wraz z określeniem terminu na ich uzgodnienie lub przedstawienie uwag. Termin ten wynosi minimum 24 godziny od chwili przekazania informacji, chyba że PLK uzgodni z aplikantami krótszy termin.
Brak informacji od aplikantów w uzgodnionym terminie traktuje się jako brak uwag do propozycji korekty rozkładu jazdy.
Postanowienia ust. 10 stosuje się odpowiednio.
13. Zmiana przewoźnika uprawnionego do wykorzystania zdolności przepustowej przydzielonej aplikantowi niebędącemu przewoźnikiem nie jest możliwa w trakcie opracowywania zmian dla danej organizacji ruchu pociągów w rozkładzie jazdy 2024/2025, tj. pomiędzy terminami wskazanymi w **załączniku 5.2** do Regulaminu, w kolumnach oznaczonych jako „ROZPOCZĘCIE KONSTRUKCJI” i „ZAKOŃCZENIE KONSTRUKCJI”.

4.8.3. Niewykorzystanie przez aplikanta przydzielonej zdolności przepustowej

1. W trakcie realizacji rozkładu jazdy wykorzystanie trasy pociągu poniżej progu 70% w okresie poprzedzającym, może spowodować pozbawienie prawa do wykorzystania trasy pociągu.
2. W przypadku odcinka infrastruktury kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej, wykorzystanie trasy poniżej progu 90% w okresie poprzedzającym, może spowodować pozbawienie prawa wykorzystania trasy pociągu.
3. Pozbawienie prawa do wykorzystania trasy, o którym mowa w ust. 1 i 2, jest poprzedzone badaniem wykorzystania trasy w okresie co najmniej jednego poprzedzającego miesiąca. PLK informuje aplikanta o terminie rozpoczęcia badania oraz o utracie trasy, która może nastąpić nie wcześniej niż od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym przeprowadzono badanie.

4.8.4. Rezygnacja aplikanta z przydzielonej zdolności przepustowej

1. W przypadku, gdy aplikant nie zamierza wykorzystać przydzielonej mu zdolności przepustowej, aplikant powinien złożyć z wyprzedzeniem rezygnację z przydzielonej trasy pociągu lub jej części.
Rezygnacja z przydzielonej trasy pociągu dokonywana jest przez upoważnionych pracowników poprzez ISZTP.
W tym przypadku, PLK pobiera opłatę rezerwacyjną za całą albo część zamówionej i przydzielonej trasy pociągu, która nie została wykorzystana, w wysokości określonej w podrozdziale [5.6](#).
2. PLK przyjmuje rezygnację z przydzielonej trasy pociągu począwszy od daty przekazania Powiadomienia o przydzielonych trasach pociągów, o którym mowa w podrozdziale [4.5.1](#) ust. 13.
3. Potwierdzenie przyjęcia „Rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w całości lub jej części” generowane jest automatycznie z ISZTP i przesyłane pocztą elektroniczną na adres e-mail zgłaszającego rezygnację.
W przypadku awarii ISZTP z przyczyn nieleżących po stronie aplikanta, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK informuje aplikantów o przewidywanych utrudnieniach i procedurze składania rezygnacji bez udziału ISZTP, według wzoru stanowiącego **załącznik 6.4**.
4. Podanie błędnych danych we wniosku o rezygnację z przydzielonej zdolności przepustowej skutkuje nieprzyjęciem rezygnacji.

4.9. Przebudowa międzynarodowego procesu opracowywania rozkładów jazdy (TTR) dla efektywnego zarządzania przepustowością

RailNetEurope (RNE) i Forum Train Europe (FTE), wspierane przez Europejskie Stowarzyszenie Kolejowego Transportu Towarowego (ERFA), pracują obecnie nad zmianą międzynarodowych procesów sporządzania rozkładów jazdy (TTR).

Szczegółowe informacje na temat projektu można znaleźć na stronie internetowej <https://ttr.rne.eu/> oraz <https://www.forumtraineurope.eu/services/ttr/>

4.10. Przydzielanie zdolności przepustowej w korytarzach towarowych (RFC)

Na liniach wchodzących w skład kolejowych korytarzy towarowych, o których mowa w podrozdziale [1.7.1](#), wstępnie ustalone międzynarodowe trasy pociągów oraz rezerwę zdolności przepustowej przydzielają C-OSS.

Zasady i procedury przydzielania tras pociągów przez C-OSS są publikowane w dokumentach CID każdego korytarza.

Szczegółowe informacje dostępne są w języku angielskim na stronach internetowych korytarzy:

- 1) Korytarz Towarowy nr 5: www.rfc5.eu;
- 2) Korytarz Towarowy nr 8: www.rfc8.eu;
- 3) Bursztynowy Korytarz Towarowy nr 11: www.rfc-amber.eu.

5. USŁUGI I OPŁATY

5.1. Wprowadzenie

1. PLK świadczy następujące usługi:
 - 1) minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, obejmujący usługi wymienione w podrozdziale [5.3](#) ust. 1;
 - 2) dostęp do obiektów infrastruktury usługowej, który obejmuje usługi wymienione w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do [Ustawy](#), o ile są świadczone;
 - 3) inne usługi.
2. Korzystanie z linii / odcinków kolejowych, dla których nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów, odbywa się na zasadach określonych w **załączniku 15**.

5.2. Zasady ustalania opłat

1. PLK stosuje jednakowe zasady pobierania opłat w odniesieniu do wszystkich aplikantów/przewoźników dla całej sieci kolejowej będącej w jej zarządzie.
2. Zasady ustalania opłat opracowano na podstawie zapisów art. 33 [Ustawy](#) oraz rozdziału 10 [Rozporządzenia](#).
3. Zasady ustalania stawek jednostkowych wykorzystywanych do wyznaczenia opłaty podstawowej i manewrowej, w tym sposób ustalania kategorii odcinka linii kolejowej, zawiera **załącznik 9.2**.
4. Przy wyznaczaniu opłaty podstawowej PLK przewiduje zastosowanie części stawki jednostkowej związanej z rodzajem wykonywanych przewozów o wielkości różnej od 0 zł/pockm, po uwzględnieniu wyników analizy rynku, o której mowa w § 21 ust. 17 [Rozporządzenia](#).
Zasady stosowania części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów oraz jej wielkość zawiera **załącznik 9.1**.
5. Za korzystanie w okresie przepełnienia, o którym mowa w art. 34 ust. 1 [Ustawy](#), z dróg kolejowych lub odcinków dróg kolejowych zgłoszonych Prezesowi UTK jako przepełnione, PLK pobiera od zwycięzcy aukcji, począwszy od pierwszego dnia obowiązywania RRJ, podwyższoną opłatę podstawową, ustaloną w wyniku aukcji przeprowadzonej z uwzględnieniem zasad, o których mowa w **załączniku 8.3**.
6. Opłata podstawowa, o której mowa w podrozdziale [5.3](#), ustalana jest według przydzielonej trasy pociągu.
7. Opłata podstawowa, o której mowa w ust. 6, pomniejszana jest o połowę kwoty, jaką PLK zapłaciłaby przewoźnikowi za opóźnienie pociągu z winy PLK równe wydłużeniu czasu przejazdu, jednak nie więcej niż o połowę opłaty podstawowej, o której mowa w ust. 6 - w przypadku wprowadzenia zmian rozkładu jazdy pociągów, o których mowa w podrozdziale [4.8.2](#), które spowodowały wydłużenie czasu przejazdu pociągu o co najmniej 10 minut lub 10% całkowitego przejazdu pociągu, a trasa pociągu nie zmieniła się lub uległa wydłużeniu.
8. Opłata podstawowa, o której mowa w ust. 6, w przypadku realizacji przejazdu drogą okrężną z przyczyn leżących po stronie PLK, naliczana jest zgodnie z zasadami określonymi w „**Procedurze rozliczeń opłat za przejazdy pociągów realizowane drogami okrężnymi w związku z prowadzonymi robotami torowymi na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**”, dostępnej na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej i regulaminy / Trasy modelowe*.
9. W przypadku konieczności zrealizowania przewozu przesyłki nadzwyczajnej, powodującego wstrzymanie ruchu po sąsiednim torze, przewoźnik wnosi opłatę podstawową, o której mowa w podrozdziale [5.3](#) za korzystanie z obu torów.

10. Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zawiera załącznik 9.1.

5.3. Minimalny pakiet dostępu i opłaty

1. Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje:
 - 1) obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej;
 - 2) umożliwienie korzystania z infrastruktury kolejowej, w tym z rozjazdów i węzłów kolejowych w ramach przydzielonej zdolności przepustowej;⁷
 - 3) sterowanie ruchem kolejowym oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;
 - 4) udostępnianie informacji wymaganej do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przydzielona zdolność przepustowa;
 - 5) udostępnienie urządzeń sieci trakcyjnej jeżeli są one dostępne.
2. Opłata za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej za usługi, o których mowa w ust. 1, obejmuje:
 - 1) opłatę podstawową za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanym przejazdem pociągu;
 - 2) opłatę manewrową za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanymi manewrami;
 - 3) opłatę za postój nie krótszy niż 2 godz. na torach niebędących obiektami infrastruktury usługowej.
3. Stawka jednostkowa opłaty podstawowej ustalana jest jako suma części stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej, części stawki zależnej od trakcji pociągu oraz części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów.
4. Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowej ustalana jest jako iloczyn średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych oraz współczynników różnicujących średnią stawkę w zależności od masy pociągu i średniej kategorii odcinków linii.
5. Szczegółowe informacje na temat sposobu ustalania opłaty podstawowej i opłaty manewrowej określa załącznik 9.2.
6. Opłata za postój pojazdów kolejowych nie krótszy niż 2 godziny na torach niebędących obiektami infrastruktury usługowej ustalana jest jako iloczyn czasu trwania postoju i stawki jednostkowej.
7. W przypadku pojazdów kolejowych, których postój na torach powoduje ograniczenie przepustowości na stacjach: Gdańsk Port Północny, Gdynia Port, Szczecin Port Centralny i Świnoujście, PLK obciąży przewoźnika karą pieniężną za postój od 4 godz.
Wysokość jednostkowej stawki kary pieniężnej:
 - 1) dla przedziału od 4 do 7 godzin postoju – 5-krotność stawki jednostkowej zł/godz.;
 - 2) dla przedziału od 7 do 9 godzin postoju – 25-krotność stawki jednostkowej zł/godz.;
 - 3) od 9 godzin postoju – 125-krotność stawki jednostkowej zł/godz.Naliczenie kary pieniężnej dotyczy postoju pojazdów kolejowych do pociągów uruchamianych z wyżej wymienionych stacji.
8. Opłata, o której mowa ust. 6, w przypadku powiadomienia przez dyspozytora właściwej terytorialnie ekspozytury zarządzania ruchem kolejowym o postoju na torach głównych zasadniczych i głównych dodatkowych, powodującym utrudnienia eksploatacyjne i konieczność usunięcia pojazdów kolejowych, ustalana jest dla pierwszych 12 godzin postoju, rozpoczętych po terminie określonym w powiadomieniu z zastosowaniem trzykrotności stawki jednostkowej.

⁷ Zgodnie z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 10 lipca 2019 r. w sprawie C-210/18 - załącznik II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego należy interpretować w ten sposób, że „perony pasażerskie”, o których mowa w załączniku I do tej dyrektywy, są elementem infrastruktury kolejowej, którego użytkowanie wchodzi w zakres minimalnego pakietu dostępu zgodnie z pkt 1 lit. c wymienionego załącznika II, który to załącznik został zaimplementowany do załącznika 2 do Ustawy – ust. 1 pkt. 2, a tym samym wdrożony do Regulaminu w podrozdziale 5.3 ust. 1 pkt. 2.

Dla każdego kolejnych 12 godzin postoju, opłata ustalana jest z uwzględnieniem stawki powiększonej w stosunku do stawki z poprzedniego 12-godzinnego okresu postoju, o trzykrotność stawki jednostkowej.

Dyspozytor w powiadomieniu, przekazanym telefonicznie za numerem i mailowo określa termin usunięcia pojazdów kolejowych wraz z propozycją miejsca ich przestawienia.

9. Opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o którym mowa w ust. 1 oraz opłaty rezerwacyjne, o których mowa w podrozdziale [5.6](#), wnoszone są przez aplikanta/przewoźnika, według szczegółowych zasad zawartych w Umowie o przydzielenie lub Umowie o wykorzystanie.

5.4. Usługi dodatkowe i opłaty

1. Usługi dodatkowe obejmują:
 - 1) opracowanie warunków i zarządzenie przewozu przesyłek nadzwyczajnych, o czym mowa w podrozdziale 2.1.5 [Regulaminu OIU](#).
 - 2) udostępnianie przewoźnikom nośników informacji w celu publikacji informacji handlowych przewoźników, w tym:
 - a) udostępnienie powierzchni nośników informacji PLK,
 - b) udostępnienie powierzchni pod instalację nośników informacji przewoźnika;
 - 3) udostępnianie powierzchni pod urządzenia służące do sprzedaży biletów (biletomaty), pod kasowniki biletowe, pod lokale służące sprzedaży biletów (kioski, kontenery itp.).
2. Udostępnianie powierzchni pod instalację nośników informacji przewoźnika dotyczy wyłącznie lokalizacji, w których zainstalowana jest niewystarczająca liczba nośników PLK i nie przewiduje się doposażenia przez PLK danej lokalizacji w nowe nośniki informacji. Nośniki informacji przewoźnika powinny być zgodne z wymaganiami określonymi w „**Wytycznych dla oznakowania stałego infrastruktury pasażerskiej Ipi-2**”, dostępnych na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*
Udostępnianie powierzchni pod instalację nośników informacji, biletomatów, kasowników, kiosków, kontenerów przewoźnika realizowane jest indywidualnie w zależności od uwarunkowań miejscowych i możliwości technicznych PLK.
3. PLK pobiera opłatę za udostępnianie przewoźnikom powierzchni na peronach lub na drogach dojścia do peronów, w celu publikacji informacji handlowych przewoźników, według stawek wskazanych w **załączniku 9.1**.
4. Opłaty za udostępnianie powierzchni, o której mowa w ust. 1 pkt 3, są ustalane przez zakłady linii kolejowych PLK według indywidualnych kalkulacji.

5.5. Usługi pomocnicze i opłaty

1. PLK świadczy usługę pomocniczą w postaci opracowania studium rozkładu jazdy pociągów na wniosek aplikanta.
2. Wniosek o opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów należy składać zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach [4.1](#) - [4.2](#).
3. Opracowane studium rozkładu jazdy pociągów nie stanowi gwarancji przydzielenia trasy pociągu.
4. PLK nie później niż 7 dni kalendarzowych po złożeniu za pomocą ISZTP lub OCTOPUS w części aktywnej, wniosku o opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów, przekazuje aplikantowi opracowane studium rozkładu jazdy pociągów lub informuje o braku możliwości takiego opracowania.
5. PLK pobiera opłatę za opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów. Podstawową stawkę za godzinę pracy przeznaczoną na opracowanie studium – określa **załącznik 9.1**.
6. Za opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów, PLK pobiera następujące opłaty:
 - 1) opracowanie studium trasy, dla którego nie jest wymagana modyfikacja bazy POS lub opracowanie specjalnych warunków przejazdu, np.: przeliczenie trasy dla sprawdzenia możliwości przejazdu dla wskazanego brutta, nacisku, opracowanie trasy pociągu zgodnie z wnioskiem – opłata wynosi:

Długość trasy	% stawki godzinowej
do 50 km	20%
ponad 50 do 100 km	40%
ponad 100 do 200 km	60%
ponad 200 do 300 km	80%
ponad 300 km	100%

- 2) opracowanie studium trasy, dla którego konieczna jest modyfikacja bazy POS lub opracowanie specjalnych warunków przejazdu – według indywidualnej wyceny.

5.6. Opłaty za niewykorzystanie / rezygnację ze zdolności przepustowej

- Opłata rezerwacyjna pobierana od aplikantów za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, jeżeli:
 - aplikant niebędący przewoźnikiem nie wskaże przewoźnika kolejowego, który ma wykorzystać przydzieloną zdolność przepustową, albo przewoźnik kolejowy wskazany przez aplikanta nie zawrze z PLK Umowy o wykorzystanie;
 - aplikant będący przewoźnikiem nie zawrze z PLK Umowy o wykorzystanie;
– wynosi **100%** opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, nie mniej jednak niż **1000 zł**.

PLK nie pobiera opłaty rezerwacyjnej, jeżeli przewoźnik wystąpił do Prezesa UTK o wydanie decyzji w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej i Prezes UTK wydał decyzję, o której mowa w art. 30d [Ustawy](#).
- W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w ramach rocznego rozkładu jazdy, opłata rezerwacyjna za niewykorzystaną część przydzielonej trasy pociągu wynosi:
 - w przypadku braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu **25%** opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu;
 - w przypadku złożenia rezygnacji **do dnia 13 listopada 2024 r.**, opłata rezerwacyjna:
 - za okres od dnia planowanego uruchomienia pociągu objętego rezygnacją do dnia 13 kwietnia 2025 r. wynosi **25%** opłaty podstawowej,
 - za okres od dnia 14 kwietnia 2025 r. do końca obowiązywania RRJ wynosi **5%** opłaty podstawowej;
 - w przypadku złożenia rezygnacji **do dnia 24 stycznia 2025 r.**, opłata rezerwacyjna:
 - za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia 14 czerwca 2025 r. wynosi **25%** opłaty podstawowej,
 - za okres od dnia 15 czerwca 2025 r. do końca obowiązywania RRJ wynosi **5%** opłaty podstawowej;
 - w przypadku złożenia rezygnacji **do dnia 25 kwietnia 2025 r.**, opłata rezerwacyjna:
 - za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia 31 sierpnia 2025 r. wynosi **25%** opłaty podstawowej,
 - za okres od dnia 1 września 2025 r. do końca obowiązywania RRJ wynosi **5%** opłaty podstawowej;
 - w przypadku złożenia rezygnacji **do dnia 27 maja 2025 r.**, opłata rezerwacyjna:
 - za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia 28 września 2025 r. wynosi **25%** opłaty podstawowej,
 - za okres od dnia 29 września 2025 r. do końca obowiązywania RRJ wynosi **5%** opłaty podstawowej.
- W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w trybie innym niż przyjęty dla rocznego rozkładu jazdy pociągów, opłata rezerwacyjna za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu wynosi:
 - 25%** opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu albo jej złożeniu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
 - 20%** opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 12 godzin i krótszym niż 36 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
 - 15%** opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 36 godzin i krótszym niż 72 godziny przed planowym uruchomieniem pociągu;

- 4) **10%** opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni przed planowym uruchomieniem pociągu;
 - 5) **0%** opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie dłuższym niż 30 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu.
4. Opłaty rezerwacyjne, o których mowa w ust. 2 i 3 wynoszą **0%** opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku, gdy niewykorzystanie trasy pociągu jest następstwem wniosku o przydzielenie trasy pociągu dotyczącego modyfikacji przydzielonej trasy pociągu, złożonego w ramach zmiany rozkładu jazdy.
 5. W przypadku niewykorzystania części przydzielonej zdolności przepustowej będącego następstwem dokonania przez przewoźnika modyfikacji parametrów przydzielonej trasy pociągu w zakresie zmniejszenia planowanej masy pociągu, będzie pobierana opłata rezerwacyjna w wysokości **50%** zmniejszenia opłaty podstawowej będącego następstwem zmniejszenia masy pociągu.
 6. Opłata za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej pobierana od aplikantów, jeżeli na podstawie wniosku nie została przydzielona zdolność przepustowa, z wyłączeniem sytuacji, gdy zdolność przepustowa nie została przydzielona z przyczyn leżących po stronie PLK – wynosi **100 zł**.

5.7. Plan wykonania

5.7.1. Ogólne zasady i cele

1. W celu minimalizacji zakłóceń i poprawy wyników sieci w zakresie punktualności kursowania pociągów ustala się plan wykonania obejmujący:
 - 1) wielkość opóźnienia, dla którego uznaje się, że pociąg kursuje planowo;
 - 2) oczekiwany procentowy udział liczby pociągów przewoźnika kolejowego, które nie zostaną opóźnione z jego winy;
 - 3) rekompensaty z tytułu opóźnienia pociągu;
 - 4) sankcje za działania zakłócające eksploatację sieci;
 - 5) sposób premiowania za osiągnięcie przez przewoźnika średniego rocznego poziomu wyników wyższego niż określony w planie wykonania.
2. Za kursujące planowo uznaje się pociągi pasażerskie i towarowe przewoźnika, których największe opóźnienie, jakie wystąpiło na trasie przejazdu pociągu na przyjeździe do punktów postoju zamówionych przez aplikanta i położonych na sieci zarządzanej przez PLK – nie było większe niż 5 minut w przypadku pociągów pasażerskich i 15 minut w przypadku pociągów towarowych. Pociągi niespełniające tych kryteriów (kursujące nieplanowo) podlegają rozliczeniom rekompensat za ich opóźnienie z zachowaniem zasad określonych w podrozdziale [5.7.2](#).
3. Przyjmuje się, że w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2024/2025, procentowy udział pociągów przewoźnika, które nie zostaną opóźnione z jego winy, w ogólnej liczbie uruchomionych przez niego pociągów, tzw. punktualność kwalifikowana przewoźnika ustalona zostanie na podstawie wykonania w rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024. Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej PLK informuje każdego z przewoźników o osiągniętym przez danego przewoźnika średnim rocznym poziomie wyników punktualności kwalifikowanej.
4. Do wypłaty rekompensaty należnej przewoźnikowi za opóźnienie pociągu kwalifikują się pociągi pasażerskie i towarowe przewoźnika, których największe opóźnienie, jakie wystąpiło na trasie przejazdu pociągu na przyjeździe do punktów postoju zamówionych przez aplikanta przekroczyło 5 minut w przypadku pociągów pasażerskich i 15 minut w przypadku pociągów towarowych, z wyłączeniem pociągów wskazanych w podrozdziale [5.7.2](#) ust. 3 pkt 4.
5. PLK obciąża przewoźnika karą za działania zakłócające eksploatację sieci kolejowej w przypadku, o którym mowa w podrozdziale [5.7.3.2](#) ust. 1.
6. PLK wypłaca przewoźnikowi premię w przypadku, o którym mowa w podrozdziale [5.7.3.3](#) ust. 1.

7. Punktualność kwalifikowana według segmentów przewozów ustalana jest jako wskaźnik określający procentowy udział liczby pociągów, które kursowały punktualnie i bez opóźnień z przyczyn leżących po stronie przewoźników, stanowiący średnią z wykonania rocznego poziomu wyników osiągniętych przez przewoźników, o których mowa w ust. 3, ważoną liczbą pociągów poszczególnych przewoźników i na okres obowiązywania rozkładu jazdy 2024/2025 wynosi:
 - 1), %⁸ dla pociągów pasażerskich;
 - 2), %⁹ dla pociągów towarowych.
8. Planem wykonania w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 4 oraz 5, objęci są przewoźnicy mający Umowy o wykorzystanie zawarte z PLK nie później niż od początku rozkładu jazdy pociągów 2023/2024.

5.7.2. Monitorowanie wykonania

Zasady i sposób ustalania przyczyn opóźnień pociągów i przypisywania winnego opóźnienia

1. Przyczyny opóźnienia będą kwalifikowane zgodnie z zasadami, o których mowa w „Instrukcji o kontroli biegu pociągów pasażerskich i towarowych Ir-14”, wymienionej w załączniku 3.2, dostępnej na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Ruch i przewozy kolejowe*.
2. Stacjami (punktami handlowymi) w zakresie rozliczeń rekompensat za opóźnienia pociągów są stacje leżące na obszarze PLK.
3. Rozliczeniom nie podlegają opóźnienia pociągów:
 - 1) powstałe w wyniku uruchomienia pociągów ratunkowych jadących do miejsca wystąpienia zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej na liniach kolejowych. Opóźnienia pociągów spowodowane przejazdem pociągu ratunkowego opisywane będą kodem przyczyn opóźnień przypisanym danemu zdarzeniu lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;
 - 2) spowodowane sytuacją nadzwyczajną i zdarzeniami, które bez względu na winnego ich powstania kwalifikowane będą jako przyczyny zewnętrzne lub pochodne (wtórne), nieobciążające przewoźnika i PLK (grupy kodów przyczyn opóźnień 8. i 9. według Załącznika nr 1a do **Instrukcji Ir-14**).
Wyjątek stanowią przyczyny opóźnienia pociągu opisane kodami: 90-1, 90-2, 90-4 oraz 95-1 (tylko w przypadku nieustalenia rzeczywistej przyczyny w okresie rozliczeniowym)
– szacowanie i rozliczenia rekompensat za opóźnienia pociągów realizowane są zgodnie z „Instrukcją o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8”, wymienioną w załączniku 3.2., dostępną na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Ruch i przewozy kolejowe*;
 - 3) zakwalifikowane na kod 23-1 (Urządzenia zasilania trakcji elektrycznej. Spadki, zaniki, brak napięcia w sieci trakcyjnej) oraz kod 23-2 (Przerwy w dostawach energii elektrycznej do odbiorców nietrakcyjnych z sieci dystrybucyjnej przedsiębiorstw energetycznych) z przyczyn leżących po stronie PGE ENERGETYKA KOLEJOWA S.A. lub innego podmiotu świadczącego usługi dystrybucji i sprzedaży energii elektrycznej na cele trakcyjne (przypisane w SEPE właściwemu podmiotowi);
 - 4) realizujących przewóz osób i rzeczy uruchomionych na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów złożonych w terminie późniejszym niż 5 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu, nierealizujących przewozu osób i rzeczy, oraz pojazdów kolejowych z napędem własnym i realizujących przewozy utrzymaniowo-naprawcze (PW, PX, TH, TS, LP, LS, LT, LZ, ZG, ZN, ZU).

⁸ Wartość zostanie podana po zamknięciu rozliczenia RJP 2023/2024

⁹ Wartość zostanie podana po zamknięciu rozliczenia RJP 2023/2024

W przypadku jeżeli przejazd tych pociągów spowodował opóźnienia wtórne pociągów pasażerskich i towarowych, winni tych opóźnień zobowiązani będą do wypłaty rekompensat przewoźnikom, których pociągi zostały opóźnione.

4. Opóźnienia pociągów pasażerskich oczekujących, wynikające ze skomunikowania kwalifikowane będą w przypadku, gdy:
 - 1) ujęte zostaną w systemie SEPE i EDR (Elektronicznym Dzienniku Ruchu) w zakładce „Skomunikowania / Przejścia składu” oraz inne nieujęte w systemach, dla których interwał czasowy między rozkładowym czasem przyjazdu jednego pociągu a odjazdem drugiego umożliwia przesiadkę podróżnych, jako opóźnienie wtórne z pociągu opóźnionego zdążającego na skomunikowanie (przesiadkę);
 - 2) skomunikowania zażądał przewoźnik wiozący podróżnych na przesiadkę, a w rozkładzie jazdy nie ma interwału czasowego umożliwiającego przesiadanie podróżnych, tzn. pociąg zdążający na skomunikowanie przyjeżdża według rozkładu jazdy pociągów w czasie uniemożliwiającym przesiadkę lub po planowym odjeździe pociągu oczekującego – na przewoźnika, który wiezie podróżnych i chce, aby przesiedli się oni do oczekującego pociągu. W tym przypadku opóźnienie pociągu oczekującego będzie opóźnieniem pierwotnym opisanym kodem 51-6 i obciążającym przewoźnika żądającego skomunikowania, którego pociąg zdąży z podróżnymi na przesiadkę;
 - 3) jeżeli w trakcie korzystania z infrastruktury kolejowej wystąpią ograniczenia w jej korzystaniu, spowodowane sytuacją kryzysową bądź nadzwyczajną, powodujące konieczność uruchomienia przez przewoźnika komunikacji zastępczej, to wynikające z tego faktu opóźnienia pociągów oraz opóźnienia pociągów skomunikowanych kwalifikowane będą na Przyczyny pochodne (wtórne) kod 94-1.
5. Sposób kwalifikowania przyczyn opóźnień pociągów spowodowanych wydłużonym czasem jazdy:
 - 1) opóźnienia pociągów (w tym pojazdów kolejowych z napędem), wynikające z wydłużonego czasu jazdy w związku z ograniczeniami prędkości nieujętymi w rozkładzie jazdy, należy kwalifikować na PLK – kody grupy 24., 25., 29., 30. lub kody 32-1 bądź 39-1, w zależności od przyczyny ograniczenia prędkości;
 - 2) wydłużony czas jazdy spowodowany jazdą pociągu po torze przeciwnym do zasadniczego kwalifikowany będzie zgodnie z rzeczywistą przyczyną opóźnienia.
6. Sposób kwalifikowania przyczyn opóźnień pociągów towarowych:
 - 1) w przypadku, gdy z powodu zakłóceń eksploatacyjnych nie jest możliwe kontynuowanie przejazdu pociągu przewoźnika, po wzajemnych uzgodnieniach między stronami Umowy o wykorzystanie, przewoźnik podejmie decyzję o „zdjęciu” drużyny trakcyjnej. Przewoźnik zobowiązany jest maksymalnie w ciągu 300 minut od czasu ustania przyczyny uniemożliwiającej kontynuację przejazdu lub od czasu przekazania przez PLK informacji o możliwości kontynuowania przejazdu zapewnić dla tego pociągu drużynę trakcyjną. W przypadku niespełnienia przez przewoźnika powyższego wymogu opóźnienie pociągu do 300 minut kwalifikowane będzie na pierwotną przyczynę opóźnienia, a powyżej 300 minut na kod 93-3 z grupy Opóźnienia pochodne (wtórne);
 - 2) w przypadku, gdy z powodu zakłóceń eksploatacyjnych nie jest możliwe uruchomienie lub kontynuowanie przejazdu pociągu, PLK powiadamia przewoźnika o zaistniałej sytuacji i pociąg zostaje odwołany lub kończy bieg na stacji pośredniej traktowanej jako stacja zakończenia biegu pociągu. W SEPE rozliczenie rekompensaty za opóźnienie pociągu odbywa się do stacji zakończenia przejazdu;
 - 3) w przypadku, gdy zajętość torów stacji początkowej lub inne przyczyny spowodowane z winy właściciela bocznic kolejowej niebędącej w zarządzaniu przewoźnika lub PLK uniemożliwiają planowe wyprawienie pociągu z tej stacji, opóźnienie kwalifikowane jest na kod 41-1 – Opóźnienia wtórne na sieci PLK spowodowane przez zdarzenia przypisane zarządcy, od którego przyjmowany jest pociąg;
 - 4) w przypadku, gdy zajętość torów stacji docelowej spowodowana jest z winy właściciela bocznic kolejowej, niebędącej w zarządzaniu przewoźnika lub PLK i uniemożliwia doprowadzenie pociągu do tej stacji, a nie jest skutkiem wcześniejszego opóźnienia pociągu na trasie przejazdu, opóźnienie kontowane jest na kod 40-1 – Opóźnienia wtórne na sieci PLK spowodowane przez zdarzenia przypisane zarządcy, któremu przekazywany jest pociąg;

- 5) za opóźnienie pociągu wyprawionego przed czasem, rozliczenie rekompensaty za opóźnienie pociągu następuje od chwili pokrycia się rzeczywistego czasu przejazdu pociągu z jego zaplanowanym rozkładem jazdy. Wtórne opóźnienia pociągów pasażerskich i towarowych spowodowane przez pociąg jadący przed planowym czasem obciążają przewoźnika – właściciela tego pociągu.

5.7.3. Model finansowy

5.7.3.1. Rekompensaty

1. Wysokość rekompensaty należnej przewoźnikowi za minutę opóźnienia pociągu ustalana jest na podstawie uśrednionego kosztu udostępnienia infrastruktury kolejowej dla pociągów pasażerskich i towarowych, określonego według stawek podanych w cenniku na rozkład jazdy pociągów 2024/2025, w przeliczeniu na zrealizowaną w ciągu jednej minuty pracę eksploatacyjną określoną w pociągokilometrach (określoną na podstawie danych z rozkładu jazdy pociągów w drugim półroczu 2023 r. i w pierwszym półroczu 2024 r.).

Stawka rekompensaty za minutę opóźnionego pociągu ustalana jest jako iloraz sumy iloczynów:

- zrealizowanej pracy eksploatacyjnej pociągów towarowych w drugim półroczu 2023 r. i w pierwszym półroczu 2024 r.,
- współczynnika czasu przejazdu dla ruchu towarowego,
- średniej stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej pociągów towarowych w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025,

oraz:

- zrealizowanej pracy eksploatacyjnej pociągów pasażerskich w drugim półroczu 2023 r. i w pierwszym półroczu 2024 r.,
- współczynnika czasu przejazdu dla ruchu pasażerskiego,
- średniej stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej pociągów pasażerskich w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025,

przez sumę pracy eksploatacyjnej zrealizowanej przez pociągi towarowe i pociągi pasażerskie w drugim półroczu 2023 r. i w pierwszym półroczu 2024 r.

Współczynnik czasu przejazdu, oddzielnie dla ruchu towarowego i pasażerskiego, obliczany jest jako iloraz zrealizowanej pracy eksploatacyjnej w drugim półroczu 2023 r. i pierwszym półroczu 2024 r., przez łączny czas przejazdu pociągów wyrażony w minutach.

Wysokość rekompensaty za minutę opóźnienia pociągu w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025 wynosi, **zł¹⁰** (słownie:

Do obliczenia stawki rekompensaty za minutę opóźnienia przyjęto rzeczywisty czas przejazdu pociągów zapewniający uwzględnienie przy kalkulacji takich elementów jak: udział w odpowiedzialności za spowodowanie zakłóceń w ruchu pociągów, zdolność do przywrócenia normalnych warunków ruchu oraz średnie wielkości opóźnień.

2. Do wyznaczenia liczby minut opóźnień podlegającej wypłacie rekompensaty przyjmuje się największą różnicę pomiędzy czasem rzeczywistego przyjazdu do punktu postoju handlowego, zamówionego przez aplikanta i położonego na sieci zarządzanej przez PLK, a czasem rozkładowego przyjazdu, wybraną z całej trasy przejazdu pociągu.
3. Iloczyn wyznaczonej liczby minut opóźnień podlegającej wypłacie rekompensaty i stawki za minutę opóźnienia stanowi wielkość rekompensaty wypłacanej przewoźnikowi – właścicielowi pociągu za jego opóźnienie.
4. W przypadku, gdy opóźnienie pociągu, za które należy rekompensata, spowodowane jest wieloma przyczynami i przypisanymi różnym podmiotom, aby rozdysponować liczbę minut opóźnień i wielkość rekompensaty, o której mowa wyżej na wszystkich odpowiedzialnych system wylicza według udziału procentowego, tzw. liczbę minut obciążeniowych.

¹⁰ Stawka zostanie uzupełniona po ustaleniu cennika na RJP 2024/2025 oraz po pierwszym półroczu 2024 r.

5. Obliczenie udziału procentowego odbywa się poprzez zliczenie wszystkich niewyzerowanych minut opóźnień zarejestrowanych od początkowej stacji biegu pociągu do miejsca osiągnięcia największego opóźnienia w rozbiciu na winnych i poszczególne przyczyny opóźnień (kody). Stosunek liczby minut przypisanych poszczególnym podmiotom odpowiedzialnym za opóźnienie do wyznaczonej liczby minut podlegającej wypłacie rekompensaty określa udział procentowy w opóźnieniu pociągu.
6. Procent udziału pomnożony przez liczbę minut podlegającej wypłacie rekompensaty za opóźnienie pociągu określa liczbę minut obciążeniowych (dla winnych i dla poszczególnych przyczyn), które po pomnożeniu przez stawkę za minutę opóźnienia określają wielkość rekompensaty jaką winni opóźnienia pociągu wypłacają przewoźnikowi – właścicielowi opóźnionego pociągu.
7. Na podstawie dokumentacji prowadzonej przez PLK, o której mowa w ust. 10 pkt 3, PLK określa dla wszystkich uczestników procesu przewozowego, mających udział w powstaniu opóźnienia pociągu, ich procentowy udział w liczbie minut opóźnienia pociągu, określonej zgodnie z ust. 5.
8. Według określonego zgodnie z ust. 5 procentowego udziału w opóźnieniu pociągu, PLK ustala liczbę minut opóźnienia przypisaną każdemu odpowiedzialnemu za opóźnienia pociągu w odniesieniu do liczby minut opóźnienia pociągu, określonej zgodnie z ust. 6. Liczba minut opóźnienia (minuty obciążające) obliczana będzie automatycznie w SEPE („Plan wykonania”, zakładka „Rozliczenie planu wykonania”) i po przeliczeniu przez system na wielkość rekompensat – „Billing” będzie podstawą do wystawiania not obciążeniowych.
9. Aby ograniczyć wielkość wtórnych opóźnień pociągów podlegającą wypłacie rekompensat, w przypadku długotrwałego opóźnienia pociągu (tj. trwającego ponad 300 minut), na pierwotną przyczynę przypisuje się maksymalnie 300 minut.
Pozostałą część minut brakujących do pokrycia rzeczywistego opóźnienia w punkcie jego powstania – opisuje się kodem 91-1 z grupy „Opóźnienia pochodne (wtórne)”.
Do opisu dalszych wtórnych opóźnień tego samego już opóźnionego pociągu, będących konsekwencją pierwotnej długotrwałej przyczyny - stosuje się kod 91-1.
Jeżeli przejazd tak opisanego opóźnionego pociągu powoduje opóźnienia wtórne innych pociągów, do ich opisu stosowany będzie kod przyczyny opóźnienia 92-1 „Zajętość toru spowodowana przez inny opóźniony pociąg”.
Za wszystkie opóźnienia opisane kodami z 9. grupy – ani PLK ani przewoźnik nie ponoszą odpowiedzialności.
10. PLK koordynuje wypłacanie rekompensat w następujący sposób:
 - 1) PLK wypłaca przewoźnikowi rekompensatę, jeżeli pociągi przewoźnika wymienione w podrozdziale [5.7.1](#) ust. 4 zostaną na drodze przebiegu opóźnione przez PLK (w tym jego podwykonawców) lub innych przewoźników;
 - 2) przewoźnik wypłaca PLK rekompensatę za opóźnienia pociągów innych przewoźników wymienione w podrozdziale [5.7.1](#) ust. 4 w przypadku, gdy spowodował on ich opóźnienie;
 - 3) podstawę rozliczeń rekompensat dla każdego okresu rozliczeniowego w zakresie opóźnień pociągów stanowi uzgodniona z przewoźnikiem autoryzowana dokumentacja prowadzona przez PLK – „Plan wykonania” (zakładka „Rozliczenie planu wykonania” – raport należności i zobowiązań PLK wyliczany automatycznie w SEPE, tzw. billing rozliczeń);
 - 4) rozliczenia rekompensat realizowane są w cyklu miesięcznym, rozliczenie każdego miesiąca powinno być zakończone do 20. dnia miesiąca następującego po okresie rozliczeniowym z zastrzeżeniem, że w przypadku zmiany stawki rekompensaty za minutę opóźnienia w trakcie grudniowej zmiany rozkładu jazdy, miesiąc ten rozliczany jest dwukrotnie oddzielnie poprzedni i nowy rozkład jazdy. Rozliczenie powinno obejmować również opóźnienia pociągów oznaczonych przez przewoźnika w SEPE symbolem „R”. Jeżeli PLK w ustalonym czasie nie wyjaśni reklamacji przewoźnika dotyczących przyczyn opóźnień pociągów, rekompensata za opóźnienie obciąża PLK.

5.7.3.2. Sankcje za działania zakłócające eksploatację sieci kolejowej

1. PLK obciąży przewoźnika karą pieniężną za działania zakłócające eksploatację sieci kolejowej w przypadku łącznego spełnienia poniższych przesłanek:
 - 1) nieosiągnięcia przez przewoźników punktualności kwalifikowanej według segmentów przewozów, o której mowa w podrozdziale [5.7.1](#) ust. 7;
 - 2) nieosiągnięcia przez przewoźnika punktualności kwalifikowanej, o której mowa w podrozdziale [5.7.1](#) ust. 3;
 - 3) nieosiągnięcia przez przewoźnika co najmniej punktualności, o której mowa w § 18 [Rozporządzenia](#).
2. Wysokość kary ustalana jest jako iloczyn:
 - 1) liczby kursujących pociągów przewoźnika w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2024/2025;
 - 2) różnicy punktualności kwalifikowanej przewoźnika, o której mowa w podrozdziale [5.7.1](#) ust. 3 i uzyskanej punktualności przez przewoźnika w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2024/2025;
 - 3) stawki za minutę opóźnienia;
 - 4) średniej arytmetycznej liczby minut opóźnienia pociągu z winy przewoźnika.
3. Wysokość kary dla danego przewoźnika nie może być większa niż **0,1%** opłaty podstawowej naliczonej danemu przewoźnikowi w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2024/2025.
4. Jednorazowe obciążenie karą nastąpi w terminie nieprzekraczającym **31 marca 2026 r.**

5.7.3.3. Premie za osiągnięcie poziomu wyników wyższego niż określony w planie wykonania

1. PLK wypłaci przewoźnikowi premię pieniężną w przypadku łącznego spełnienia poniższych przesłanek:
 - 1) osiągnięcia przez przewoźników punktualności wyższej niż ustalona punktualność według segmentów przewozów, o której mowa w podrozdziale [5.7.1](#) ust. 7;
 - 2) osiągnięcia przez przewoźnika punktualności kwalifikowanej wyższej niż określona zgodnie z podrozdziałem [5.7.1](#) ust. 3;
 - 3) osiągnięcia przez przewoźnika co najmniej punktualności, o której mowa w § 18 [Rozporządzenia](#).
2. Wysokość premii ustalana jest jako iloczyn:
 - 1) liczby kursujących pociągów przewoźnika w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2024/2025;
 - 2) różnicy punktualności uzyskanej przez przewoźnika w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2024/2025 i punktualności kwalifikowanej przewoźnika w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2023/2024;
 - 3) średniej długości relacji nieopóźnionych pociągów;
 - 4) średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych podanej w **załączniku 9.1**.
3. Wysokość premii dla danego przewoźnika nie może być większa niż **0,1%** opłaty podstawowej naliczonej danemu przewoźnikowi w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2024/2025.
4. Jednorazowa wypłata premii nastąpi w terminie nieprzekraczającym **31 marca 2026 r.**

5.7.4. System zarządzania i rozwiązywania konfliktów

1. Zasady uzgodnień opóźnień pociągów, rozpatrywania reklamacji i rozstrzygnięcia sporów:
 - 1) przewoźnik obligatoryjnie dokonuje weryfikacji i autoryzacji jakości przejazdu pociągów w SEPE moduł Autoryzacja.
Dostęp do modułu przewoźnik uzyskuje zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziale [6.4](#) ust. 2. Autoryzacji należy dokonać najpóźniej w ciągu 3 dni roboczych po zakończeniu biegu pociągu zaznaczając opcję „T – zgoda” lub w przypadku zgłoszenia zastrzeżeń opcję „R – reklamacje”.

W przypadku braku weryfikacji i autoryzacji przejazdu pociągu w ww. terminie uznaje się, że przewoźnik wyraził zgodę na zakwalifikowane przyczyny opóźnień;

- 2) w przypadku zgłoszenia zastrzeżenia przez przewoźnika, co do prawidłowości opisu przyczyny opóźnienia pociągu (oznaczenia w SEPE opcji „R – reklamacje”), wyznaczeni pracownicy PLK zobowiązani są bezzwłocznie, w uzasadnionych przypadkach nie później niż w ciągu 3 dni roboczych od chwili złożenia reklamacji zapisanej w SEPE, podjąć decyzję w sprawie zastrzeżeń przewoźnika;
- 3) zażalenia co do sposobu realizacji reklamacji w zakresie opisu przyczyn opóźnień pociągów na szczeblu dyspozytorskim, bezzwłocznie po realizacji etapów wymienionych w pkt 1 i 2, w uzasadnionych przypadkach nie później jak w siódmej dobie po zakończeniu biegu pociągu, przewoźnik składa do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK, które w ciągu 3 kolejnych dni roboczych rozpatruje zastrzeżenia przewoźnika i informuje go o sposobie rozpatrzenia;
- 4) jeżeli po realizacji powyższych procedur przewoźnik w dalszym ciągu ma zastrzeżenia co do zasadności i poprawności realizacji jego odwołania, przysługuje mu prawo złożenia bezzwłocznie reklamacji do Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali PLK lub w uzasadnionych przypadkach w terminie nie późniejszym jak do 10. dnia następnego miesiąca.

Czas w jakim Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali PLK rozpatruje reklamację wynosi maksymalnie 5 dni roboczych. Przewoźnik powinien zostać poinformowany o sposobie rozpatrzenia jego zastrzeżeń.

W przypadku niekorzystnego rozpatrzenia zastrzeżeń, przewoźnikowi przysługuje prawo do złożenia odwołania w terminie do 15. dnia następnego miesiąca.

Ponadto, przewoźnik może żądać od PLK stosownej dokumentacji, związanej z opóźnieniem pociągu;

- 5) w końcowym etapie rozpatrywania reklamacji dotyczących przyczyn opóźnień pociągów przez Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali PLK, obowiązuje zasada, że wszystkie wątpliwe i niewyjaśnione w określonym czasie przyczyny opóźnień pociągów, wynikające z nieprawidłowego funkcjonowania zasobów infrastruktury kolejowej – obciążają PLK;
- 6) jeśli w konkretnym przypadku, gdy przyczyna była ustalona i wskazywała jako winnego przewoźnika, a przewoźnik uważa, że nie jest odpowiedzialny za opóźnienie, ciężar udowodnienia powyższego należy do przewoźnika.

2. Procedurę rozliczenia rekompensaty za opóźnienia pociągów w ramach Planu wykonania określa Umowa o wykorzystanie.

5.8. Zmiany w opłatach

1. System opłat, o którym mowa w podrozdziale [5.2](#) nie ulegnie zmianie w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2024/2025, z uwzględnieniem art. 33 ust. 21 [Ustawy](#).
2. „Wykaz linii kolejowych o szerokości torów 1435 mm zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z przyporządkowaniem im cennikowych kategorii”, stanowiący **załącznik 9.3**, podlega aktualizacji w terminach rozpoczęcia zmienionej organizacji ruchu, wskazanych w **załączniku 5.2**.

5.9. Rozliczenia

Zasady rozliczeń

1. Rozliczenia aplikantów i przewoźników za świadczone usługi dokonywane są według zasad zawartych w Umowach o przydzielenie lub Umowach o wykorzystanie.
2. Rozliczanie należności dokonywane jest z zachowaniem 21-dniowego terminu płatności od daty wystawienia faktury.
3. Za opóźnienia w regulowaniu należności naliczane są odsetki.
4. Do opłat, o których mowa w niniejszym rozdziale doliczany jest, na podstawie odrębnych przepisów, należny podatek od towarów i usług.

Gwarancje finansowe

5. PLK może żądać przedstawienia przez aplikanta lub przewoźnika gwarancji finansowej, o której mowa w [rozporządzeniu wykonawczym Komisji \(UE\) 2015/10 z dnia 6 stycznia 2015 r. w sprawie kryteriów w odniesieniu do wnioskodawców składających wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz uchylającym rozporządzenie wykonawcze Komisji \(UE\) nr 870/2014](#).
6. Gwarancja finansowa może być składana wyłącznie w formie:
- 1) płatności zaliczkowych mających na celu zmniejszenie i uregulowanie z wyprzedzeniem przyszłych zobowiązań do dokonania płatności z tytułu opłat za usługi wykonywane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej;
 - 2) gwarancji instytucji finansowych, które zobowiążą się do uregulowania zobowiązań do dokonania płatności z tytułu opłat za usługi wykonywane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej z chwilą, gdy staną się one wymagalne.
- Gwarancja wystawiona przez bank lub zakład ubezpieczeń nienadzorowany przez Komisję Nadzoru Finansowego (zwaną dalej „KNF”) albo wystawiona przez zagraniczną instytucję kredytową lub ubezpieczeniową nienotyfikowaną w KNF wymaga uzyskania regwarancji od podmiotu nadzorowanego przez KNF lub od zagranicznej instytucji kredytowej lub ubezpieczeniowej notyfikowanej w KNF (zakładka podmioty sektora bankowego oraz podmioty rynku ubezpieczeniowego na stronie KNF: <https://www.knf.gov.pl/>).
- Gwarancja nie może być wystawiona przez bank lub zakład ubezpieczeń objęty postępowaniem naprawczym, restrukturyzacyjnym, upadłościowym lub likwidacyjnym.
- Gwarancja powinna być wystawiona przez bank lub zakład ubezpieczeń, którego działalność jest prowadzona w sposób prawidłowy, ostrożny oraz stabilny. Pochodzące z obszaru Federacji Rosyjskiej i Republiki Białorusi wyżej opisane instytucje, PLK traktuje jako istotną wątpliwość, co do tego, że działalność tych podmiotów spełnia powyższy wymóg.
- W konsekwencji PLK uznaje, że wystawienie gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej przez bank lub zakład ubezpieczeń pochodzący z ww. obszaru, nie stanowi zabezpieczenia Umowy o przydzielenie lub Umowy o wykorzystanie.
7. PLK opiera swoje żądanie przedstawienia gwarancji finansowej na ocenie wiarygodności kredytowej aplikanta lub przewoźnika nie starszej niż dwa lata, udostępnionej przez agencję ratingową lub inny podmiot opracowujący zawodowo ratingi lub punktowe oceny kredytowe.
8. PLK poinformuje na wniosek aplikanta lub przewoźnika o przyznanej mu ocenie wiarygodności kredytowej przez podmiot opracowujący zawodowo ratingi lub punktowe oceny kredytowe.
9. Wysokość wymaganej przez PLK gwarancji finansowej od aplikanta lub przewoźnika odpowiada równowartości sumy kwot brutto opłat za zamówione usługi w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane z przejazdami pociągów oraz szacowanych opłat brutto za manewry i postoje pojazdów kolejowych, naliczonych za maksymalnie dwa kolejno następujące po sobie okresy rozliczeniowe. Termin ważności gwarancji finansowej wystawionej przez instytucję finansową musi obejmować cały rozkład jazdy oraz 2 miesiące następujące po jego zakończeniu.
10. PLK stosuje następujące wymogi w zakresie gwarancji finansowych:
- 1) dla aplikanta, który nie jest przewoźnikiem:
 - a) w przypadku pozytywnej oceny ratingowej lub wiarygodności kredytowej PLK nie będzie żądać przedstawienia gwarancji instytucji finansowych, o ile bieżące należności wskazanego do wykorzystania zdolności przepustowej przewoźnika, będą regulowane, w terminie do 60 dni od daty ich wymagalności,
 - b) w przypadku negatywnej oceny ratingowej lub wiarygodności kredytowej (lub ich braku), PLK ma prawo żądać przedstawienia gwarancji instytucji finansowych zabezpieczającej przyszłe należności wskazanego do wykorzystania zdolności przepustowej przewoźnika;
 - 2) dla przewoźnika:
 - a) w przypadku pozytywnej oceny ratingowej lub wiarygodności kredytowej PLK nie będzie żądać przedstawienia gwarancji finansowej, o ile bieżące należności za wykonywane usługi będą regulowane w terminie do 60 dni od daty ich wymagalności,
 - b) w przypadku negatywnej oceny ratingowej lub wiarygodności kredytowej i niewystąpienia w okresie ostatnich 12 miesięcy przypadku zalegania z płatnością powyżej 30 dni od daty jej

- wymagalności, PLK nie będzie żądać przedstawienia gwarancji finansowej, natomiast PLK ma prawo żądać przedstawienia gwarancji finansowej, o ile bieżące należności za wykonywane usługi nie będą regulowane w terminie do 30 dni od daty ich wymagalności,
- c) w przypadku negatywnej oceny ratingowej lub wiarygodności kredytowej i wystąpienia w okresie ostatnich 12 miesięcy przynajmniej jednego przypadku zalegania z płatnością powyżej 30 dni od daty jej wymagalności, PLK ma prawo żądać przedstawienia gwarancji finansowej zabezpieczającej przyszłe należności w terminie 10 dni przed pierwszym dniem miesiąca, w którym rozpoczyna się realizacja przejazdów pociągów.
11. PLK ma prawo żądać uzupełnienia/wystawienia dodatkowej gwarancji finansowej w następujących przypadkach:
 - 1) gdy w okresie 2 miesięcy wartość opłat za zamówione usługi w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej związane z przejazdami pociągów oraz szacowanych opłat za manewry i postoje pojazdów kolejowych, przekroczy wartości, o których mowa w ust. 9;
 - 2) gdy PLK wykorzysta część lub całość gwarancji finansowej w celu pokrycia wymagalnych zobowiązań finansowych przewoźnika.
 12. W przypadku nieprzedstawienia lub nieuzupełnienia gwarancji finansowej w terminie ustalonym przez PLK w Umowie o przydzielenie, aplikant niebędący przewoźnikiem zostanie wezwany do wniesienia gwarancji instytucji finansowej w terminie 10 dni od dnia otrzymania wezwania.
 13. W przypadku nieprzedstawienia lub nieuzupełnienia gwarancji finansowej w terminie ustalonym przez PLK w Umowie o wykorzystanie, przewoźnik zostanie wezwany do wniesienia gwarancji instytucji finansowej w terminie 10 dni lub dokonania płatności zaliczkowej w terminie 7 dni od dnia otrzymania wezwania. Nieprzedstawienie lub nieuzupełnienie przez przewoźnika wymaganej wezwaniem gwarancji finansowej (rozumianej jako płatność zaliczkowa lub gwarancja instytucji finansowej) może skutkować wystąpieniem przez PLK z wnioskiem do Prezesa UTK o wyrażenie zgody na rozwiązanie Umowy o wykorzystanie.
 14. Gwarancja instytucji finansowej powinna być przedstawiona według wzoru stanowiącego załącznik do Umowy o przydzielenie lub Umowy o wykorzystanie. PLK dopuszcza gwarancje, których zapisy odbiegają od przedstawionego wzoru, po wcześniejszej akceptacji ich treści.
 15. Szczegóły przedstawiania, uzupełniania i uruchomienia zapłaty gwarancji instytucji finansowych określają Umowy o przydzielenie lub Umowy o wykorzystanie.
 16. PLK nie żąda przedstawienia gwarancji instytucji finansowej w przypadku wnoszenia opłat za usługi wykonywane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej bezpośrednio na rzecz PLK przez właściwy organ zgodnie z [rozporządzeniem \(WE\) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady \(EWG\) nr 1191/69 i \(EWG\) nr 1107/70.](#)

6. EKSPLOATACJA

6.1. Wprowadzenie

1. Ruch pociągów na liniach PLK odbywa się według opracowanego rozkładu jazdy pociągów na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów.
2. Skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym albo pojazd trakcyjny osygnalizowany i przygotowany do jazdy uzyskuje status pociągu z chwilą zgłoszenia gotowości do odjazdu na stacji początkowej.
3. Status pociągu utrzymują wszystkie pociągi wjeżdżające z sieci innych zarządców (z opóźnieniem nieprzekraczającym 18 godzin, zgodnie z pkt 7 załącznika VII do [dyrektywy 2012/34/UE](#)) lub obiektów infrastruktury usługowej lub infrastruktury prywatnej na podstawie rozkładu jazdy.
4. Status pociągu wygasa w przypadku:
 - 1) przybycia pociągu do stacji końcowej określonej w rozkładzie jazdy lub wyjazdu pociągu z sieci PLK;
 - 2) zgłoszenia przez maszynistę pociągu na stacji pośredniej braku możliwości kontynuowania dalszej jazdy z przyczyn leżących po stronie przewoźnika lub niezgłoszenia gotowości do jego odjazdu w przeciągu 24 godzin od chwili przybycia do stacji pośredniej.

W przypadku wygaśnięcia statusu pociągu, jego ponowne uruchomienie następuje po przydzieleniu nowej trasy pociągu.

5. Zasady zgłaszania przez uprawnionego pracownika przewoźnika gotowości pociągu do odjazdu, o czym mowa w ust. 2, uregulowane są w „**Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1**”, wymienionej w **załączniku 3.1**, dostępnej na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Ruch i przewozy kolejowe*.
6. Zgłoszenie gotowości do odjazdu uznaje się za dokonane w terminie zobowiązującym PLK do zrealizowania przejazdu zgodnie z Umową o wykorzystanie, jedynie w przypadku, gdy dokonane jest przed rozkładowym odjazdem pociągu, w czasie ustalonym w regulaminie technicznym, za wyjątkiem zmiany drużyny trakcyjnej, po której zgłoszenie gotowości do odjazdu powinno nastąpić w czasie umożliwiającym rozkładowy odjazd pociągu.

W przypadku niedotrzymania terminu zgłoszenia gotowości do odjazdu pociągu, według zasad opisanych wyżej, przewoźnikowi nie przysługuje w stosunku do PLK prawo roszczenia dotyczącego punktualności przejazdu.

6.2. Przepisy eksploatacyjne

1. Przewoźnik zobowiązany jest do przestrzegania zasad i warunków prowadzenia ruchu na liniach kolejowych, określonych w [rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji](#).
Pracowników przewoźnika wykonujących czynności związane bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu kolejowego obowiązują przepisy bezpieczeństwa wskazane w **załączniku 3.1**.
Aplikanta i przewoźnika korzystającego z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK obowiązują ponadto przepisy wewnętrzne wymienione w **załączniku 3.2**.
W ruchu granicznym dodatkowo obowiązują zasady prowadzenia ruchu kolejowego określone odrębnymi porozumieniami, regulaminami lub instrukcjami.
2. Przepisy wewnętrzne ogłaszane są w Biuletynie PLK dostępnym na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*

3. Instrukcje i inne przepisy wewnętrzne PLK, wskazane w **załącznikach 3.1 i 3.2** publikowane są na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*
4. O zmianach przepisów wewnętrznych, wskazanych w **załącznikach 3.1 i 3.2** oraz porozumień, regulaminów lub instrukcji obowiązujących w ruchu granicznym, o których mowa w ust. 1, PLK powiadamia aplikantów w terminie umożliwiającym przygotowanie się do wprowadzenia zmian, jednak nie później niż 30 dni kalendarzowych przed wejściem w życie tych zmian.
5. Porozumienia, regulaminy i instrukcje, o których mowa w ust. 1 oraz wyciągi z aktualnych regulaminów technicznych, a także plany schematyczne posterunków ruchu dostępne są na stronie internetowej www.plk-sa.pl, po zalogowaniu się w ISZTP lub poprzez interfejs OCTOPUS w części pasywnej. W przypadku ich braku na stronie internetowej, na pisemne wystąpienie przewoźnika, właściwy terytorialnie zakład linii kolejowych PLK przesyła je nieodpłatnie w wersji elektronicznej, a w razie potrzeby dokonuje odpłatnie na wniosek przewoźnika szkoleń jego pracowników.
6. Podstawowe informacje o warunkach korzystania z odcinków transgranicznych dostępne są na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminy / Podstawowe informacje o warunkach korzystania z odcinków transgranicznych*
7. Maszyniści prowadzący pojazdy kolejowe po sieci PLK muszą posługiwać się językiem polskim. W ruchu granicznym prowadzonym na odcinkach linii kolejowych ujętych w miejscowych porozumieniach granicznych z państwami członkowskimi Unii Europejskiej sąsiadującymi z Rzeczpospolitą Polską, przewoźnik może złożyć wniosek o zwolnienie jednego lub więcej maszynistów z wymogu posiadania umiejętności w zakresie rozumienia i komunikowania się na poziomie B1 europejskiego systemu opisu kształcenia językowego. Wnioski o udzielenie odstępstwa od wymagań językowych należy przesłać na adres:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala

Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej

03-734 Warszawa, ul. Targowa 74

e-mail: ies@plk-sa.pl

Zasady udzielania odstępstw od wymagań językowych dla maszynistów w ruchu granicznym określa **załącznik 14**.

6.3. Działania operacyjne

6.3.1. Zasady

1. Realizację przejazdów poprzedza planowanie dyspozytorskie uruchomienia pociągów, w którym przewoźnik zobowiązany jest do wprowadzenia informacji za pomocą udostępnionego w SEPE modułu Planowanie.

Dostęp do modułu przewoźnik uzyskuje zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziale [6.4](#) ust 2.

Planowanie dyspozytorskie pociągów nie obejmuje pociągów pasażerskich z podróżnymi, za wyjątkiem odwołania tych pociągów.

Dla pociągów z towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka (TWR) i przesyłkami nadzwyczajnymi, przewoźnik wprowadza do SEPE dodatkowe informacje o planowanym włączeniu do składu pociągu wagonów z:

- 1) TWR, wprowadzając (wybierając):
 - a) liczbę wagonów dla poszczególnych numerów UN i zagrożenia,
 - b) relację przesyłki z TWR w pociągu: od/do, tj. stację włączenia i stację wyłączenia wagonów dla poszczególnych numerów UN i zagrożeń;
- 2) przesyłkami nadzwyczajnymi (PN) wprowadzając (wybierając):
 - a) liczbę wagonów,
 - b) typ ograniczenia, np. przekroczona skrajnia, przekroczone naciski, długie szyny, High Cube,
 - c) trasę przejazdu w pociągu: od/do, tj.: stację włączenia i stację wyłączenia,
 - d) relacje przesyłki nadzwyczajnej, tj.: stację nadania i stację przeznaczenia,

- e) numer zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej lub krajowej oraz wydane do tej zgody zarządzenia na przewóz przesyłki nadzwyczajnej (wskazany jest dołączyć wszystkie zarządzenia na przewóz na całej trasie przewozu) lub zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej będącej jednocześnie zarządzeniem przewozu przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej lub krajowej.

Po wprowadzeniu powyższych informacji potwierdza planowanie zgłaszając telefonicznie do właściwej terytorialnie (uruchomienia, włączenia) ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK (kontakt według **załącznika 4.3**), gdzie otrzymuje dowodne potwierdzenie planowania.

W przypadku braku możliwości zaplanowania w SEPE, przewoźnik zgłasza telefonicznie powyższe informacje do właściwej terytorialnie (uruchomienia, włączenia) ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK (kontakt według **załącznika 4.3**), gdzie otrzymuje dowodne potwierdzenie planowania.

2. Przewoźnik zgłasza informacje, o których mowa w ust. 1 w godzinach:
- 1) 21:00 do 22:00 dnia poprzedniego, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w dniu następnym, w godzinach 0:01 do 6:00;
 - 2) 3:00 do 4:00, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 6:01 do 12:00;
 - 3) 9:00 do 10:00, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 12:01 do 18:00;
 - 4) 15:00 do 16:00, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 18:01 do 0:00.

W uzasadnionych przypadkach, PLK dopuszcza przekazanie dodatkowych informacji o włączeniu do składu pociągu wagonów z towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka (TWR) oraz przesyłkami nadzwyczajnymi poza procesem planowania dyspozytorskiego, jednak nie później niż na 60 minut przed odjazdem pociągu.

3. W przypadku odstępstw od rozkładu jazdy pociągów przy regulowaniu ruchu pociągów obowiązują stopnie pierwszeństwa pociągów wskazane w podrozdziale [4.5.1](#) ust. 3, z uwzględnieniem wykorzystania zdolności przepustowej oraz minimalizacji opóźnień. Dodatkowo w ruchu towarowym pierwszeństwo mają pociągi jadące zgodnie z rozkładem jazdy.
4. Dyspozytor właściwej terytorialnie ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK dla miejsca uruchomienia pociągu może zezwolić na uruchomienie pociągu, którego zgłoszenie gotowości pociągu do odjazdu, z przyczyn leżących wyłącznie po stronie przewoźnika, nastąpiło z opóźnieniem nie dłuższym niż 12 godzin.

PLK przyjmuje do przejazdu pociąg zgłoszony z opóźnieniem bez 12-godzinnego limitu czasu, jeżeli opóźnienie powstało z przyczyn wyłącznie leżących po stronie PLK.

Przyjęty do przejazdu opóźniony pociąg prowadzony jest z zastosowaniem czasów jazdy z rozkładu jazdy pociągów opracowanego dla tej trasy.

5. Przewoźnik w przypadku nieplanowej zmiany drużyn trakcyjnych lub konduktorskich uzgadnia stację tej zmiany z dyspozytorem właściwej terytorialnie ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK.
6. Pracownicy PLK odpowiedzialni za prowadzenie ruchu pociągów, wydają maszynistom prowadzącym pojazdy kolejowe z napędem wiążące polecenia w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i prowadzenia ruchu na liniach kolejowych PLK.
7. W przypadku zaistnienia, z przyczyn techniczno-ruchowych lub potrzeby efektywnego wykorzystania linii kolejowych, konieczności dostosowania organizacji przewozów do nowych warunków ujawnionych w czasie użytkowania linii/odcinków kolejowych, PLK powiadamia przewoźników o zmianach, których mogą dotyczyć te wymagania.
8. Zasady przeprowadzania czynności sprawdzających przez uprawniony personel PLK określone zostały w **załączniku 11**.
9. Wprowadzenie komunikacji zastępczej przez przewoźnika z powodu zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych lub nieplanowanych zamknięć torowych, nieujętych w ZRJ, odbywa się w trybie operatywnego uzgodnienia z właściwą terenowo ekspozyturą Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK (zgodnie z **załącznikiem 4.3**).

Przewoźnik, przed wprowadzeniem komunikacji zastępczej, informuje właściwą terenowo ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK podając:

- 1) datę i godzinę wprowadzenia komunikacji zastępczej;
- 2) wykaz pociągów, za które zostanie wprowadzona komunikacja zastępcza;
- 3) relację trasy przejazdu komunikacji zastępczej.

Wyżej wymienione informacje powinny być również przekazane w formie elektronicznej na adres e-mail właściwej terenowo ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK.

6.3.2. Przepisy eksploatacyjne

1. Szczegółowe zasady prowadzenia ruchu pociągów określa „Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1”.
2. W przypadku korzystania z systemu ERTMS/ETCS, szczegółowe zasady prowadzenia ruchu pociągów określają:
 - 1) „Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 Ir-1a”;
 - 2) „Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 Ir-1b”.
3. Zasady i sposób wykonywania manewrów na liniach kolejowych PLK określa „Instrukcja o technice wykonywania manewrów Ir-9”.
4. Instrukcje wskazane w ust. 1-3 oraz wymienione w załącznikach 3.1 i 3.2 dostępne są na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*

6.3.3. Zakłócenia

6.3.3.1. Specjalne działania podejmowane w przypadku zakłóceń i nieprzewidzianych problemów

1. W sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych, w szczególności wynikających z potrzeb obronności i bezpieczeństwa państwa, PLK wstrzymuje lub ogranicza ruch kolejowy oraz decyduje o zakresie modyfikacji procesu przewozowego.
2. PLK ma prawo żądania wyznaczenia przez przewoźnika swoich przedstawicieli do składu zespołów zarządzania kryzysowego, powoływanych i tworzonych w strukturach PLK w sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych.
3. Postępowanie w przypadku wystąpienia zagrożeń i sytuacji kryzysowych określają:
 - 1) „Zasady organizacji kolejowego systemu zarządzania kryzysowego w czasie wystąpienia zagrożeń oraz sytuacji kryzysowych na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy” (zwane dalej „Zasadami organizacji”);
 - 2) „Zasady monitorowania bieżącej pracy eksploatacyjno-przewozowej i postępowania w czasie wystąpienia zagrożeń, sytuacji kryzysowych, innych wydarzeń na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy” (zwane dalej „Zasadami monitorowania”);
 - 3) tworzone na podstawie Zasad organizacji i Zasad monitorowania „Procedury działania na wypadek zaistnienia katastrof naturalnych, aktów terrorystycznych lub sabotażowych, w tym modułów zadaniowych na poszczególne stopnie alarmowe, stopnie alarmowe CRP, strajków i protestów połączonych z blokadą torów i obiektów kolejowych, awarii technicznych” (zwane „procedurami reagowania kryzysowego”).
4. W ramach kolejowego systemu zarządzania kryzysowego, w przypadku zaistnienia konieczności odwołania pociągów w obszarze działania ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK, decyzje o odwołaniu pociągów podejmuje przewodniczący regionalnego zespołu zarządzania kryzysowego, a w przypadku, gdy zespół ten nie został powołany – naczelnik ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK po powiadomieniu zainteresowanych przewoźników.

PLK i przewoźnicy w ramach kolejowego systemu zarządzania kryzysowego, odpowiednio do zakresu działań ich dotyczących, ponoszą wszelkie koszty wynikające z realizacji przedsięwzięć zmierzających do utrzymania przejezdności lub zabezpieczenia technicznego linii.

5. W ramach kolejowego systemu zarządzania kryzysowego, w przypadku zaistnienia konieczności wstrzymania ruchu pociągów w skali całej sieci kolejowej, decyzję podejmuje Przewodniczący Kolejowego Zespołu Zarządzania Kryzysowego bądź jego Zastępca lub Przewodniczący Kolejowego Centrum Zarządzania Kryzysowego bądź jego Zastępca.

6.3.3.2. Postępowanie w razie zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym

1. W przypadku wystąpienia zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku, incydentu) lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej w transporcie kolejowym, uczestnicy procesu przejazdu są zobowiązani do postępowania zgodnego z [rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym](#) oraz przepisami wewnętrznymi wymienionymi w **załączniku 3.2**.

Zasady powiadamiania o zdarzeniach i sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych, tryb powoływania i pracy komisji kolejowych, reguły kwalifikacji zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych oraz zasady dokumentowania prowadzonych postępowań określa „**Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8**”, wymieniona w **załączniku 3.2**, dostępna na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Ruch i przewozy kolejowe*.

2. Każdy pracownik przewoźnika oraz PLK, który zauważył, że może dojść lub doszło do wydarzenia kolejowego (w szczególności zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, o których mowa w ust. 1), na obszarze kolejowym, powinien:
 - 1) użyć wszelkich możliwych i dostępnych środków, aby wyeliminować zagrożenie i zapobiec zwiększeniu jego zasięgu oraz ograniczyć skutki;
 - 2) poinformować o tym pracownika najbliższego posterunku ruchu PLK.
3. Jeżeli w wyniku zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, o których mowa w ust. 1, nastąpiło lub może nastąpić bezpośrednie zagrożenie szkodą w środowisku lub szkoda w środowisku, zanieczyszczenie środowiska lub elementów infrastruktury lub istnieje ryzyko eksplozji, pożaru lub inne niebezpieczeństwo dla funkcjonowania kolei, pracownik przewoźnika oraz PLK zobowiązany jest niezwłocznie zawiadomić pracownika najbliższego posterunku ruchu PLK, za pośrednictwem którego dokonywane są powiadomienia zgodnie z przepisami, o których mowa w ust. 1 i wdrażane wszelkie możliwe środki eliminujące zagrożenia i zapobiegawcze.
4. PLK i przewoźnik zobowiązani są do:
 - 1) niesienia pomocy poszkodowanym;
 - 2) współdziałania w celu zminimalizowania negatywnych skutków zaistniałych zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1;
 - 3) współdziałania przy usuwaniu szkód i jak najszybszym przywracaniu ruchu kolejowego;
 - 4) współdziałania przy ustalaniu przyczyn zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, o których mowa w ust. 1;
 - 5) współdziałania przy usuwaniu źródeł zanieczyszczenia środowiska i jego skutków.
5. Po zakończeniu postępowania w sprawie zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, powodujących straty jednej ze stron Umowy o wykorzystanie, dyrektor zakładu linii kolejowych PLK właściwego terytorialnie dla miejsca wystąpienia zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, powołuje zespół do ustalenia powstałych strat i odpowiedzialności za nie. Zespół może powołać również przewoźnik, jeżeli zespół nie został powołany przez dyrektora zakładu linii kolejowych PLK, w ciągu 7 dni od daty zakończenia prac komisji kolejowej lub w przypadku sytuacji potencjalnie niebezpiecznej – sporządzenia sprawozdania końcowego.

W skład tego zespołu wchodzi przedstawiciele PLK i przewoźnika posiadający stosowne upoważnienia. Do wydawania upoważnień ze strony PLK upoważniony jest dyrektor zakładu linii

kolejowych PLK właściwego terytorialnie dla miejsca wystąpienia zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, a ze strony przewoźnika osoba wskazana w Umowie o wykorzystanie.

Każde posiedzenie zespołu jest protokolowane przez stronę powołującą zespół i podpisywane przez wszystkich członków zespołu, a protokół z ostatniego posiedzenia, oprócz ustalenia wysokości strat i odpowiedzialności za nie, określa sposób i termin rozliczeń finansowych.

W przypadku braku porozumienia Stron, protokół z ostatniego posiedzenia powinien umożliwić wprowadzenie zdania odrębnego każdego członka komisji, który ma zastrzeżenia.

W przypadku skutecznego poinformowania członków komisji o miejscu i czasie posiedzenia zespołu oraz w przypadku nieprzekazania przez danego członka komisji, przewodniczącemu zespołu do chwili rozpoczęcia posiedzenia zespołu, informacji o braku możliwości stawiennictwa wraz z uzasadnieniem – ustalenia z danego posiedzenia zespołu są wiążące.

Podstawę prac zespołu stanowi: w przypadku zdarzeń – protokół ustaleń końcowych komisji kolejowej lub raport Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, natomiast w przypadku sytuacji potencjalnie niebezpiecznej – sprawozdanie końcowe z przeprowadzonego postępowania lub notatka w przypadku braku wszczęcia postępowania.

6. Ustalenia zespołu, o którym mowa w ust. 5, są wiążące dla wszystkich stron postępowania.

W przypadku niemożności uzgodnienia wysokości powstałych strat i zakresu odpowiedzialności stron, ustalenia dokonuje się na drodze prawnej.

7. Jeżeli w wyniku zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, o których mowa w ust. 1, uszkodzona została infrastruktura kolejowa PLK, naprawa uszkodzonych jej elementów dokonywana jest przez PLK lub na jej zlecenie.
8. Dla przejazdów realizowanych przez PLK lub przewoźnika w celu usuwania skutków zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1, występujących na liniach zarządzanych przez PLK, nie opracowuje się rozkładu jazdy pociągów, a przejazd odbywa się według postanowień przepisów wewnętrznych wskazanych w **załączniku 3.2**.

6.3.3.3. Postępowanie w przypadku pozostałych zakłóceń eksploatacyjnych

1. Jeżeli wystąpią odstępstwa od rozkładu jazdy pociągów z winy stron Umowy o wykorzystanie (w tym zdarzenia lub sytuacje potencjalnie niebezpieczne), strony tej Umowy ponoszą wzajemnie odpowiedzialność w stosunku do siebie oraz innych użytkowników linii kolejowych za wynikłe utrudnienia w eksploatacji linii kolejowej.
2. Zgodnie z przepisami [Ustawy](#), PLK jest zobowiązana do wstrzymania lub ograniczenia ruchu na całości lub części linii kolejowej w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy.
3. PLK niezwłocznie powiadamia zainteresowanych przewoźników o wystąpieniu zakłóceń w prowadzeniu ruchu pociągów, mających wpływ na ich działalność eksploatacyjną, ich skutków oraz podejmowanych działaniach.

Przekazywanie informacji o utrudnieniach eksploatacyjnych na sieci PLK odbywa się według Rozdziału 4 „Zasad monitorowania bieżącej pracy eksploatacyjno-przewozowej i postępowania w czasie wystąpienia zagrożeń, sytuacji kryzysowych, innych wydarzeń na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy”, wymienionych w **załączniku 3.2**, dostępnych na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Inne*.

W przypadku wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych spowodowanych przez awarię techniczną lub wypadek, mogących mieć wpływ na ruch transgraniczny na infrastrukturze kolejowej innych zarządców, PLK niezwłocznie przekazuje sąsiednim zarządcom zagranicznym informacje o zakłóceniach oraz współpracuje z nimi w celu przywrócenia niezakłóconego ruchu transgranicznego.

4. W przypadku wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, PLK podejmuje działania (po przedstawieniu propozycji rozwiązań przewoźnikom), mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.

W tym celu PLK podejmuje ostateczne, wiążące przewoźników decyzje, dotyczące w szczególności: zmniejszenia prędkości przejazdów pociągów, kursowania pociągów drogą okrężną, zastosowania zastępczych środków trakcyjnych, odwołania pociągu, skrócenia relacji, połączenia pociągów, zarządzenia przesiadania podróżnych z odwołanych na trasie pociągów do najbliższych pociągów w danym kierunku jazdy (również innego przewoźnika) wraz z zarządzeniem dodatkowych postojów pociągów.

Pociąg, po ulokowaniu podróżnych do innego pociągu, na dalszej części trasy realizuje przejazd do stacji uzgodnionej z przewoźnikiem, jako pociąg pasażerski niehandlowy.

5. W przypadku wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych, dla przywrócenia możliwości przejazdu PLK ma prawo do użycia / zadysponowania pojazdu kolejowego z napędem przewoźnika lub zatrudnienia (zadysponowania do wykonania odpowiednich czynności) pracownika przewoźnika (maszynisty, rewidenta) posiadającego odpowiednie kwalifikacje w celu ściągnięcia ze szlaku taboru przewoźnika. W przypadku braku kwalifikacji (do przewozu osób lub rzeczy) przez zadysponowanego maszynistę, informuje on dyżurnego ruchu o tym fakcie.

Powyższe dotyczy również przypadków konieczności wyłączenia uszkodzonego taboru z pociągu, który z powodu usterki taboru uniemożliwiającej jego dalszą jazdę został zatrzymany na torze głównym zasadniczym na stacji lub gdy zatrzymany pociąg blokuje lub znacznie ogranicza przejezdność stacji lub szlaku.

Użycie pojazdu kolejowego z napędem lub zatrudnienie (zadysponowanie) pracownika przewoźnika przez PLK może być zastosowane w celu ściągnięcia taboru do najbliższej stacji, na której istnieją warunki do jego odstawienia albo do przestawienia uszkodzonego taboru z toru głównego zasadniczego na tor boczny na stacji i pomocy w wykonaniu wymaganej próby hamulca po wyłączeniu taboru z pociągu.

W sytuacji utrudnień eksploatacyjnych pracownicy przewoźników kolejowych wykonują polecenia PLK mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.

Koszty zadysponowania pojazdu kolejowego z napędem lub zatrudnienia pracownika innego przewoźnika do ściągnięcia taboru przewoźnika ponosi przewoźnik, na rzecz którego została lub miała zostać wykonana usługa ściągnięcia taboru.

Rozliczenie kosztów z tego tytułu odbywa się zgodnie z zasadami zawartymi w Umowie o wykorzystanie, z uwzględnieniem postanowień podrozdziału [3.3](#).

6. Dla przywrócenia ruchu po torze szlakowym lub stacyjnym – w przypadkach, o których mowa w ust. 5 – PLK ma również prawo użyć zespołów kolejowego ratownictwa technicznego.

Kosztami działań zespołów kolejowego ratownictwa technicznego, o których mowa wyżej, PLK obciąża przewoźnika, jeśli wstrzymanie ruchu nastąpiło z przyczyn leżących po stronie przewoźnika.

Przed dokonaniem obciążenia kosztami, PLK przedkłada przewoźnikowi kalkulację kosztów działania zespołu kolejowego ratownictwa technicznego.

7. Przewoźnik i PLK zobowiązane są do pokrycia udokumentowanych kosztów bezpośrednich (tj. bez narzutów i marży zysku), wynikających z działań podjętych dla zapewnienia ciągłości i bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w celu wyeliminowania skutków zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych (zgodnie z kwalifikacją wydarzeń ujętą w „**Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8**”, wymienionej w **załączniku 3.2.**, dostępnej na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / [Ruch i przewozy kolejowe](#)*) spowodowanych przyczynami leżącymi po ich stronie.
8. Zwroty opłat, obciążenia z tytułu ponoszonych kosztów likwidacji skutków zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, użycia pojazdu kolejowego z napędem przewoźnika do eliminacji zakłóceń eksploatacyjnych, o których mowa w ust. 5, w tym również spowodowanych przez PLK oraz inne rozliczenia, dokonywane są odpowiednio – zarówno przez PLK i przewoźnika – z zachowaniem terminów płatności według umowy wzajemnej, na rachunek PLK lub przewoźnika.

9. W przypadku, gdy przewoźnik towarowy korzystający z:
- 1) OIU Tory ładunkowe, o których mowa w podrozdziale [7.3.3](#);
 - 2) OIU Tory postojowe, o których mowa w podrozdziale [7.3.5](#), w zakresie torów znajdujących się przy placach, rampach ładunkowych lub miejscach, z możliwością prowadzenia prac ładunkowych, niezarządzanych przez PLK;
- zakończy czynności wyładunkowe i pozostawi próżny skład, uniemożliwiając innemu przewoźnikowi towarowemu korzystanie z tych torów w celu załadunku lub wyładunku kruszyw, zainteresowany przewoźnik zgłasza do dyspozytora właściwej terytorialnie ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK, propozycję przestawienia próżnych wagonów na inny tor i ich zabezpieczenie.
- Dyspozytor PLK, o którym mowa powyżej, uzgadnia z przewoźnikiem (telefonicznie za numerem i mailowo), którego próżny skład zajmuje ww. tory, przestawienie tych wagonów na inny tor, w ramach tego samego rejonu manewrowego (w przypadku dużych stacji) przez przewoźnika zainteresowanego korzystaniem z torów.
- Koszty powstałe z tytułu przestawienia składu obciążają przewoźnika, który pozostawił próżny skład, będą rozliczone przez PLK na podstawie faktury wystawionej przez przewoźnika ściągającego skład, na zasadach określonych w ust. 5.
- W przypadku, gdy w ramach prac manewrowych związanych z przestawieniem składu dojdzie do zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, postępowanie w tym zakresie, odbywa się na zasadach przewidzianych w „Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8”, wymienionej w załączniku 3.2., dostępnej na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / [Ruch i przewozy kolejowe](#)*.

Postępowanie w przypadku wykrycia stanu awaryjnego w taborze podczas przejazdów

10. Do wykrywania stanów awaryjnych w przejeżdżającym taborze związanych z zagrzanymi maźnicami, zagrzanymi hamulcami oraz deformacjami powierzchni tocznych kół, linie kolejowe wyposażane są w urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru (dSAT).
11. Bieżące śledzenie zdarzeń awaryjnych taboru związanych z niesprawnościami układu biegowego i nieprawidłowościami załadunku, odbywa się za pomocą nadrzędnego systemu informatycznego SID. Dostęp do systemu przewoźnik uzyskuje po złożeniu wniosku o przydzielenie dostępu na adres:
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala**
Biuro Automatyki i Telekomunikacji
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
e-mail: iat@plk-sa.pl
miejski nr tel.: (+48) 22 473 20 50;
kolejowy nr tel.: 922 473 20 50
12. W przypadku zakłóceń eksploatacyjnych spowodowanych wykryciem przez urządzenia dSAT niesprawności zestawów kołowych lub innych elementów układu biegowego w taborze, przewoźnik obowiązany jest do respektowania ich wskazań i przestrzegania procedur postępowania po ich wykryciu, określonych szczegółowo w „Wytocznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru le-3”, wymienionych w załączniku 3.2, dostępnych na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / [Automatyka i telekomunikacja](#)*.
13. Wartości progowe parametrów kontrolowanych przez urządzenia dSAT określone są w Wytocznych, o których mowa w ust. 12.
14. Tabor wyłączony z eksploatacji na skutek wykrycia przez urządzenia dSAT przekroczenia ustalonych wartości progowych, podlega obsłudze technicznej przewoźnika.

Postępowanie w przypadku wykrycia przekroczenia dopuszczalnego nacisku osi, nacisku liniowego (na 1 metr bieżący toru), nierównomierności rozmieszczenia przesyłki

15. W przypadku wykrycia przez przytorowe urządzenia dSAT przekroczenia przez pojazd kolejowy dopuszczalnego: nacisku osi, obciążenia na metr bieżący toru lub nierównomiernego rozmieszczenia przesyłki, dyżurny ruchu przekazuje przez radiotelefon maszyniście prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem informację o rodzaju przekroczenia i jego lokalizacji.

Dyżurny ruchu poleca kontynuować jazdę z ograniczoną prędkością, ustaloną na podstawie „Regulaminu obsługi terminala urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych w taborze podczas jazdy”, do stacji wyłączenia, gdzie pojazd kolejowy z wykrytym przekroczeniem należy wyłączyć z pociągu, odstawić w miarę możliwości na tory inne niż główne zasadnicze, główne dodatkowe oraz tory przy rampach i pozostawić do dyspozycji przewoźnika.

16. Po wyłączeniu pojazdu, przewoźnik przygotowuje go do dalszej jazdy w taki sposób, aby nie przekraczał dopuszczalnych parametrów lub przeprowadza procedurę uznania przesyłki za nadzwyczajną zgodnie z „Instrukcją o przewozie przesyłek nadzwyczajnych po torze 1435 mm Ir-10”, wymienioną w załączniku 3.1, dostępną na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Ruch i przewozy kolejowe*.

Fakt dostosowania parametrów wyłączonego pojazdu do dopuszczalnych parametrów linii i zamiarze włączenia ww. pojazdu do przewozu, pracownik przewoźnika potwierdza w formie oświadczenia na etapie planowania dyspozytorskiego (dane teleadresowe wg załącznika 4.3).

Pisemne zgłoszenie o dostosowaniu pojazdu do dopuszczalnych parametrów linii i zamiarze włączenia pojazdu do przewozu powinno zawierać nazwę przewoźnika, nr pojazdu, nr pociągu i datę jego kursowania oraz podpis pracownika przewoźnika.

Postępowanie w przypadku wykrycia przekroczenia przeciążenia dynamicznego

17. Przeciążenie dynamiczne jest to dodatkowa siła nacisku koła na szynę powstająca w trakcie jazdy pojazdu kolejowego, wywołwana niesprawnością elementów biegowych taboru, mierzona przez urządzenia dSAT jako składowa dynamiczna pionowej siły nacisku koła na szynę. Graniczna wartość przeciążeń dynamicznych powstałych na torze bezстыkowym rejestrowanych przez urządzenia dSAT wynosi $Q_{GRAN} \geq 350$ kN.

18. W przypadku wykrycia przez przytorowe urządzenia dSAT przekroczenia przez pojazd kolejowy granicznej wartości przeciążenia dynamicznego, dyżurny ruchu przekazuje przez radiotelefon maszyniście prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem informację o rodzaju nieprawidłowości i jej lokalizacji (numerze osi, licząc od początku pociągu).

Dyżurny ruchu poleca kontynuować jazdę z ograniczoną prędkością, ustaloną na podstawie „Regulaminu obsługi terminala urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych w taborze podczas jazdy”, do stacji wyłączenia, gdzie pojazd kolejowy z wykrytym przekroczeniem należy wyłączyć z pociągu, odstawić w miarę możliwości na tory inne niż główne zasadnicze, główne dodatkowe oraz tory przy rampach i pozostawić do dyspozycji przewoźnika.

19. Po wyłączeniu pojazdu, przewoźnik przeprowadza procedurę uznania przesyłki za nadzwyczajną zgodnie z „Instrukcją o przewozie przesyłek nadzwyczajnych po torze 1435 mm Ir-10”, wymienioną w załączniku 3.1, dostępną na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Ruch i przewozy kolejowe*.

20. W przypadku wykrycia przez przytorowe urządzenia dSAT przekroczenia progu ostrzegawczego przeciążeń dynamicznych koła na poziomie $Q_{OSTR} \geq 200$ kN, dyżurny ruchu przekazuje przez radiotelefon maszyniście prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem informację o rodzaju nieprawidłowości i jej lokalizacji oraz żąda potwierdzenia tego komunikatu przez maszynistę pociągu wraz z podaniem imienia, nazwiska oraz nazwy przewoźnika.

Postępowanie w przypadku stwierdzenia uszkodzeń odbieraka prądu (pantografu)

21. W przypadku stwierdzenia przez pracowników posterunków technicznych lub maszynistę elektrycznego pojazdu trakcyjnego nieprawidłowości lub uszkodzeń, następuje wymiana informacji przez radiotelefon pomiędzy dyżurnym ruchu a maszynistą prowadzącym elektryczny pojazd trakcyjny o rodzaju uszkodzenia i jego lokalizacji.

W takim przypadku następuje zatrzymanie elektrycznego pojazdu trakcyjnego a maszynista postępuje zgodnie z wytycznymi zapisanymi w instrukcji dla maszynisty pojazdu trakcyjnego.

22. Dyżurny ruchu po otrzymaniu informacji od maszynisty elektrycznego pojazdu trakcyjnego o stwierdzonych uszkodzeniach lub nieprawidłowościach odbieraka prądu (pantografu) postępuje zgodnie z „Instrukcją o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8”, wymienioną w załączniku 3.2, dostępną na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Ruch i przewozy kolejowe*.

6.3.3.4. Zarządzanie w sytuacjach awaryjnych na poziomie międzynarodowym (ICM) w korytarzach towarowych (RFC)

1. W przypadku wystąpienia zakłóceń w ruchu kolejowym o znaczącym wpływie międzynarodowym, konieczna jest koordynacja zarządzania w sytuacjach awaryjnych na poziomie międzynarodowym, zwanych dalej ICM (ang. International Contingency Management).

Kolejowe Korytarze Towarowe (RFC) pełnią rolę czynnika wspierającego w zakresie realizacji ICM i w procesie komunikacji. Kolejowe Korytarze Towarowe (RFC) wraz z zarządcami infrastruktury opracowały i opublikowały dokumenty zawierające alternatywne trasy objazdowe i scenariusze operacyjne dla potrzeb ICM.

Informacje na temat ICM w ramach korytarzy towarowych (RFC) przebiegających przez sieć kolejową PLK dostępne są w języku angielskim na stronach:

- 1) **Korytarz Towarowy nr 5 - Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie (RFC5):** www.rfc5.eu, w zakładce: *Our activities / ICM*;
 - 2) **Korytarz Towarowy nr 8 - Morze Północne – Morze Bałtyckie (RFC8):** www.rfc8.eu, w zakładce: *Customer / International Contingency Management*;
 - 3) **Bursztynowy Korytarz Towarowy nr 11 (RFC11):** rfc-amber.eu, w zakładce: *Downloads / Traffic Management*.
2. Więcej szczegółów opisano w Podręczniku zarządzania w sytuacjach awaryjnych na poziomie międzynarodowym (ang. Handbook for International Contingency Management), który można znaleźć w portalu [Incident Management](#) lub na [stronie internetowej RNE](#).
Podręcznik ten opisuje standardy, które mają na celu umożliwienie, mimo międzynarodowych zakłóceń, prowadzenia przewozów towarowych na najwyższym możliwym poziomie oraz zapewnienie przejrzystości statusu zakłócenia i jego wpływu na potoki ruchu dla wszystkich zainteresowanych stron w całej Europie.

6.4. Narzędzia informacji i monitorowania pociągów

System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE)

1. PLK ewidencjonuje proces realizacji rozkładu jazdy w systemie SEPE.
SEPE jest aplikacją internetową umożliwiającą realizację zadań dotyczących procesu planowania, rejestrowania czasu rzeczywistego przebiegu pociągu, w tym przyczyn opóźnień, autoryzacji zrealizowanych przejazdów, prowadzenia rejestru wydarzeń, raportowania, rozliczania, zobrazowania przejazdu pociągu w formie graficznej na wykresie ruchu.

2. PLK umożliwiła przewoźnikowi dostęp do systemu SEPE moduł Planowanie i moduł Autoryzacja. W celu uzyskania dostępu do modułów: Planowanie i Autoryzacja przewoźnik składa wniosek w formie elektronicznej, według wzoru stanowiącego **załącznik 6.7** (zwany dalej „wnioskiem o udostępnienie SEPE”), na adres:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
e-mail: sepe2info@plk-sa.pl

3. Po przydzieleniu dostępu do wyżej wymienionych modułów, przewoźnik otrzymuje informacje dotyczące pierwszego uruchomienia na adres poczty elektronicznej podany we wniosku o udostępnienie SEPE.
4. Logowanie do systemu musi nastąpić w czasie nie dłuższym niż 3 miesiące od daty przydzielenia dostępu lub ostatniego logowania.
Po upływie tego terminu należy ponownie wystąpić o przydzielenie dostępu do SEPE.
5. Za zabezpieczenie hasła i dane wprowadzone do systemu SEPE odpowiedzialność ponosi przewoźnik.
6. Informacji o pozostałych modułach systemu SEPE, w tym o warunkach przydzielenia przewoźnikowi dostępu do nich, udziela:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala
Biuro Informatyki
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
e-mail: iin@plk-sa.pl

TIS

7. TIS jest aplikacją internetową, która wspiera zarządzanie pociągami międzynarodowymi poprzez dostarczanie w czasie rzeczywistym danych o pociągach międzynarodowych.
Istotne dane są uzyskiwane bezpośrednio z systemów krajowych, a wszystkie informacje od różnych zarządców mogą być przez przewoźników łączone w jeden przejazd pociągu od początkowego miejsca odjazdu do miejsca docelowego.
8. Dane o pociągach międzynarodowych z systemu SEPE przekazywane są do systemu TIS, w zakresie:
 - 1) nazwy przewoźnika,
 - 2) numeru krajowego i międzynarodowego pociągu,
 - 3) relacji,
 - 4) godzin planowych i rzeczywistych przejazdu pociągu przez punkty eksploatacyjne,
 - 5) uproszczonych kodów opóźnień (według standardu UIC).
9. Dodatkowo możliwy jest transfer do TIS informacji o pociągach krajowych danego przewoźnika.
Wniosek o przekazanie danych dotyczących pociągów krajowych do TIS należy złożyć na adres:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
e-mail: id@plk-sa.pl

10. Dodatkowe informacje są dostępne na stronie <http://tis.rne.eu>.

7. OBIEKTY INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

7.1. Wprowadzenie

Informacje o obiektach infrastruktury usługowej, warunki dostępu do obiektów i świadczenia usług oraz pobieranych opłatach zawiera [Regulamin OIU](#), dostępny na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Klienci i kontrahenci / Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminy / Obiekty infrastruktury usługowej*.

7.2. Przegląd obiektów infrastruktury usługowej niezarządzanych przez PLK

1. Informacje o obiektach infrastruktury usługowej niezarządzanych przez PLK, a połączonych z siecią PLK, w tym adresy stron internetowych, pod którymi dostępne są regulaminy dostępu do obiektów infrastruktury usługowej, zawiera **załącznik 2.9**.

Wyżej wymieniony załącznik zawiera informacje o obiektach infrastruktury usługowej pozyskane przez PLK lub przekazane przez operatorów, zgodnie z art. 36f ust. 3 pkt 2 [Ustawy](#).

2. Informacje na temat wybranych obiektów infrastruktury kolejowej można znaleźć również w Portalu obiektów kolejowych – [Rail Facilities Portal](#), zaprojektowanym dla operatorów obiektów infrastruktury usługowej – takich jak terminale towarowe, stacje rozrządowe itp. – do publikowania informacji o usługach świadczonych w ich obiektach.

7.3. Obiekty infrastruktury usługowej zarządzane przez PLK

7.3.1. Postanowienia wspólne

1. Przydzielanie zdolności przepustowej dla obiektów infrastruktury usługowej odbywa się na zasadach określonych w [Regulaminie OIU](#) oraz na zasadach określonych w podrozdziale [4.2](#) ust. 21-32.
2. Zakres i procedurę udostępniania obiektów zawiera podrozdział 2.1 oraz rozdział 3 [Regulaminu OIU](#).
3. Szczegółowe informacje na temat opłat za usługi świadczone w ramach obiektów infrastruktury usługowej zawiera rozdział 4 [Regulaminu OIU](#), natomiast wykaz stawek jednostkowych zawiera załącznik 7 do [Regulaminu OIU](#).
4. Dla obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PLK ograniczenia środowiskowe obowiązują na zasadach określonych w podrozdziale [2.4.2](#) ust. 2-5.

7.3.2. Stacje pasażerskie

PLK udostępnia przewoźnikom następujące obiekty infrastruktury usługowej „Stacja pasażerska”:

- 1) Bystra Podhalańska;
- 2) Jerzmanice Lubuskie;
- 3) Łódź Fabryczna;
- 4) Turowo Pomorskie;
- 5) Włoszczowa Północ.

Informacje na temat OIU Stacja pasażerska, w tym warunki dostępu zawiera [Regulamin OIU](#).

7.3.3. Terminale towarowe i tory do czynności ładunkowych

Informacje na temat torów ładunkowych zawiera podrozdział 2.1.4 oraz podrozdział 2.2.4 [Regulaminu OIU](#).

Szczegółowe warunki techniczne dostępu do torów ładunkowych zawiera załącznik 5 do [Regulaminu OIU](#).

7.3.4. Stacje rozrządowe i urządzenia do formowania składów pociągów, w tym urządzenia do rozrządzania wagonów

Informacje na temat stacji rozrządowych zawiera podrozdział 2.1.2 oraz podrozdział 2.2.2 [Regulaminu OIU](#).

Szczegółowe warunki techniczne dostępu do stacji rozrządowych zawiera załącznik 3 do [Regulaminu OIU](#).

7.3.5. Tory postojowe

Informacje na temat torów postojowych zawiera podrozdział 2.1.3 oraz podrozdział 2.2.3 [Regulaminu OIU](#).

Tory postojowe – szczegółowe dane techniczne dotyczące torów postojowych zawiera załącznik 4 do [Regulaminu OIU](#).

7.3.6. Urządzenia utrzymania

W ramach obiektów infrastruktury usługowej PLK nie oferuje urządzeń utrzymania pojazdów kolejowych.

7.3.7. Pozostałe urządzenia techniczne

W ramach obiektów infrastruktury usługowej PLK nie oferuje stanowisk technicznych, w tym stanowisk do czyszczenia i mycia taboru.

7.3.8. Urządzenia w portach morskich i śródlądowych

W ramach obiektów infrastruktury usługowej PLK nie oferuje urządzeń w portach żeglugi morskiej i śródlądowej.

7.3.9. Urządzenia ratunkowe

W ramach obiektów infrastruktury usługowej PLK nie oferuje urządzeń ratunkowych.

7.3.10. Urządzenia zaopatrzenia w paliwo

W ramach obiektów infrastruktury usługowej PLK nie oferuje urządzeń zaopatrzenia w paliwo.

Wykaz przepisów bezpieczeństwa obowiązujących pracowników przewoźnika wykonujących czynności bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego
List of Safety Regulations binding to railway undertaking personnel in performance of tasks directly relevant to rail traffic safety

Symbol	Nazwa instrukcji, informacje na temat terminu obowiązywania, wprowadzenia i zmian	Name of the instruction, information on the period of validity, introduction and change
1 Ir-1	<p>Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów</p> <p><u>Obowiązuje od dnia 26.09.2017 r.</u> Wprowadzono Uchwałą Nr 693/2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 27.06.2017 r. w sprawie wprowadzenia „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1”. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 8, poz. 10, z dnia 28.06.2017 r.</p> <p><u>Zmiany:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Uchwała Nr 1085/2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 7.11.2017 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 14, poz. 19, z dnia 8.11.2017 r.; 2) Uchwała Nr 762/2018 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 2.10.2018 r. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 6, poz. 12, z dnia 16.10.2018 r.; 3) Uchwała Nr 350/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 4.06.2019 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 3, poz. 16, z dnia 5.06.2019 r.; 4) Uchwała Nr 618/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 8.10.2019 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 7, poz. 24, z dnia 10.10.2019 r.; 5) Uchwała Nr 355/2020 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 2.06.2020 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 13, poz. 1, z dnia 8.06.2020 r.; 6) Uchwała Nr 775/2020 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 1.12.2020 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 15, poz. 3, z dnia 14.12.2020 r.; 7) Uchwała Nr 53/2021 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 9.02.2021 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 2, poz. 2, z dnia 16.02.2021 r. 8) Uchwała Nr 632/2022 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 30.08.2022 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 9, poz. 1, z dnia 01.09.2022 r. 9) Uchwała Nr 899/2022 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 22.11.2022 r. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 14, poz. 2, z dnia 28.11.2022. 10) Uchwała Nr 443/2023 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 29.05.2023 r. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 7, poz. 1, z dnia 01.06.2023 r. 	<p>Instruction on operating railway traffic</p> <p><u>Effective from 26.09.2017.</u> Introduced by Resolution No. 693/2017 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 27.06.2017 on the introduction of the "Instruction on operating railway traffic Ir-1". Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 8, item 10, of 28.06.2017.</p> <p><u>Changes:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Resolution No. 1085/2017 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 7.11. 2017, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 14, item 19, of 8.11.2017; 2) Resolution No. 762/2018 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 2.10.2018, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 6, item 12, of 16.10.2018; 3) Resolution No. 350/2019 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 4.06.2019, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 3, item 16, of 5.06.2019; 4) Resolution No. 618/2019 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 8.10.2019, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 7, item 24, of 10.10.2019; 5) Resolution No. 355/2020 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 2.06.2020, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 13, item 1, of 8.06.2020; 6) Resolution No. 775/2020 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 1.12.2020, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 15, item 3, of 14.12.2020; 7) Resolution No. 53/2021 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 9.02.2021, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 2, item 2, of 16.02.2021. 8) Resolution No. 632/2022 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 30.08.2022, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 9, item 1, of 01.09.2022. 9) Resolution No. 899/2022 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 22.11.2022, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 14, item 2, of 28.11.2022. 10) Resolution No. 443/2023 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 29.05.2023, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 7, item 1, of 01.06.2023
2 Ir-1a	<p>Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1</p> <p><u>Obowiązuje od dnia 1.12.2014 r.</u> Wprowadzono Zarządzeniem Nr 29/2014 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 16.09.2014 r. w sprawie wprowadzenia „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 Ir-1a”. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 9, poz. 21, z dnia 26.09.2014 r.</p> <p><u>Zmiany:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Uchwała Nr 329/2016 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 12.04.2016 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 4, poz. 9, z dnia 30.06.2016 r.; 2) Uchwała Nr 528/2018 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 10.07.2018 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 4, poz. 7, z dnia 18.07.2018 r.; 3) Uchwała Nr 603/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 1.10.2019 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 7, poz. 22, z dnia 10.10.2019 r. 	<p>Instruction on operating vehicles provided with level 1 ERTMS/ETCS devices</p> <p><u>Effective from 1.12. 2014.</u> Introduced by Resolution No. 29/2014 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 16.09.2014 on the introduction of the " Instruction on operating vehicles provided with level 1 ERTMS / ETCS devices Ir-1a". Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 9, item 21, of 26.09.2014.</p> <p><u>Changes:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Resolution No. 329/2016 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 12.04.2016, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 4, item 9, of 30.06.2016; 2) Resolution No. 528/2018 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 10.07.2018, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 4, item 7, of 18.07.2018; 3) Resolution No. 603/2019 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 1.10.2019, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 7, item 22, of 10.10.2019.

	Symbol	Nazwa instrukcji, informacje na temat terminu obowiązywania, wprowadzenia i zmian	Name of the instruction, information on the period of validity, introduction and change
3	Ir-1b	<p>Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2</p> <p><u>Obowiązuje od dnia 14.06.2015 r.</u> Wprowadzono Zarządzeniem Nr 9/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 24.03.2015 r. w sprawie wprowadzenia „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 Ir-1b”. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 5, poz. 5, z dnia 31.03.2015 r.</p> <p><u>Zmiany:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Uchwała Nr 723/2016 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 26.07.2016 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 8, poz. 7, z dnia 14.12.2016 r.; 2) Uchwała Nr 261/2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 16.03.2017 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 4, poz. 5, z dnia 20.03.2017 r.; 3) Uchwała Nr 529/2018 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 10.07.2018 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 4, poz. 8, z dnia 18.07.2018 r.; 4) Uchwała Nr 335/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 28.05.2019 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 3, poz. 14, z dnia 5.06.2019 r.; 5) Uchwała Nr 604/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 1.10.2019 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 7, poz. 23, z dnia 10.10.2019 r. 	<p>Instruction on operating vehicles provided with level 2 ERTMS/ETCS devices</p> <p><u>Effective from 14.06.2015.</u> Introduced by Resolution No. 9/2015 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 24.03.2015 on the introduction of the " Instruction on operating vehicles provided with level 2 ERTMS / ETCS devices Ir-1b". Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 5, item 5, of 31.03.2015.</p> <p><u>Changes:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Resolution No. 723/2016 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 26.07.2016, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 8, item 7, of 14.12.2016; 2) Resolution No. 261/2017 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 16.03.2017, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 4, item 5, of 20.03.2017; 3) Resolution No. 529/2018 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 10.07.2018, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 4, item 8, of 18.03.2018; 4) Resolution No. 335/2019 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 28.05.2019, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 3, item 14, of 5.06.2019; 5) Resolution No. 604/2019 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 1.10.2019, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 7, item 23, of 10.10.2019.
4	Ir-5 (R-12)	<p>Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej</p> <p><u>Obowiązuje od dnia 1.03.2005 r.</u> Wprowadzono Zarządzeniem Nr 17 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 27.12.2004 r. w sprawie wprowadzenia „Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5 (R-12)”. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. B Nr 1, poz. 3, z dnia 5.05.2005 r.</p> <p><u>Zmiany:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Zarządzenie Nr 7/2014 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 25.02.2014 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 3, poz. 7, z dnia 26.02.2014 r.; 2) Uchwała nr 822/2016 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 30.08.2016 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 6, poz. 21, z dnia 13.09.2016 r. 	<p>Instruction for using railway radio communication devices</p> <p><u>Effective from 1.03.2005.</u> Introduced by Resolution No. 17 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 27.12.2004 on the introduction of the "Instructions for use of devices for train radio communication Ir-5 (R-12)". Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. B No. 1, item 3, of 5.05.2005.</p> <p><u>Changes:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Resolution No. 7/2014 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 25.02.2014, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 3, item 7, of 26.02.2014; 2) Resolution No. 822/2016 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 30.08.2016, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 6, item 21, of 13.09.2016.
5	Ir-7	<p>Instrukcja obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść</p> <p><u>Obowiązuje od dnia 1.07.2019 r.</u> Wprowadzono Uchwałą Nr 349/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 4.06.2019 r. w sprawie wprowadzenia „Instrukcji obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść Ir-7”. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 3, poz. 15, z dnia 5.06.2019 r.</p> <p><u>Zmiany:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Uchwała Nr 354/2020 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 2.06.2020 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 13, poz. 2, z dnia 8.06.2020 r. 	<p>Instruction for operating railway level crossings</p> <p><u>Effective from 1.07.2019.</u> Introduced by Resolution No. 349/2019 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 4.06.2019 on introduction of Instruction for operating railway level crossings Ir-7. Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 3, item 15, of 5.06.2019.</p> <p><u>Changes:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Resolution No. 354/2020 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 2.06.2020, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 13, item 2, of 8.06.2020.
6	Ir-9	<p>Instrukcja o technice wykonywania manewrów</p> <p><u>Obowiązuje od dnia 1.06.2012 r.</u> Wprowadzono Zarządzeniem Nr 6/2012 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 24.01.2012 r. w sprawie wprowadzenia „Instrukcji o technice wykonywania manewrów Ir-9”. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. B Nr 3, poz. 8, z dnia 1.06.2012 r.</p> <p><u>Zmiany:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Zarządzenie Nr 27/2014 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 12.08.2014 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 7, poz. 18, z dnia 19.08.2014 r.; 	<p>Instruction concerning shunting operations</p> <p><u>Effective from 1.06.2012.</u> Introduced by Resolution No. 6/2012 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 24.01.2012 on introduction of "Instruction concerning shunting operations Ir-9". Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. B No. 3, item 8, of 1.06.2012.</p> <p><u>Changes:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Resolution No. 27/2014 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 12.08.2014, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 7, item 18, of 19.08.2014;

Symbol	Nazwa instrukcji, informacje na temat terminu obowiązywania, wprowadzenia i zmian	Name of the instruction, information on the period of validity, introduction and change
	<p>2) Zarządzenie Nr 12/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 31.03.2015 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 7, poz. 8, z dnia 13.04.2015 r.;</p> <p>3) Uchwała Nr 694/2016 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 19.07.2016 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 5, poz. 15, z dnia 30.08.2016 r.;</p> <p>4) Uchwała Nr 619/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 8.10.2019 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 7, poz. 25, z dnia 10.10.2019 r.</p>	<p>2) Resolution No. 12/2015 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 31.03.2015, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 7, item 8, of 13.04.2015;</p> <p>3) Resolution No. 694/2016 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 19.07.2016, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 5, item 15, of 30.08.2016;</p> <p>4) Resolution No. 619/2019 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 8.10.2019, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 7, item 25, of 10.10.2019.</p>
7	<p>Ir-10</p> <p>Instrukcja o przewozie przesyłek nadzwyczajnych po torze 1435 mm</p> <p><u>Obowiązuje od dnia 1.03.2022 r., za wyjątkiem wzorów zgód, stanowiących Załączniki nr 12a, 12b, 13a, 13b, które wchodzi w życie z dniem 11.12.2022 r.</u></p> <p>Wprowadzono Uchwałą Nr 117/2022 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 22.02.2022 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nr 2, poz. 1, z dnia 1.03.2022 r.</p>	<p>Instruction on the carriage of exceptional consignments on the 1435 mm track</p> <p><u>Effective from 1.03.2022, with the exception of the consent forms (Annexes 12a, 12b, 13a, 13b) which are effective from 11.12.2022.</u></p> <p>Introduced by Resolution No. 117/2022 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 22.02.2022. Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 2, item 1, of 1.03.2022.</p>
8	<p>Ir-16</p> <p>Instrukcja o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych</p> <p><u>Obowiązuje od dnia 1.09.2021 r.</u></p> <p>Wprowadzono Uchwałą Nr 458/2021 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 10.08.2021 r. w sprawie wprowadzenia „Instrukcji o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych Ir-16” Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 10, poz. 1, z dnia 12.08.2021 r.</p>	<p>Instruction on the procedure for the carriage of dangerous goods by rail</p> <p><u>Effective from 1.09.2021</u></p> <p>Introduced by Resolution No. 458/2021 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 10.08.2021 on the introduction of the “Instruction on the procedure for the carriage of dangerous goods by rail Ir-16”. Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 10, item 1, of 12.08.2021.</p>
9a	<p>le-1 (E-1)</p> <p>Instrukcja sygnalizacji</p> <p><u>Obowiązuje od dnia 24.10.2007 r. do dnia 22.04.2020 r. za wyjątkiem postanowień odnoszących się do:</u></p> <p>1) wskaźników W 9, W 14 i W 18, które w brzmieniu dotychczasowym na istniejących liniach kolejowych niepodlegających modernizacji lub odnowieniu <u>dopuszcza się stosowanie nie dłużej niż do 23.11.2022 r.</u>;</p> <p>2) wskaźników W 19 i W 20, które w brzmieniu dotychczasowym na istniejących liniach kolejowych niepodlegających modernizacji lub odnowieniu <u>dopuszcza się stosowanie nie dłużej niż do 23.11.2024 r.</u></p> <p>Wprowadzono Zarządzeniem Nr 16/2007 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 21.06.2007 r. w sprawie wprowadzenia „Instrukcji sygnalizacji le-1 (E-1)”. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. B Nr 3, poz. 16, z dnia 10.10.2007 r.</p> <p><u>Zmiany:</u></p> <p>1) Zarządzenie Nr 28/2012 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 19.11.2012 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 7, poz. 18, z dnia 22.11.2012 r.;</p> <p>2) Zarządzenie Nr 30/2014 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 16.09.2014 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 9, poz. 22, z dnia 26.09.2014 r.;</p> <p>3) Zarządzenie Nr 16/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 8.04.2015 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 8, poz. 10, z dnia 16.04.2015 r.;</p> <p>4) Uchwała Nr 556/2016 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 14.06.2016 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 4, poz. 12, z dnia 30.06.2016 r.;</p> <p>5) Uchwała Nr 772/2016 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 9.08.2016 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 5, poz. 17, z dnia 30.08.2016 r.;</p> <p>6) Uchwała Nr 887/2016 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 13.09.2016 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 7, poz. 22, z dnia 16.09.2016 r.;</p> <p>7) Uchwała Nr 810/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 10.12.2019 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 8, poz. 28, z dnia 19.12.2019 r.;</p> <p>8) Uchwała Nr 263/2020 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 14.04.2020 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 9, poz. 1, z dnia 17.04.2020 r.</p>	<p>Instruction for signalling operations</p> <p><u>Effective from 24.10.2007 to 22.04.2020 with the exception of provisions relating to:</u></p> <p>1) signs W 9, W 14 and W 18, which in their previous wording on existing railway lines not subject to modernization or renewal, <u>is allowed to be used no longer than until 23.11.2022;</u></p> <p>2) signs W 19 and W 20, which in their previous wording on existing railway lines not subject to modernization or renewal, <u>is allowed to be used no longer than until 23.11.2024.</u></p> <p>Introduced by Resolution No. 16/2007 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 21.06.2007 on the introduction of the "Instruction for signalling operations le-1 (E-1)". Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. B No. 3, item 16, of 10.10.2007.</p> <p><u>Changes:</u></p> <p>1) Resolution No. 28/2012 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 19.11.2012, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 7, item 18, of 22.11.2012;</p> <p>2) Resolution No. 30/2014 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 16.09.2014, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 9, item 22, of 26.09.2014;</p> <p>3) Resolution No. 16/2015 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 8.04.2015, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 8, item 10, of 16.04.2015;</p> <p>4) Resolution No. 556/2016 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 14.06.2016, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 4, item 12, of 30.06.2016;</p> <p>5) Resolution No. 772/2016 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 9.08.2016, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 5, item 17, of 30.08.2016;</p> <p>6) Resolution No. 887/2016 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 13.09.2016, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 7, item 22, of 16.09.2016;</p> <p>7) Resolution No. 810/2019 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 10.12.2019, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 8, item 28, of 19.12.2019;</p> <p>8) Resolution No. 263/2020 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 14.04.2020, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 9, item 1, of 17.04.2020.</p>

	Symbol	Nazwa instrukcji, informacje na temat terminu obowiązywania, wprowadzenia i zmian	Name of the instruction, information on the period of validity, introduction and change
9b	le-1 (E-1)	<p>Instrukcja sygnalizacji</p> <p><u>Obowiązuje od dnia 23.04.2020 r.</u> Wprowadzono Uchwałą Nr 810/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 10.12.2019 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Instrukcji sygnalizacji le-1 (E-1)”. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 8, poz. 28, z dnia 19.12.2019 r.</p> <p><u>Zmiany:</u> 1) Uchwała Nr 359/2020 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 2.06.2020 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 14, poz. 16, z dnia 9.06.2020 r.</p>	<p>Instruction for signalling operations</p> <p><u>Effective from 23.04.2020.</u> Introduced by Resolution No. 810/2019 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 10.12.2019 on the introduction of the "Instruction for signalling operations le-1 (E-1)". Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 8, item 28, of 19.12.2019.</p> <p><u>Changes:</u> 1) Resolution No. 359/2020 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 2.06.2020, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 14, item 16, of 9.06.2020.</p>

Wykaz przepisów wewnętrznych obowiązujących aplikanta i przewoźnika korzystającego z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

List of Internal Regulations binding to applicants and railway undertakings operating on the railway infrastructure under management of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Symbol	Nazwa instrukcji, informacje na temat terminu obowiązywania, wprowadzenia i zmian	Name of the instruction, information on the period of validity, introduction and change
1 Ir-8	<p>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym</p> <p><u>Obowiązuje od dnia 1.09.2016 r.</u> Wprowadzono Uchwałą Nr 686/2016 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 12.07.2016 r. w sprawie wprowadzenia „Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8”. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 5, poz. 14, z 30.08.2016 r.</p> <p><u>Zmiany:</u> 1) Uchwała Nr 434/2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 10.04.2017 r. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 6, poz. 7, z dnia 12.04.2017 r. 2) Uchwała Nr 66/2020 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 4.02.2020 r. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 4, poz. 1, z dnia 6.02.2020 r.</p>	<p>Instruction on the management of serious accidents, accidents and incidents in rail transport</p> <p><u>Effective from 1.09.2016.</u> Introduced by Resolution No. 686/2016 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 12.07.2016 on the introduction of the "Instruction on the management of serious accidents, accidents and incidents in rail transport Ir-8". Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 5, item 14 of 30.08.2016.</p> <p><u>Changes:</u> 1) Resolution No. 434/2017 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 10.04.2017, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 6, item 7 of 12.04.2017. 2) Resolution No. 66/2020 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 4.02.2020, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 4, item 1 of 6.02.2020.</p>
2 Ir-11	<p>Instrukcja o rozkładzie jazdy pociągów</p> <p><u>Obowiązuje od dnia 11.11.2021 r.</u> Wprowadzono Uchwałą Nr 611/2021 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 12.10.2021 r. w sprawie wprowadzenia „Instrukcji o rozkładzie jazdy pociągów Ir-11”. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 13, poz. 1, z 13.10.2021 r.</p>	<p>Train Timetable Instruction</p> <p><u>Effective from 11.11.2021.</u> Introduced by Resolution No. 611/2021 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 12.10.2021 on the introduction of the "Train Timetable Instruction Ir-11". Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 13, item 1 of 13.10.2021.</p>
3 Ir-14	<p>Instrukcja o kontroli biegu pociągów pasażerskich i towarowych</p> <p><u>Obowiązuje od dnia 9.12.2018 r.</u> Wprowadzono Uchwałą Nr 9/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 15.01.2019 r. w sprawie wprowadzenia „Instrukcji o kontroli biegu pociągów pasażerskich i towarowych Ir-14”. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 1, poz. 1, z dnia 21.01.2019 r.</p>	<p>Instruction on control of passenger and freight trains route</p> <p><u>Effective from 9.12.2018.</u> Introduced by Resolution No. 9/2019 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 15.01.2019 on the introduction of the "Instruction on control of passenger and freight trains route Ir-14". Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 1, item 1 of 21.01.2019.</p>
4 Ir-15	<p>Instrukcja o kolejowym ratownictwie technicznym</p> <p><u>Obowiązuje od dnia 1.10.2019 r.</u> Wprowadzono Uchwałą Nr 602/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 1.10.2019 r. w sprawie wprowadzenia „Instrukcji o kolejowym ratownictwie technicznym Ir-15”.</p>	<p>Instruction on railway technical rescue</p> <p><u>Effective from 1.10.2019.</u> Introduced by Resolution No. 602/2019 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 1.10.2019 on the introduction of the "Instruction on railway technical rescue Ir-15".</p>
5 Ir-17	<p>Instrukcja o zapewnieniu sprawności kolei w zimie</p> <p><u>Obowiązuje od dnia 15.10.2021 r.</u> Wprowadzono Uchwałą Nr 516/2021 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 31.08.2021 r. w sprawie wprowadzenia „Instrukcji o zapewnieniu sprawności kolei w zimie Ir-17”. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 11, poz. 1, z dnia 8.09.2021 r.</p>	<p>Instruction on ensuring railway operations in winter</p> <p><u>Effective from 15.10.2021</u> Introduced by Resolution No. 516/2021 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 31.08.2021 on the introduction of the "Instruction on ensuring railway operations in winter Ir-17". Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 11, item 1 of 8.09.2021.</p>
6 Ir-19	<p>Zasady organizacji i udzielania zamknięć torowych</p> <p>Wprowadzono Uchwałą Nr 884/2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 28.08.2017 r. w sprawie wprowadzenia „Zasad organizacji i udzielania zamknięć torowych Ir-19”. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 10, poz. 12, z 4.09.2017 r.</p> <p><u>Zmiany:</u> 1) Uchwała Nr 905/2018 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 13.11.2018 r. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 8, poz. 14, z dnia 16.11.2018 r.</p>	<p>Rules for organisation and granting rail road closures</p> <p>Introduced by Resolution No. 884/2017 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 28.08.2017 on the introduction of the "Rules for organisation and granting rail road closures Ir-19". Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 10, item 12 of 4.09.2017.</p> <p><u>Changes:</u> 1) Resolution No. 905/2018 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 13.11.2018. Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 8, item 14 of 16.11.2018.</p>

	Symbol	Nazwa instrukcji, informacje na temat terminu obowiązywania, wprowadzenia i zmian	Name of the instruction, information on the period of validity, introduction and change
7	le-3	<p>Wytyczne techniczno-eksploatacyjne urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru</p> <p><u>Obowiązuje od dnia 1.05.2019 r.</u> Wprowadzono Uchwałą Nr 221/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 3.04.2019 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Wytycznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru le-3”. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 2, poz. 12, z dnia 5.04.2019 r.</p>	<p>Technical and operational guidelines for devices for the detection of states of emergency in rolling stock</p> <p><u>Effective from 1.05.2019.</u> Introduced by Resolution No. 221/2019 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 3.04.2019, on the introduction of the "Technical and operational guidelines for devices for the detection of states of emergency in rolling stock le-3". Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 2, item 12 of 5.04.2019.</p>
8	le-14 (E-36)	<p>Instrukcja o organizacji i użytkowaniu sieci radiotelefonicznych</p> <p><u>Obowiązuje od dnia 26.05.2005 r.</u> Wprowadzono Zarządzeniem Nr 22 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 27.12.2004 r. w sprawie wprowadzenia „Instrukcji o organizacji i użytkowaniu sieci radiotelefonicznych le-14 (E-36)”. Biuletyn B PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 5, poz.16, z dnia 12.05.2005 r. <u>Zmiany:</u> 1) Zarządzenie Nr 41/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 13.08.2015 r. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 16, poz. 21, z dnia 31.08.2015 r.</p>	<p>Instruction for the organization and use of radiotelephone networks</p> <p><u>Effective from 26.05.2005.</u> Introduced by Resolution No. 22 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 27.12.2004 on the introduction of the " Instruction for the organization and use of radiotelephone networks le-14 (E-36)". Newsletter B of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 5, item 16 of 12.05.2005. <u>Changes:</u> 1) Resolution No. 41/2015 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 13.08.2015. Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 16, item 21 of 31.08.2015.</p>
9	le-16	<p>Instrukcja o organizacji i użytkowaniu sieci GSM-R</p> <p><u>Obowiązuje od dnia 23.08.2016 r.</u> Wprowadzono Uchwałą Nr 803/2016 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 23.08.2016 r. w sprawie wprowadzenia „Instrukcji o organizacji i użytkowaniu sieci GSM-R le-16” Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 5, poz. 18, z dnia 30.08.2016 r. <u>Zmiany:</u> 1) Uchwała Nr 515/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 20.08.2019 r. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 6 poz. 21, z dnia 22.08.2019 r. 2) Uchwała Nr 837/2021 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 13.12.2021 r. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 15 poz. 1, z dnia 17.12.2021 r.</p>	<p>Instruction for the organisation and use of GSM-R network</p> <p><u>Effective form 23.08.2016 .</u> Introduced by Resolution No. 803/2016 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 23.08.2016 r. on the introduction of the „ Instruction for the organisation and use of GSM-R network le-16”. Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 5, item 18, of 30.08.2016. <u>Changes:</u> 1) Resolution No. 515/2019 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 20.08.2019. Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 6 item 21 of 22.08.2019. 2) Resolution No. 837/2021 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 13.12.2021 Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A No. 15, item 1 of 17.12.2021.</p>
10	le-124	<p>Regulamin świadczenia usług telekomunikacyjnych oraz zasad zarządzania kartami SIM systemu GSM-R PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p> <p><u>Obowiązuje od dnia 10.12.2021 r.</u> Wprowadzono Uchwałą Nr 728/2021 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 8.11.2021 r. w sprawie wprowadzenia „Regulaminu świadczenia usług telekomunikacyjnych oraz zasad zarządzania kartami SIM systemu GSM-R PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. le-124”. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 14, Poz. 1, z dnia 2.12.2021 r. <u>Zmiany:</u> 1) Uchwała Nr 837/2021 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 13.12.2021 r. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 15 poz. 1, z dnia 17.12.2021 r.</p>	<p>Regulations for the provision of telecommunications services and the rules for managing SIM cards of the GSM-R system of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p> <p><u>Effective from 10.12.2021.</u> Introduced by Resolution No. 728/2021 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 8.11.2021 on the introduction of the "Regulations for the provision of telecommunications services and the rules for managing SIM cards of the GSM-R system of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. le-124". Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 14, item 1 of 2.12.2021. <u>Changes:</u> 1) Resolution No. 837/2021 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 13.12.2021. Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A No. 15 item 1 of 17.12.2021.</p>
11	le-125	<p>Regulamin wydawania kluczy kryptograficznych do urządzeń ERTMS/ETCS poziomu 2</p> <p><u>Obowiązuje od dnia 9.03.2021 r.</u> Wprowadzono Uchwałą Nr 83/2021 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 23.02.2021 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Regulaminu wydawania kluczy kryptograficznych do urządzeń ERTMS/ETCS poziomu 2 le-125”. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 3, poz. 1, z dnia 3.03.2021 r.</p>	<p>Rules for issuing cryptographic keys for level 2 ERTMS / ETCS devices</p> <p><u>Effective from 9.03.2021</u> Introduced by Resolution No. 83/2021 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 23.02.2021 on the introduction to use of the "Rules for issuing cryptographic keys for level 2 ERTMS/ETCS devices le-125". Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 3, item 1, of 3.03.2021.</p>

Symbol	Nazwa instrukcji, informacje na temat terminu obowiązywania, wprowadzenia i zmian	Name of the instruction, information on the period of validity, introduction and change
12	<p>Regulamin wykorzystywania sieci radiołączności w pasmach radiowych administrowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przez przewoźników kolejowych korzystających z linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p> <p><u>Obowiązuje od dnia 1.02.2021 r.</u> Wprowadzono Uchwałą nr 816/2020 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 8.12.2020 r., w sprawie wprowadzenia "Regulaminu wykorzystywania sieci radiołączności w pasmach radiowych administrowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przez przewoźników kolejowych" oraz "Regulaminu wykorzystywania sieci radiołączności w pasmach radiowych administrowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przez użytkowników nie będących przewoźnikami kolejowymi korzystającymi z linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.". Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 1, poz. 1, z dnia 5.01.2021 r.</p>	<p>Regulations for the use of radio communication networks in the radio bands administered by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. by railway undertakings using railway lines managed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p> <p><u>Effective from 1.02.2021</u> Introduced by Resolution No. 816/2020 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 8.12.2020, on the introduction of "Regulations for the use of radio communication networks in the radio bands administered by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. by railway undertakings using railway lines managed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A." and "Regulations for the use of radio communication networks in the radio bands administered by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. by users not being railway undertakings, using railway lines managed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.". Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 1, item 1, of 5.01.2021.</p>
13	<p>let-4</p> <p>Wymagania dla materiałów węglowych nakładek ślizgowych pantografów dopuszczonych do współpracy z siecią trakcyjną zarządzaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p> <p><u>Obowiązuje od dnia 15.03.2010 r.</u> Wprowadzono Uchwałą Nr 20/2010 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 18.01.2010 r. w sprawie przyjęcia Zarządzenia nr 1/2010 wprowadzającego do stosowania „Wymagania dla materiałów węglowych nakładek ślizgowych pantografów dopuszczonych do współpracy z siecią trakcyjną zarządzaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. let-4”</p>	<p>Requirements for carbon materials allowable for use in pantograph contact strips to make contact with the overhead contact lines of managed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p> <p><u>Effective from 15.03.2010.</u> Introduced by Resolution No. 20/2010 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 18.01.2010 on adoption of Resolution No. 1/2010 introducing the "Requirements for carbon materials allowable for use in pantograph contact strips to make contact with the overhead contact lines of managed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. let-4"</p>
14	<p>Id-1</p> <p>Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych</p> <p><u>Obowiązuje od dnia 1.08.2005 r.</u> Wprowadzono Zarządzeniem Nr 14 Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z dnia 18.05.2005 r. w sprawie wprowadzenia „Warunków technicznych utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych” Id-1 (D-1). Biuletyn B PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 2, poz.15, z dnia 10.06.2005 r.</p> <p><u>Zmiany:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Zarządzenie Nr 9/2006 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 10.05.2006 r.; Biuletyn B PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 6, poz. 41, z dnia 1.06.2006 r. Zarządzenie Nr 22/2010 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 31.08.2010 r. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 3, poz. 13, z dnia 1.09.2010 r. Zarządzenie Nr 8/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 24.03.2015 r. Zarządzenie Nr 19/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 30.04.2015 r. Uchwała Nr 1223/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 22.12.2015 r. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 21, poz. 30, z dnia 30.12.2015 r. 	<p>Technical conditions of maintaining pavement on railway lines</p> <p><u>Effective from 1.08.2005.</u> Introduced by Resolution No. 14 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 18.05.2005 on the introduction of the "Technical conditions of maintaining pavement on railway lines Id-1 (D-1)". Newsletter B of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 2, item 15 of 10.06.2005.</p> <p><u>Changes:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Resolution No. 9/2006 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 10.05.2006, Newsletter B of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. no. 6, item 41 of 1.06.2006. Resolution No. 22/2010 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 31.08.2010, Newsletter B of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. no. 3, item 13 of 1.09.2010. Resolution No. 8/2015 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 24.03.2015. Resolution No. 19/2015 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 30.04.2015. Resolution No. 1223/2015 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 22.12.2015, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 21, item 30 of 30.12.2015.
15	<p>Id-21</p> <p>Zasady wstępu na obszar kolejowy zarządzany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p> <p><u>Obowiązuje od dnia 1.01.2019 r.</u> Wprowadzono Uchwałą Nr 925/2018 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 20.11.2018 r. w sprawie wprowadzenia Instrukcji „Zasady wstępu na obszar kolejowy zarządzany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Id-21”. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 10, poz. 23, z dnia 31.12.2018 r.</p>	<p>Rules of entry into railway area managed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p> <p><u>Effective from 1.01.2019.</u> Introduced by Resolution No. 925/2018 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 20.11.2018 on the introduction of the "Rules of entry into railway area managed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Id-21". Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 10, item 23 of 31.12.2018.</p>

Symbol	Nazwa instrukcji, informacje na temat terminu obowiązywania, wprowadzenia i zmian	Name of the instruction, information on the period of validity, introduction and change
16	<p>Zasady organizacji kolejowego systemu zarządzania kryzysowego w czasie wystąpienia zagrożeń oraz sytuacji kryzysowych na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy</p> <p><u>Obowiązuje od dnia 30.10.2017 r.</u> Wprowadzono Uchwałą Nr 1057/2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 30.10.2017 r. w sprawie organizacji kolejowego systemu zarządzania kryzysowego oraz monitorowania bieżącej pracy eksploatacyjno-przewozowej na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy.</p>	<p>Rules of organization of railway crisis management system during occurrence of threats and crisis situations on railway lines managed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. and in buildings and structures designed to service people and things</p> <p><u>Effective from 30.10.2017.</u> Introduced by Resolution No. 1057/2017 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 30.10.2017 on the organization of the railway crisis management system and monitoring of the current operating and transport work on railway lines managed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. and in buildings and structures designed to service people and things.</p>
17	<p>Zasady monitorowania bieżącej pracy eksploatacyjno-przewozowej i postępowania w czasie wystąpienia zagrożeń, sytuacji kryzysowych, innych wydarzeń na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy</p> <p><u>Obowiązuje od dnia 30.10.2017 r.</u> Wprowadzono Uchwałą Nr 1057/2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 30.10.2017 r. w sprawie organizacji kolejowego systemu zarządzania kryzysowego oraz monitorowania bieżącej pracy eksploatacyjno-przewozowej na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy.</p> <p><u>Zmiany:</u> 1) Uchwała nr 787/2022 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 18.10.2022 r., Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 14, poz. 1, z dnia 28.11.2022 r.</p>	<p>Rules of monitoring the current operating and transport work and procedures during occurrence of threats and crisis situations and other events on railway lines managed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. and in buildings and structures designed to service people and things</p> <p><u>Effective from 30.10.2017.</u> Introduced by Resolution No. 1057/2017 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 30.10.2017 on the organization of the railway crisis management system and monitoring of the current operating and transport work on railway lines managed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. and in buildings and structures designed to service people and things.</p> <p><u>Changes:</u> 1) Resolution No. 787/2022 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of 18.10.2022, Newsletter of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. No. 14, item 1 of 28.11.2022.</p>

Dane kontaktowe pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. udzielających szczegółowych informacji o parametrach techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych, posterunków ruchu oraz informacji na temat bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych

Contact details of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.'s employees providing detailed information on technical and operational parameters of railway lines and operating control points, and on the safety of carriage of dangerous goods by rail

Lp. No.	Jednostka organizacyjna <i>Organisational unit</i>	Bezpieczeństwo przewozu koleją towarów niebezpiecznych <i>Safety of rail transport of dangerous goods</i>	Urządzenia samoczynnego hamowania pociągów (shp) <i>Automatic train stop devices (ATS)</i>	Urządzenia radiołączności <i>Radio communication devices</i>	Parametry techniczne peronów <i>Technical parameters of platforms</i>	Parametry techniczno-eksploatacyjne stacji <i>Technical and operational parameters of stations</i>	Parametry techniczno-eksploatacyjne linii <i>Technical and operational parameters of lines</i>	Urządzenia elektroenergetyki kolejowej <i>Railway power engineering equipment</i>
1	Zakład Linii Kolejowych w Warszawie ul. Chodakowska 50 03-816 Warszawa iz.Warszawa@plk-sa.pl	(22) 473 37 25 (22) 473 37 34 (922) 473 37 25 * (922) 473 37 34 *	(22) 473 33 52 (22) 473 36 22 (922) 473 33 52 * (922) 473 36 22 *	(22) 473 34 02 (22) 473 39 18 (922) 473 34 02 * (922) 473 39 18 *	(22) 473 33 46 (922) 473 33 46 *	(22) 473 33 15 (22) 473 35 16 (922) 473 33 15 * (922) 473 35 16 *	(22) 473 33 42 (22) 473 27 17 (922) 473 33 42 * (922) 473 27 17 *	(22) 473 34 70 (22) 473 34 72 (922) 473 34 70 * (922) 473 34 72 *
2	Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach ul. Zbrojna 39 08-110 Siedlce iz.siedlce@plk-sa.pl	(25) 746 33 92 (925) 746 33 92 *	(25) 746 33 52 (925) 746 33 52 *	(25) 746 34 27 (925) 746 34 27 *	(25) 746 33 40 (925) 746 33 40 *	(25) 746 34 15 (925) 746 34 15 *	(25) 746 33 40 (925) 746 33 40 *	(25) 746 33 37 (25) 746 31 78 (925) 746 33 37 * (925) 746 31 78 *
3	Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku ul. Kopernika 58 15-397 Białystok iz.bialystok@plk-sa.pl	(85) 673 17 90 (985) 673 17 90 *	(85) 673 33 12 (985) 673 33 12 *	(85) 673 33 12 (85) 673 13 12 (985) 673 33 12 * (985) 673 13 12 *	(85) 673 33 44 (985) 673 33 44 *	(85) 673 12 42 (85) 673 33 10 (985) 673 12 42 * (985) 673 33 10 *	(85) 673 33 45 (985) 673 33 45 * (985) 673 12 40 *	(85) 673 34 54 (985) 673 34 54 *
4	Zakład Linii Kolejowych w Łodzi ul. Tuwima 28 90-002 Łódź sekretariat.lodz@plk-sa.pl	662 062 470 571 370 207 (942) 205 55 55 * (942) 205 53 50 *	(42) 205 55 55 (42) 205 53 50 (942) 205 55 55 * (942) 205 53 50 *	(42) 205 52 52 (42) 205 53 50 (942) 205 52 52 * (942) 205 53 50 *	(42) 205 54 52 (42) 205 54 49 (942) 205 54 52 * (942) 205 54 49 *	(42) 205 51 80 (42) 205 51 91 (942) 205 51 80 * (942) 205 51 91 *	(42) 205 51 80 (42) 205 51 91 (942) 205 51 80 * (942) 205 51 91 *	(42) 205 54 07 (42) 205 52 42 (42) 205 57 15 (942) 205 54 07 * (942) 205 52 42 * (942) 205 57 15 *
5	Zakład Linii Kolejowych w Lublinie ul. Okopowa 5 20-022 Lublin iz.lublin@plk-sa.pl	(81) 472 34 87 (981) 472 34 87 *	(81) 472 33 54 (981) 472 33 54 *	(81) 472 33 59 (981) 472 33 59 *	(81) 472 14 70 (981) 472 14 70 *	(81) 472 34 62 (981) 472 34 62 *	(81) 472 14 70 (981) 472 14 70 *	(81) 472 34 79 (81) 472 34 72 (981) 472 34 79 * (981) 472 34 72 *
6	Zakład Linii Kolejowych w Kielcach ul. Paderewskiego 43/45 25-502 Kielce Sekretariat.kielce@plk-sa.pl	(41) 278 36 89 (941) 278 36 89 *	(41) 278 68 66 (941) 278 33 59 w. 867 *	(41) 278 68 64 (941) 278 33 59 w. 867 *	(41) 278 68 58 (941) 278 33 34 w. 858 *	(41) 278 68 58 (941) 278 33 34 w. 858 *	(41) 278 68 58 (941) 278 33 34 w. 858 *	(41) 278 68 71 (41) 278 68 72 (941) 278 33 34 w. 871 / w. 872*
7	Zakład Linii Kolejowych w Skarżysku-Kamiennej ul. Rejowska 29 26-110 Skarżysko-Kamienna iz.Skarzysko@plk-sa.pl	(48) 379 34 97 (948) 379 34 97 *	(41) 278 46 26 (941) 278 46 26 *	(41) 278 46 26 (941) 278 46 26 *	(41) 278 46 98 (941) 278 46 98 *	(41) 278 44 62 (941) 278 44 62 *	(41) 278 44 60 (941) 278 44 60 *	(41) 278 44 81 (941) 278 44 81 *
8	Zakład Linii Kolejowych w Krakowie Pl. Matejki 12 31-157 Kraków iz.Krakow2@plk-sa.pl	(12) 393 58 06 (912) 393 58 06 *	(12) 393 54 16 (912) 393 54 16 *	(12) 393 33 54 (912) 393 33 54 *	(12) 393 56 31 (12) 393 33 44 (912) 393 56 31 * (912) 393 33 44 *	(12) 393 33 10 (12) 393 13 49 (12) 393 13 20 (912) 393 33 10 * (912) 393 13 49 * (912) 393 13 20 *	(12) 393 56 31 (12) 393 33 44 (912) 393 56 31 * (912) 393 33 44 *	(12) 393 34 70 (12) 393 36 61 (912) 393 34 70 * (912) 393 36 61 *
9	Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie ul. Batorego 24 35-005 Rzeszów iz.Rzeszow@plk-sa.pl	784 422 589 (17) 711 21 59 (917) 711 21 59 *	(17) 711 13 52 (917) 711 13 52 *	(17) 711 22 25 (917) 711 22 25 *	(17) 711 14 70 (917) 711 14 70 *	(17) 711 23 61 (17) 711 22 73 (917) 711 23 61 * (917) 711 22 73 *	(17) 711 22 73 (917) 711 22 73 *	(17) 711 13 56 (17) 711 21 02 (917) 711 13 56 * (917) 711 21 02 *

Lp. No.	Jednostka organizacyjna <i>Organisational unit</i>	Bezpieczeństwo przewozu towarów niebezpiecznych <i>Safety of rail transport of dangerous goods</i>	Urządzenia samoczynnego hamowania pociągów (shp) <i>Automatic train stop devices (ATS)</i>	Urządzenia radiołączności <i>Radio communication devices</i>	Parametry techniczne peronów <i>Technical parameters of platforms</i>	Parametry techniczno-eksploatacyjne stacji <i>Technical and operational parameters of stations</i>	Parametry techniczno-eksploatacyjne linii <i>Technical and operational parameters of lines</i>	Urządzenia elektroenergetyki kolejowej <i>Railway power engineering equipment</i>
10	Zakład Linii Kolejowych w Nowym Sączu ul. Batorego 80 33-300 Nowy Sącz iz.Nowysacz@plk-sa.pl	(18) 535 12 20 (918) 535 12 20 *	(18) 535 24 27 (918) 535 24 27 *	(18) 535 24 27 (918) 535 24 27 *	(18) 535 14 71 (918) 535 14 71 *	(18) 535 23 22 (918) 535 23 22 *	(18) 535 24 63 (918) 535 24 63 *	(18) 535 23 47 (18) 535 22 39 (918) 535 23 47 * (918) 535 22 39 *
11	Zakład Linii Kolejowych w Sosnowcu ul. 3 Maja 16 41-200 Sosnowiec iz.Sosnowiec@plk-sa.pl	(32) 710 40 95 (932) 710 40 95 *	(32) 710 40 62 (932) 710 40 62 *	(32) 710 40 64 (932) 710 40 64 *	(32) 710 40 41 (32) 710 40 43 (932) 710 40 41 * (932) 710 40 43 *	(32) 710 40 82 (932) 710 40 82 *	(32) 710 40 43 (932) 710 40 43 *	(32) 710 40 70 (32) 710 40 74 (932) 710 40 70 * (932) 710 40 74 *
12	Zakład Linii Kolejowych w Częstochowie ul. Boya Żeleńskiego 7/9 42-200 Częstochowa iz.Czestochowa@plk-sa.pl	698 665 503	(34) 370 52 59 (934) 376 32 52 *	(34) 370 52 31 (934) 376 13 17 *	(34) 370 52 92 (934) 376 32 92 *	(34) 370 52 43 (934) 376 13 10 *	(34) 370 52 45 (934) 376 13 44 *	(34) 370 52 84 (934) 376 32 84 *
13	Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach ul. Nakielska 3 42-600 Tarnowskie Góry iz.Tarnowskiegory@plk-sa.pl	(32) 714 22 60 (32) 714 23 09 (932) 714 22 60 * (932) 714 23 09 *	(32) 714 22 86 (932) 714 22 86 *	(32) 714 22 83 (932) 714 22 83 *	(32) 714 22 10 (932) 714 22 10 *	(32) 714 22 67 (932) 714 22 67 *	(32) 714 22 67 (932) 714 22 67 *	(32) 714 23 15 (32) 714 23 41 (932) 714 23 15 * (932) 714 23 41 *
14	Zakład Linii Kolejowych w Gdyni ul. Morska 24 81-333 Gdynia iz.gdynia@plk-sa.pl	(58) 721 86 60 (958) 721 86 60 *	(58) 721 13 62 (958) 721 13 62 *	(58) 721 13 44 (958) 721 13 44 *	(58) 721 24 76 (958) 721 24 76 *	(58) 721 18 10 (958) 721 18 10 *	(58) 721 23 50 (958) 721 23 50 *	(58) 721 12 73 (958) 721 12 73 *
15	Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie ul. Lubelska 5 10-404 Olsztyn iz.olsztyn@plk-sa.pl	(52) 518 34 82 (952) 518 34 82 *	(89) 677 53 52 (989) 677 53 52 *	(89) 677 56 52 (989) 677 56 52 *	(89) 677 16 11 (989) 677 16 11 *	(89) 677 14 15 (989) 677 14 15 *	(89) 677 55 72 (989) 677 55 72 *	(89) 677 16 77 (89) 677 55 60 (989) 677 16 77 * (989) 677 55 60 *
16	Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy ul. Zygmunta Augusta 1 85-082 Bydgoszcz iz.bydgoszcz@plk-sa.pl	504 278 183 (952) 518 34 82 *	(52) 518 33 54 (952) 518 33 54 *	600 084 636	571 339 550 (952) 518 33 64 *	(52) 518 34 68 (952) 518 34 68 *	(52) 518 13 84 (52) 518 30 94 (952) 518 13 84 * (952) 518 30 94 *	(52) 518 35 64 (52) 518 12 14 (952) 518 35 64 * (952) 518 12 14 *
17	Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu ul. Joannitów 13 50-525 Wrocław iz.Wroclaw@plk-sa.pl	(71) 717 54 64 (971) 717 54 64 *	(71) 717 43 77 (971) 717 43 77 *	(71) 717 55 11 (71) 717 11 43 (971) 717 55 11 * (971) 717 11 43 *	(71) 717 43 94 (971) 717 43 94 *	(71) 717 43 54 (971) 717 43 54 *	(71) 717 43 48 (971) 717 43 48 *	(71) 717 43 18 (71) 717 43 78 (71) 717 43 26 (971) 717 43 18 * (971) 717 43 78 * (971) 717 43 26 *
18	Zakład Linii Kolejowych w Opolu ul. Księcia Jana Dobrego 1 45-090 Opole iz.opole@plk-sa.pl	664 488 270 (77) 554 22 52 (977) 554 22 52 *	(77) 554 13 52 (977) 554 13 52 *	(77) 554 16 50 (977) 554 16 50 *	(77) 554 15 08 (977) 554 15 08 *	(77) 554 14 77 (977) 554 14 77 *	(77) 554 15 08 (977) 554 15 08 *	(77) 554 15 71 (77) 554 15 33 (977) 554 15 71 * (977) 554 15 33 *
19	Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu ul. Parkowa 9 58-302 Wałbrzych iz.Walbrzych@plk-sa.pl	(74) 637 46 25 (974) 637 46 25 *	(74) 637 46 52 (974) 637 46 52 *	(74) 637 46 52 (974) 637 46 52 *	(74) 637 47 47 (974) 637 47 47 *	(74) 637 46 49 (974) 637 46 49 *	(74) 637 47 50 (974) 637 47 50 *	(74) 637 46 54 (974) 637 46 54 *
20	Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu al. Niepodległości 8 61-875 Poznań iz.Poznan@plk-sa.pl	(61) 633 13 11 (961) 633 13 11 *	(61) 633 13 51 (961) 633 13 50 *	(61) 633 15 94 (961) 633 15 94 *	(61) 633 22 58 (961) 633 22 58 *	(61) 633 13 10 (961) 633 13 10 *	(61) 633 13 40 (961) 633 13 40 *	(61) 633 14 70 (61) 633 58 13 (961) 633 14 70 * (961) 633 58 13 *
21	Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wielkopolskim ul. Wolności 30 63-400 Ostrów Wlkp. iz.ostrow@plk-sa.pl	(62) 724 33 06 (962) 724 33 06 *	(62) 724 33 50 (962) 724 33 50 *	(62) 724 33 50 (962) 724 33 50 *	(62) 724 15 26 (62) 724 33 49 (962) 724 15 26 * (962) 724 33 49 *	(62) 724 32 02 (62) 724 13 77 (962) 724 32 02 * (962) 724 13 77 *	(62) 724 34 87 (62) 724 13 45 (962) 724 34 87 * (962) 724 13 45 *	(62) 724 33 76 (62) 724 12 30 (962) 724 33 76 * (962) 724 12 30 *

Lp. No.	Jednostka organizacyjna <i>Organisational unit</i>	Bezpieczeństwo przewozu koleją towarów niebezpiecznych <i>Safety of rail transport of dangerous goods</i>	Urządzenia samoczynnego hamowania pociągów (shp) <i>Automatic train stop devices (ATS)</i>	Urządzenia radiolączności <i>Radio communication devices</i>	Parametry techniczne peronów <i>Technical parameters of platforms</i>	Parametry techniczno-eksploatacyjne stacji <i>Technical and operational parameters of stations</i>	Parametry techniczno-eksploatacyjne linii <i>Technical and operational parameters of lines</i>	Urządzenia elektroenergetyki kolejowej <i>Railway power engineering equipment</i>
22	Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze ul. Traugutta 10 65-025 Zielona Góra lz.Zielonagora@plk-sa.pl	(67) 253 63 18 (68) 419 15 98 (967) 253 63 18 * (968) 419 15 98 *	(95) 712 14 15 (995) 712 14 15 *	(95) 712 13 57 (95) 712 15 60 (995) 712 13 57 * (995) 712 15 60 *	(68) 419 20 11 (968) 419 20 11 *	(68) 419 23 78 (968) 419 23 78 *	(68) 419 25 31 (968) 419 25 31 *	(68) 419 23 90 (68) 419 24 50 (968) 419 23 90 * (968) 419 24 50 *
23	Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie ul. Korzeniowskiego 1 70-211 Szczecin lz.Szczecin@plk-sa.pl	(91) 471 56 17 (991) 471 56 17 *	(91) 471 55 52 (991) 471 55 52 *	(91) 471 55 35 (991) 471 55 35 *	(91) 471 15 41 (991) 471 15 41 *	(91) 471 14 43 (991) 471 14 43 *	(91) 471 33 49 (91) 471 33 40 (991) 471 33 49 * (991) 471 33 40	(91) 471 54 73 (91) 471 54 70 (991) 471 54 73 * (991) 471 54 70
24	Centrala Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej ul. Targowa 74 03-734 Warszawa ies@plk-sa.pl	(22) 473 38 21 (52) 518 17 48 (922) 473 38 21 * (952) 518 17 48 *						
25	Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym ul. Targowa 74 03-734 Warszawa id@plk-sa.pl	(22) 473 23 91 (922) 473 23 91 *						
26	Komenda Główna Straży Ochrony Kolei ul. Chmielna 73a 00-801 Warszawa lo.Warszawa@plk-sa.pl	662 241 211 (22) 474 10 23 (922) 474 10 23 *						

*- telefon kolejowy / railway phone

Wykaz Komend Regionalnych Straży Ochrony Kolei PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

List of Regional Departments of Railway Security Guard of the PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Lp. No.	Komenda Regionalna Regional Department	Adres Address	Miejski numer telefonu Municipal phone number	Kolejowy numer telefonu Railway phone number	Numer faksu Fax number	E-mail
1	Komenda Regionalna Straży Ochrony Kolei w Warszawie	03-743 Warszawa ul. Kijowska 20	(22) 473 16 00	(922) 473 16 00	(22) 473 16 02	iok.sekretariat.warszawa@plk-sa.pl
2	Komenda Regionalna Straży Ochrony Kolei w Łodzi	94-021 Łódź al. Unii Lubelskiej 3/5	(42) 205 44 20	(942) 205 44 20	(42) 205 44 12	iok.sekretariat.lodz@plk-sa.pl
3	Komenda Regionalna Straży Ochrony Kolei w Białymstoku	15-701 Białystok ul. Kolejowa 11	(85) 673 12 64	(985) 673 12 64		iok.sekretariat.bialystok@plk-sa.pl
4	Komenda Regionalna Straży Ochrony Kolei w Lublinie	20-406 Lublin ul. Dworcowa 7	(81) 472 34 80	(981) 472 34 80	(81) 472 16 45	iok.sekretariat.lublin@plk-sa.pl
5	Komenda Regionalna Straży Ochrony Kolei w Kielcach	25-709 Kielce ul. Romualda Mielczarskiego 10	(41) 278 33 14	(941) 278 33 14	(41) 278 33 19	iok.sekretariat.kielce@plk-sa.pl
6	Komenda Regionalna Straży Ochrony Kolei w Krakowie	31-504 Kraków ul. Lubicz 14	(12) 393 13 86	(912) 393 13 86		iok.sekretariat.krakow@plk-sa.pl
7	Komenda Regionalna Straży Ochrony Kolei w Przemyślu	37-700 Przemyśl Pl. Legionów 1	(16) 735 21 16	(916) 735 21 16	(16) 735 21 16	iok.sekretariat.przemysl@plk-sa.pl
8	Komenda Regionalna Straży Ochrony Kolei w Katowicach	40-078 Katowice ul. Marii Goeppert Mayer 14	(32) 710 54 80	(932) 710 54 80	(32) 710 64 89	iok.sekretariat.katowice@plk-sa.pl
9	Komenda Regionalna Straży Ochrony Kolei w Gdańsku	80- 852 Gdańsk ul. Dyrekcyjna 2/4	(58) 721 34 80	(958) 721 34 80	(58) 721 34 81	iok.sekretariat.gdansk@plk-sa.pl
10	Komenda Regionalna Straży Ochrony Kolei w Iławie	14-200 Iława ul. Dworcowa 1	(89) 677 33 18	(989) 677 33 18	(89) 677 33 42	iok.sekretariat.ilawa@plk-sa.pl
11	Komenda Regionalna Straży Ochrony Kolei w Bydgoszczy	85-082 Bydgoszcz ul. Zygmunta Augusta 7	(52) 518 52 70	(952) 518 52 70	(52) 518 41 53	iok.sekretariat.bydgoszcz@plk-sa.pl
12	Komenda Regionalna Straży Ochrony Kolei we Wrocławiu	50-503 Wrocław ul. Paczkowska 26	(71) 717 59 88	(971) 717 59 88	(71) 717 12 71	iok.sekretariat.wroclaw@plk-sa.pl
13	Komenda Regionalna Straży Ochrony Kolei w Opolu	45-075 Opole ul. Krakowska 48	(77) 554 13 99	(977) 554 13 99	(77) 554 13 97	iok.sekretariat.opole@plk-sa.pl
14	Komenda Regionalna Straży Ochrony Kolei w Poznaniu	61-818 Poznań ul. Stanisława Taczaka 10	(61) 633 14 80	(961) 633 14 80	(61) 633 50 99	iok.sekretariat.poznan@plk-sa.pl
15	Komenda Regionalna Straży Ochrony Kolei w Zielonej Górze	65-019 Zielona Góra ul. Dworcowa 32	(68) 419 23 07	(968) 419 23 07	(68) 419 25 51	iok.sekretariat.zielona.gora@plk-sa.pl
16	Komenda Regionalna Straży Ochrony Kolei w Szczecinie	70-211 Szczecin ul. Korzeniowskiego 1	(91) 471 57 80	(991) 471 57 80	(91) 471 14 57	iok.sekretariat.szczecin@plk-sa.pl

Wykaz ekspozytur Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
List of Regional Departments of the Railway Traffic Management Centre of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

1. Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w Warszawie
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74

Komórka <i>Unit</i>	Miejski numer telefonu <i>Municipal phone number</i>	Kolejowy numer telefonu <i>Railway phone number</i>	Numer faksu <i>Fax number</i>	E-mail
Naczelnik <i>Head</i>	+ 48 (22) 473 33 17	(922) 473 33 17	(22) 473 33 96	arkadiusz.wozniak2@plk-sa.pl
Zastępca naczelnika ds. techniczno-eksploatacyjnych <i>Deputy head of technical and operational affairs</i>	+ 48 (22) 473 33 75	(922) 473 33 75	(22) 473 33 96	katarzyna.rebza@plk-sa.pl
Zastępca naczelnika ds. ruchu pasażerskiego <i>Deputy head of passenger traffic</i>	+ 48 (22) 473 38 32	(922) 473 38 32	(22) 473 33 96	lukasz.przywozny@plk-sa.pl
Zastępca naczelnika ds. rozkładów jazdy <i>Deputy head of timetables</i>	+ 48 (22) 473 36 37	(922) 473 36 37	(22) 473 39 53	anna.stelmaszewska@plk-sa.pl
Dyspozytor koordynator (całodobowo) <i>Dispatcher coordinator (twenty-four-hour)</i>	+ 48 (22) 473 33 11	(922) 473 33 11	(22) 473 33 96	idde1.koordinator@plk-sa.pl
Stanowisko ds. reagowania kryzysowego (całodobowo) <i>Position for emergency response (twenty-four-hour)</i>	+ 48 (22) 473 28 42	(922) 473 28 42	(22) 473 33 96	idde1.kryzysowy@plk-sa.pl
Stanowisko ds. ruchu pasażerskiego (całodobowo) <i>Position for passenger traffic (twenty-four-hour)</i>	+ 48 (22) 473 32 78	(922) 473 32 78	(22) 473 33 96	idde1.pasażerski@plk-sa.pl
Dyspozytor ds. planowania produkcji (całodobowo) <i>Dispatcher for production planning (twenty-four-hour)</i>	+ 48 (22) 473 30 61	(922) 473 30 61	(22) 473 33 96	idde1.planowanie@plk-sa.pl
Stanowisko ds. ruchu towarowego (całodobowo) <i>Position for freight traffic (twenty-four-hour)</i>	+ 48 (22) 473 30 54	(922) 473 30 54	(22) 473 33 96	idde1.towarowy@plk-sa.pl
Stanowisko ds. obsługi przewoźników (8 godz.) <i>Position for railway undertaking service (8 hours)</i>	+ 48 (22) 473 33 76	(922) 473 33 76	(22) 473 33 96	idde1.przewoźnik@plk-sa.pl
Stanowisko ds. przewozu przesyłek nadzwyczajnych (8 godz.) <i>Position for transport of exceptional consignments (8 hours)</i>	+ 48 (22) 473 37 23 + 48 (22) 473 22 17	(922) 473 37 23 (922) 473 22 17	(22) 473 32 49	idde1.nadzwyczajne@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji rocznego rozkładu jazdy (8 godz.) <i>Position for construction of annual timetable (8 hours)</i>	+ 48 (22) 473 34 17 + 48 (22) 473 33 29 + 48 (22) 473 34 91 + 48 (22) 473 38 18	(922) 473 34 17 922) 473 33 29 (922) 473 34 91 (922) 473 38 18	(22) 473 39 53	idde1.roczny@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji indywidualnego rozkładu jazdy (24 godz.) <i>Position for construction of ad-hoc timetable (24 hours)</i>	+ 48 (22) 473 30 51	(922) 473 30 51	(22) 473 39 53	idde1.indywidualny@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji zastępczego rozkładu jazdy (8 godz.) <i>Position for construction of alternative timetable (8 hours)</i>	+ 48 (22) 473 28 03 + 48 (22) 473 38 28 + 48 (22) 473 37 74 + 48 (22) 473 21 40 + 48 (22) 473 33 83 + 48 (22) 473 24 39 + 48 (22) 473 26 22 + 48 (22) 473 21 13 + 48 (22) 473 22 86 + 48 (22) 473 39 62 + 48 (22) 473 32 72 + 48 (22) 473 24 40 + 48 (22) 473 39 13 + 48 (22) 473 38 67	(922) 473 28 03 (922) 473 38 28 (922) 473 37 74 (922) 473 21 40 (922) 473 33 83 (922) 473 24 39 (922) 473 26 22 (922) 473 21 13 (922) 473 22 86 (922) 473 39 62 (922) 473 32 72 (922) 473 24 40 (922) 473 39 13 (922) 473 38 67	(22) 473 39 53	idde1.zastepczy@plk-sa.pl
Stanowisko ds. koordynacji zamknięć torowych (8 godz.) <i>Position for coordination of rail closures (8 hours)</i>	+ 48 (22) 473 35 45	(922) 473 35 45	(22) 473 39 53	idkz1@plk-sa.pl
Stanowisko ds. koordynacji konstrukcji rozkładów jazdy (8 godzin) <i>Position for coordination of timetable construction (8 hours)</i>	+ 48 (22) 473 22 84	(922) 473 22 84	(22) 473 39 53	janusz.michalik@plk-sa.pl
Stanowisko ds. analiz rozkładu jazdy (8 godzin) <i>Position for timetable analysis (8 hours)</i>	+ 48 (22) 473 22 86	(922) 473 22 86	(22) 473 39 53	jacek.luba@plk-sa.pl

2. Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w Lublinie
20-022 Lublin ul. Okopowa 5

Komórka <i>Unit</i>	Miejski numer telefonu <i>Municipal phone number</i>	Kolejowy numer telefonu <i>Railway phone number</i>	Numer faksu <i>Fax number</i>	E-mail
Naczelnik <i>Head</i>	+ 48 (81) 472 33 17	(981) 472 33 17	(81) 472 57 91	pawel.wlosek@plk-sa.pl
Zastępca naczelnika ds. techniczno-eksploatacyjnych <i>Deputy head of technical and operational affairs</i>	+ 48 (81) 472 15 16	(981) 472 15 16	(81) 472 57 91	marian.mielniczuk@plk-sa.pl
Zastępca naczelnika ds. rozkładów jazdy <i>Deputy head of timetables</i>	+ 48 (81) 472 36 48	(981) 472 36 48	(81) 472 57 91	iwona.zydek@plk-sa.pl
Dyspozytor koordynator (całodobowo) <i>Dispatcher coordinator (twenty-four-hour)</i>	+ 48 (81) 472 13 11	(981) 472 13 11	(81) 472 36 93	idde2.koordinator@plk-sa.pl
Stanowisko ds. reagowania kryzysowego (całodobowo) <i>Position for emergency response (twenty-four-hour)</i>	+ 48 (81) 472 13 38	(981) 472 13 38	(81) 472 36 93	idde2.kryzysowy@plk-sa.pl
Dyspozytor ds. planowania produkcji (całodobowo) <i>Dispatcher for production planning (twenty-four-hour)</i>	+ 48 (81) 472 15 73	(981) 472 15 73	(81) 472 36 93	idde2.planowanie@plk-sa.pl
Stanowisko ds. obsługi przewoźników (8 godz.) <i>Position for railway undertaking service (8 hours)</i>	+ 48 (81) 472 17 48	(981) 472 17 48	(81) 472 57 91	idde2.przewoznik@plk-sa.pl
Stanowisko ds. przewozu przesyłek nadzwyczajnych (8 godz.) <i>Position for transport of exceptional consignments (8 hours)</i>	+ 48 (81) 472 55 19	(981) 472 55 19	(81) 472 57 91	idde2.nadzwyczajne@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji rocznego rozkładu jazdy (8 godz.) <i>Position for construction of annual timetable (8 hours)</i>	+ 48 (81) 472 36 46 + 48 (81) 472 36 47	(981) 472 36 46 (981) 472 36 47	(81) 472 57 91	idde2.roczny@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji indywidualnego rozkładu jazdy (8 godz.) <i>Position for construction of ad-hoc timetable (8 hours)</i>	+ 48 (81) 472 15 17	(981) 472 15 17	(81) 472 57 91	idde2.indywidualny@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji indywidualnego rozkładu jazdy (24 godz.) <i>Position for construction of ad-hoc timetable (24 hours)</i>	+ 48 (81) 472 15 17	(981) 472 15 17	(81) 472 57 91	idde2.indywidualny@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji zastępczego rozkładu jazdy (8 godz.) <i>Position for construction of alternative timetable (8 hours)</i>	+ 48 (81) 472 11 95 + 48 (81) 472 11 96 + 48 (81) 472 15 19 + 48 (81) 472 15 20	(981) 472 11 95 (981) 472 11 96 (981) 472 15 19 (981) 472 15 20	(81) 472 57 91	idde2.zastepczy@plk-sa.pl
Stanowisko ds. koordynacji zamknięć torowych (8 godz.) <i>Position for coordination of rail closures (8 hours)</i>	+ 48 (81) 472 34 15	(981) 472 34 15	(81) 472 57 91	idde2.kz@plk-sa.pl
Stanowisko ds. koordynacji konstrukcji rozkładów jazdy (8 godzin) <i>Position for coordination of timetable construction (8 hours)</i>	+ 48 (81) 472 33 12	(981) 472 33 12	(81) 472 57 91	mariola.fota@plk-sa.pl

3. Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w Krakowie 31-157 Kraków, Pl. Matejki 12

Komórka <i>Unit</i>	Miejski numer telefonu <i>Municipal phone number</i>	Kolejowy numer telefonu <i>Railway phone number</i>	Numer faksu <i>Fax number</i>	E-mail
Naczelnik <i>Head</i>	+ 48 (12) 393 33 17	(912) 393 33 17	(12) 393 33 71	grzegorz.prymula@plk-sa.pl
Zastępca naczelnika ds. techniczno-eksploatacyjnych <i>Deputy head of technical and operational affairs</i>	+ 48 (12) 393 53 00	(912) 393 53 00	(12) 393 33 71	wojciech.jakubowski@plk-sa.pl
Zastępca naczelnika ds. rozkładów jazdy <i>Deputy head of timetables</i>	+ 48 (12) 393 13 73	(912) 393 13 73	(12) 393 33 71	anna.podobinska@plk-sa.pl
Dyspozytor koordynator (całodobowo) <i>Dispatcher coordinator (twenty-four-hour)</i>	+ 48 (12) 393 13 11	(912) 393 13 11	(12) 393 53 61	idde3.koordinator@plk-sa.pl
Stanowisko ds. reagowania kryzysowego (całodobowo) <i>Position for emergency response (twenty-four-hour)</i>	+ 48 (12) 393 14 42	(912) 393 14 42	(12) 393 53 61	idde3.kryzysowy@plk-sa.pl
Dyspozytor ds. planowania produkcji (całodobowo) <i>Dispatcher for production planning (twenty-four-hour)</i>	+ 48 (12) 393 17 32	(912) 393 17 32	(12) 393 53 61	idde3.planowanie@plk-sa.pl
Stanowisko ds. obsługi przewoźników (8 godz.) <i>Position for railway undertaking service (8 hours)</i>	+ 48 (12) 393 53 04	(912) 393 53 04	(12) 393 53 61	idde3.przewoznik@plk-sa.pl
Stanowisko ds. przewozu przesyłek nadzwyczajnych (8 godz.) <i>Position for transport of exceptional consignments (8 hours)</i>	+ 48 (12) 393 53 41 + 48 (12) 393 32 50	(912) 393 53 41 (912) 393 32 50	(12) 393 53 01	idde3.nadzwyczajne@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji rocznego rozkładu jazdy (8 godz.) <i>Position for construction of annual timetable (8 hours)</i>	+ 48 (12) 393 15 04 + 48 (12) 393 16 97 + 48 (12) 393 34 77	(912) 393 15 04 (912) 393 16 97 (912) 393 34 77	(12) 393 53 61	idde3.roczny@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji indywidualnego rozkładu jazdy (8 godz.) <i>Position for construction of ad-hoc timetable (8 hours)</i>	+ 48 (12) 393 33 94 + 48 (12) 393 53 19	(912) 393 33 94 (912) 393 53 19	(12) 393 53 61	idde3.indywidualny@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji indywidualnego rozkładu jazdy (24 godz.) <i>Position for construction of ad-hoc timetable (24 hours)</i>	+ 48 (12) 393 32 30	(912) 393 32 30	(12) 393 53 61	idde3.indywidualny@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji zastępczego rozkładu jazdy (8 godz.) <i>Position for construction of alternative timetable (8 hours)</i>	+ 48 (12) 393 33 12 + 48 (12) 393 15 54 + 48 (12) 393 13 14 + 48 (12) 393 34 91 + 48 (12) 393 34 90	(912) 393 33 12 (912) 393 15 54 (912) 393 13 14 (912) 393 34 91 (912) 393 34 90	(12) 393 53 61	idde3.zastepczy@plk-sa.pl
Stanowisko ds. koordynacji zamknięć torowych (8 godz.) <i>Position for coordination of rail closures (8 hours)</i>	+ 48 (12) 393 11 28	(912) 393 11 28	(12) 393 53 61	idde3.kz@plk-sa.pl
Stanowisko ds. koordynacji konstrukcji rozkładów jazdy (8 godzin) <i>Position for coordination of timetable construction (8 hours)</i>	+ 48 (12) 393 34 61	(912) 393 34 61	(12) 393 53 61	jolanta.jaworska@plk-sa.pl

4. Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w Sosnowcu
41-200 Sosnowiec, ul. 3-go Maja 16A

Komórka <i>Unit</i>	Miejski numer telefonu <i>Municipal phone number</i>	Kolejowy numer telefonu <i>Railway phone number</i>	Numer faksu <i>Fax number</i>	E-mail
Naczelnik <i>Head</i>	+ 48 (32) 710 49 00	(932) 710 49 00	(32) 710 49 24	janusz.krygier@plk-sa.pl
Zastępca naczelnika ds. techniczno-eksploatacyjnych <i>Deputy head of technical and operational affairs</i>	+ 48 (32) 710 49 36	(932) 710 49 36	(32) 710 49 24	marcin.koziel@plk-sa.pl
Zastępca naczelnika ds. ruchu towarowego <i>Deputy head of freight traffic</i>	+ 48 (32) 710 49 10	(932) 710 49 10	(32) 710 49 24	maciej.metz@plk-sa.pl
Zastępca naczelnika ds. rozkładów jazdy <i>Deputy head of timetables</i>	+ 48 (32) 710 49 02	(932) 710 49 02	(32) 710 49 24	krystian.mazelon@plk-sa.pl
Dyspozytor koordynator (całodobowo) <i>Dispatcher coordinator (twenty-four-hour)</i>	+ 48 (32) 710 49 25	(932) 710 49 25	(32) 710 49 24	idde4.koordinator@plk-sa.pl
Stanowisko ds. reagowania kryzysowego (całodobowo) <i>Position for emergency response (twenty-four-hour)</i>	+ 48 (32) 710 49 47	(932) 710 49 47	(32) 710 49 24	idde4.kryzysowy@plk-sa.pl
Dyspozytor ds. planowania produkcji (całodobowo) <i>Dispatcher for production planning (twenty-four-hour)</i>	+ 48 (32) 710 49 28	(932) 710 49 28	(32) 710 49 24	idde4.planowanie@plk-sa.pl
Stanowisko ds. ruchu towarowego (całodobowo) <i>Position for freight traffic (twenty-four-hour)</i>	+ 48 (32) 710 49 27	(932) 710 49 27	(32) 710 49 24	idde4.kryzysowy2@plk-sa.pl
Stanowisko ds. obsługi przewoźników (8 godz.) <i>Position for railway undertaking service (8 hours)</i>	+ 48 (32) 710 49 45	(932) 710 49 45	(32) 710 49 24	idde4.przewoznik@plk-sa.pl
Stanowisko ds. przewozu przesyłek nadzwyczajnych (8 godz.) <i>Position for transport of exceptional consignments (8 hours)</i>	+ 48 (32) 710 49 48 + 48 (32) 710 49 49	(932) 710 49 48 (932) 710 49 49	(32) 710 49 24	idde4.nadzwyczajne@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji rocznego rozkładu jazdy (8 godz.) <i>Position for construction of annual timetable (8 hours)</i>	+ 48 (32) 710 49 30 + 48 (32) 710 49 35	(932) 710 49 30 (932) 710 49 35	(32) 710 49 24	idde4.roczny@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji indywidualnego rozkładu jazdy (8 godz.) <i>Position for construction of ad-hoc timetable (8 hours)</i>	+ 48 (32) 710 49 03	(932) 710 49 03	(32) 710 49 24	idde4.indywidualny@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji indywidualnego rozkładu jazdy (24 godz.) <i>Position for construction of ad-hoc timetable (24 hours)</i>	+ 48 (32) 710 49 04 + 48 (32) 710 49 05	(932) 710 49 04 (932) 710 49 05	(32) 710 49 24	idde4.indywidualny@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji zastępczego rozkładu jazdy (8 godz.) <i>Position for construction of alternative timetable (8 hours)</i>	+48 (32) 710 49 31 +48 (32) 710 49 39	(932) 710 49 31 (932) 710 49 39	(32) 710 49 24	idde4.zastepczy@plk-sa.pl
Stanowisko ds. koordynacji zamknięć torowych (8 godz.) <i>Position for coordination of rail closures (8 hours)</i>	+48 (32) 710 49 43	(932) 710 49 43	(32) 710 49 24	idde4.kz@plk-sa.pl
Stanowisko ds. koordynacji konstrukcji rozkładów jazdy (8 godzin) <i>Position for coordination of timetable construction (8 hours)</i>	+ 48 (32) 710 49 32	(932) 710 49 32	(32) 710 49 24	adam.gozdziejewicz@plk-sa.pl

5. Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w Gdańsku 80-958 Gdańsk, ul. Dyrekcyjna 2-4

Komórka <i>Unit</i>	Miejski numer telefonu <i>Municipal phone number</i>	Kolejowy numer telefonu <i>Railway phone number</i>	Numer faksu <i>Fax number</i>	E-mail
Naczelnik <i>Head</i>	+ 48 (58) 721 33 17	(958) 721 33 17	(58) 721 50 53	piotr.kirszenstein@plk-sa.pl
Zastępca naczelnika ds. techniczno-eksploatacyjnych <i>Deputy head of technical and operational affairs</i>	+ 48 (58) 721 33 18	(958) 721 33 18	(58) 721 50 53	miroslaw.klawikowski@plk-sa.pl
Zastępca naczelnika ds. rozkładów jazdy <i>Deputy head of timetables</i>	+ 48 (58) 721 33 12	(958) 721 33 12	(58) 721 35 23	janusz.sikora@plk-sa.pl
Dyspozytor koordynator (całodobowo) <i>Dispatcher coordinator (twenty-four-hour)</i>	+ 48 (58) 721 52 21 + 48 (58) 721 93 11	(958) 721 52 21 (958) 721 93 11	(58) 721 50 53	idde5.koordinator@plk-sa.pl
Stanowisko ds. reagowania kryzysowego (całodobowo) <i>Position for emergency response (twenty-four-hour)</i>	+ 48 (58) 721 33 20	(958) 721 33 20	(58) 721 50 53	idde5.kryzysowy@plk-sa.pl
Dyspozytor ds. planowania produkcji (całodobowo) <i>Dispatcher for production planning (twenty-four-hour)</i>	+ 48 (58) 721 58 20 + 48 (58) 721 58 21	(958) 721 58 20 (958) 721 58 21	(58) 721 50 53	idde5.planowanie@plk-sa.pl
Stanowisko ds. ruchu towarowego (całodobowo) <i>Position for freight traffic (twenty-four-hour)</i>	+ 48 (58) 721 33 24	(958) 721 33 24	(58) 721 50 53	idde5.koordinatorruchutowarowego@plk-sa.pl
Stanowisko ds. obsługi przewoźników (8 godz.) <i>Position for railway undertaking service (8 hours)</i>	+ 48 (58) 721 33 21	(958) 721 33 21	(58) 721 50 53	idde5.przewoznik@plk-sa.pl
Stanowisko ds. przewozu przesyłek nadzwyczajnych (8 godz.) <i>Position for transport of exceptional consignments (8 hours)</i>	+ 48 (58) 721 50 06 + 48 (58) 721 92 15	(958) 721 50 06 (958) 721 92 15	(58) 721 50 53	idde5.nadzwyczajne@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji rocznego rozkładu jazdy (8 godz.) <i>Position for construction of annual timetable (8 hours)</i>	+ 48 (58) 721 54 52 + 48 (58) 721 97 66 + 48 (58) 721 97 67	(958) 721 54 52 (958) 721 97 66 (958) 721 97 67	(58) 721 35 23	idde5.roczny@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji indywidualnego rozkładu jazdy (8 godz.) <i>Position for construction of ad-hoc timetable (8 hours)</i>	+ 48 (58) 721 33 22 + 48 (58) 721 93 20	(958) 721 33 22 (958) 721 93 20	(58) 721 35 23	idde5.indywidualny@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji indywidualnego rozkładu jazdy (24 godz.) <i>Position for construction of ad-hoc timetable (24 hours)</i>	+ 48 (58) 721 33 22 + 48 (58) 721 93 20	(958) 721 33 22 (958) 721 93 20	(58) 721 35 23	idde5.indywidualny@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji zastępczego rozkładu jazdy (8 godz.) <i>Position for construction of alternative timetable (8 hours)</i>	+ 48 (58) 721 51 84 + 48 (58) 721 54 58 + 48 (58) 721 97 62 + 48 (58) 721 93 62	(958) 721 51 84 (958) 721 54 58 (958) 721 97 62 (958) 721 93 62	(58) 721 35 23	idde5.zastepczy@plk-sa.pl
Stanowisko ds. koordynacji zamknięć torowych (8 godz.) <i>Position for coordination of rail closures (8 hours)</i>	+ 48 (58) 721 93 13 + 48 (58) 721 15 11	(958) 721 93 13 (958) 721 15 11	(58) 721 35 23	idkz5@plk-sa.pl
Stanowisko ds. koordynacji konstrukcji rozkładów jazdy (8 godzin) <i>Position for coordination of timetable construction (8 hours)</i>	+ 48 (58) 721 93 19	(958) 721 93 19	(58) 721 35 23	krzysztof.piorkowski@plk-sa.pl
Stanowisko ds. analiz rozkładu jazdy (8 godzin) <i>Position for timetable analysis (8 hours)</i>	+ 48 (58) 721 36 22	(958) 721 36 22	(58) 721 35 23	waldemar.alfs@plk-sa.pl

6. Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym we Wrocławiu
50-525 Wrocław, ul. Joannitów 13

Komórka <i>Unit</i>	Miejski numer telefonu <i>Municipal phone number</i>	Kolejowy numer telefonu <i>Railway phone number</i>	Numer faksu <i>Fax number</i>	E-mail
Naczelnik <i>Head</i>	+ 48 (71) 717 33 17	(971) 717 33 17	(71) 717 54 48	tomasz.wiatr@plk-sa.pl
Zastępca naczelnika ds. techniczno-eksploatacyjnych <i>Deputy head of technical and operational affairs</i>	+ 48 (71) 717 33 04	(971) 717 33 04	(71) 717 54 48	tomasz.klimpel@plk-sa.pl
Zastępca naczelnika ds. rozkładów jazdy <i>Deputy head of timetables</i>	+ 48 (71) 717 33 25	(971) 717 33 25	(71) 717 54 48	bernard.rogozinski@plk-sa.pl
Dyspozytor koordynator (całodobowo) <i>Dispatcher coordinator (twenty-four-hour)</i>	+ 48 (71) 717 52 55	(971) 717 52 55	(71) 717 54 48	idde6.koordinator@plk-sa.pl
Stanowisko ds. reagowania kryzysowego (całodobowo) <i>Position for emergency response (twenty-four-hour)</i>	+ 48 (71) 717 13 79	(971) 717 13 79	(71) 717 54 48	idde6.kryzysowy@plk-sa.pl
Dyspozytor ds. planowania produkcji (całodobowo) <i>Dispatcher for production planning (twenty-four-hour)</i>	+ 48 (71) 717 13 70	(971) 717 13 70	(71) 717 54 48	idde6.planowanie@plk-sa.pl
Stanowisko ds. obsługi przewoźników (8 godz.) <i>Position for railway undertaking service (8 hours)</i>	+ 48 (71) 717 33 14	(971) 717 33 14	(71) 717 54 48	idde6.przewoznik@plk-sa.pl
Stanowisko ds. przewozu przesyłek nadzwyczajnych (8 godz.) <i>Position for transport of exceptional consignments (8 hours)</i>	+ 48 (71) 717 54 21	(971) 717 54 21	(71) 717 54 48	idde6.nadzwyczajne@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji rocznego rozkładu jazdy (8 godz.) <i>Position for construction of annual timetable (8 hours)</i>	+ 48 (71) 717 14 55	(971) 717 15 82	(71) 717 54 48	idde6.roczny@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji indywidualnego rozkładu jazdy (8 godz.) <i>Position for construction of ad-hoc timetable (8 hours)</i>	+ 48 (71) 717 55 90	(971) 717 16 56	(71) 717 54 48	idde6.indywidualny@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji indywidualnego rozkładu jazdy (24 godz.) <i>Position for construction of ad-hoc timetable (24 hours)</i>	+ 48 (71) 717 55 96	(971) 717 55 96	(71) 717 54 48	idde6.indywidualny@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji zastępczego rozkładu jazdy (8 godz.) <i>Position for construction of alternative timetable (8 hours)</i>	+ 48 (71) 717 33 12	(971) 717 15 60	(71) 717 54 48	idde6.zastepczy@plk-sa.pl
Stanowisko ds. koordynacji zamknięć torowych (8 godz.) <i>Position for coordination of rail closures (8 hours)</i>	+ 48 (71) 717 15 19	(971) 717 15 19	(71) 717 54 48	idde6.kz@plk-sa.pl
Stanowisko ds. koordynacji konstrukcji rozkładów jazdy (8 godzin) <i>Position for coordination of timetable construction (8 hours)</i>	+ 48 (71) 717 10 25	(971) 717 10 25	(71) 717 54 48	ryszard.boduszek@plk-sa.pl

**7. Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu
 61-875 Poznań, al. Niepodległości 8**

Komórka <i>Unit</i>	Miejski numer telefonu <i>Municipal phone number</i>	Kolejowy numer telefonu <i>Railway phone number</i>	Numer faksu <i>Fax number</i>	E-mail
Naczelnik <i>Head</i>	+ 48 (61) 633 13 17	(961) 633 13 17	(61) 633 24 01	wojciech.slominski@plk-sa.pl
Zastępca naczelnika ds. techniczno-eksploatacyjnych <i>Deputy head of technical and operational affairs</i>	+ 48 (61) 633 15 59	(961) 633 15 59	(61) 633 24 01	ewa.kusiak-sobieska@plk-sa.pl
Zastępca naczelnika ds. rozkładów jazdy <i>Deputy head of timetables</i>	+ 48 (61) 633 13 12	(961) 633 13 12	(61) 633 24 01	waldemar.helak@plk-sa.pl
Dyspozytor koordynator (całodobowo) <i>Dispatcher coordinator (twenty-four-hour)</i>	+ 48 (61) 633 18 35	(961) 633 18 35	(61) 633 24 01	idde7.koordinator@plk-sa.pl
Stanowisko ds. reagowania kryzysowego (całodobowo) <i>Position for emergency response (twenty-four-hour)</i>	+ 48 (61) 633 27 18	(961) 633 27 18	(61) 633 24 01	idde7.kryzysowy@plk-sa.pl
Dyspozytor ds. planowania produkcji (całodobowo) <i>Dispatcher for production planning (twenty-four-hour)</i>	+ 48 (61) 633 18 22	(961) 633 18 22	(61) 633 24 01	idde7.planowanie@plk-sa.pl
Stanowisko ds. obsługi przewoźników (8 godz.) <i>Position for railway undertaking service (8 hours)</i>	+ 48 (61) 633 18 26	(961) 633 18 26	(61) 633 24 01	idde7.przewoznik@plk-sa.pl
Stanowisko ds. przewozu przesyłek nadzwyczajnych (8 godz.) <i>Position for transport of exceptional consignments (8 hours)</i>	+ 48 (61) 633 24 44 + 48 (61) 633 18 15	(961) 633 24 44 (961) 633 18 15	(61) 633 24 01	idde7.nadzwyczajne@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji rocznego rozkładu jazdy (8 godz.) <i>Position for construction of annual timetable (8 hours)</i>	+ 48 (61) 633 11 72 + 48 (61) 633 11 91 + 48 (61) 633 23 19	(961) 633 11 72 (961) 633 11 91 (961) 633 23 19	(61) 633 24 01	idde7.roczny@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji indywidualnego rozkładu jazdy (8 godz.) <i>Position for construction of ad-hoc timetable (8 hours)</i>	+ 48 (61) 633 25 17 + 48 (61) 633 12 42	(961) 633 25 17 (961) 633 12 42	(61) 633 24 01	idde7.indywidualny8@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji indywidualnego rozkładu jazdy (24 godz.) <i>Position for construction of ad-hoc timetable (24 hours)</i>	+ 48 (61) 633 18 28	(961) 633 18 28	(61) 633 24 01	idde7.indywidualny@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji zastępczego rozkładu jazdy (8 godz.) <i>Position for construction of alternative timetable (8 hours)</i>	+ 48 (61) 633 11 79 + 48 (61) 633 22 46 + 48 (61) 633 26 90 + 48 (61) 633 11 70 + 48 (61) 633 13 21 + 48 (61) 633 13 93 + 48 (61) 633 13 92	(961) 633 11 79 (961) 633 22 46 (961) 633 26 90 (961) 633 11 70 (961) 633 13 21 (961) 633 13 93 (961) 633 13 92	(61) 633 24 01	idde7.zastepczy@plk-sa.pl
Stanowisko ds. koordynacji zamknięć torowych (8 godz.) <i>Position for coordination of rail closures (8 hours)</i>	+ 48 (61) 633 11 56	(961) 633 11 56	(61) 633 24 01	idde7.kz@plk-sa.pl
Stanowisko ds. koordynacji konstrukcji rozkładów jazdy (8 godzin) <i>Position for coordination of timetable construction (8 hours)</i>	+ 48 (61) 633 25 77	(961) 633 25 77	(61) 633 24 01	andrzej.dabek@plk-sa.pl

8. Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w Szczecinie 70-211 Szczecin, ul. Korzeniowskiego 1

Komórka <i>Unit</i>	Miejski numer telefonu <i>Municipal phone number</i>	Kolejowy numer telefonu <i>Railway phone number</i>	Numer faksu <i>Fax number</i>	E-mail
Naczelnik <i>Head</i>	+ 48 (91) 471 33 17	(991) 471 33 17	(91) 471 33 75	beata.dyko@plk-sa.pl
Zastępca naczelnika ds. techniczno-eksploatacyjnych <i>Deputy head of technical and operational affairs</i>	+ 48 (91) 471 13 17	(991) 471 13 17	(91) 471 33 75	dariusz.piatkowski@plk-sa.pl
Zastępca naczelnika ds. rozkładów jazdy <i>Deputy head of timetables</i>	+ 48 (91) 471 58 12	(991) 471 58 12	(91) 471 14 19	dariusz.handke@plk-sa.pl
Dyspozytor koordynator (całodobowo) <i>Dispatcher coordinator (twenty-four-hour)</i>	+ 48 (91) 471 13 11	(991) 471 13 11	(91) 471 33 75	idde8.koordinator@plk-sa.pl
Stanowisko ds. reagowania kryzysowego (całodobowo) <i>Position for emergency response (twenty-four-hour)</i>	+ 48 (91) 471 14 27	(991) 471 14 27	(91) 471 33 75	idde8.kryzysowy@plk-sa.pl
Dyspozytor ds. planowania produkcji (całodobowo) <i>Dispatcher for production planning (twenty-four-hour)</i>	+ 48 (91) 471 18 95	(991) 471 18 95	(91) 471 33 75	idde8.planowanie@plk-sa.pl
Stanowisko ds. ruchu towarowego (8 godz.) <i>Position for freight traffic (8 hours)</i>	+ 48 (91) 471 18 24	(991) 471 18 24	(91) 471 33 75	idde8.koordinatorruchutowarowe@plk-sa.pl
Stanowisko ds. obsługi przewoźników (8 godz.) <i>Position for railway undertaking service (8 hours)</i>	+ 48 (91) 471 57 47	(991) 471 57 47	(91) 471 33 75	idde8.przewoznik@plk-sa.pl
Stanowisko ds. przewozu przesyłek nadzwyczajnych (8 godz.) <i>Position for transport of exceptional consignments (8 hours)</i>	+ 48 (91) 471 55 81 + 48 (91) 471 54 04	(991) 471 55 81 (991) 471 54 04	(91) 471 33 75	idde8.nadzwyczajne@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji rocznego rozkładu jazdy (8 godz.) <i>Position for construction of annual timetable (8 hours)</i>	+ 48 (91) 471 18 94 + 48 (91) 471 18 98	(991) 471 18 94 (991) 471 18 98	(91) 471 14 19	idde8.roczny@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji indywidualnego rozkładu jazdy (8 godz.) <i>Position for construction of ad-hoc timetable (8 hours)</i>	+ 48 (91) 471 18 25	(991) 471 18 25	(91) 471 33 75	idde8.indywidualny@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji indywidualnego rozkładu jazdy (24 godz.) <i>Position for construction of ad-hoc timetable (24 hours)</i>	+ 48 (91) 471 18 26	(991) 471 18 26	(91) 471 33 75	idde8.indywidualny@plk-sa.pl
Stanowisko ds. konstrukcji zastępczego rozkładu jazdy (8 godz.) <i>Position for construction of alternative timetable (8 hours)</i>	+ 48 (91) 471 15 04 + 48 (91) 471 15 05 + 48 (91) 471 19 34 + 48 (91) 471 11 72	(991) 471 15 04 (991) 471 15 05 (991) 471 19 34 (991) 471 11 72	(91) 471 14 19	idde8.zastepczy@plk-sa.pl
Stanowisko ds. koordynacji zamknięć torowych (8 godz.) <i>Position for coordination of rail closures (8 hours)</i>	+ 48 (91) 471 53 12	(991) 471 53 12	(91) 471 33 75	idkz8@plk-sa.pl
Stanowisko ds. koordynacji konstrukcji rozkładów jazdy (8 godzin) <i>Position for coordination of timetable construction (8 hours)</i>	+ 48 (91) 471 14 17	(991) 471 14 17	(91) 471 14 19	marian.lisznianski@plk-sa.pl

Terminarz obowiązywania zmienionej organizacji ruchu pociągów oraz przygotowania i publikacji rozkładów jazdy pociągów 2024/2025

1. Terminarz zgłaszania zamknięć i zarządzania zmian organizacji ruchu pociągów w rozkładzie jazdy 2024/2025

Lp.	Termin obowiązywania zmienionej organizacji ruchu	Termin wystąpienia o zamknięcie do IZ	Termin wystąpienia o zamknięcie IZ do IDRZ	ROZPOCZĘCIE KONSTRUKCJI zastępczych rozkładów jazdy	Termin nadania projektu zastępczego rozkładu jazdy pociągów	Termin ostatecznego oznaczenia w systemach nowych przejść składów i wagonów bezpośrednich	Termin ostatecznego przekazania uwag przez przewoźników	Termin na ostateczne opracowanie krawędzi peronowych przez IZ	Termin nadania zastępczego rozkładu jazdy pociągów ZAKOŃCZENIE KONSTRUKCJI	Termin opublikowania rozkładu jazdy pociągów
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
1	15 XII 2024 - 8 III 2025	29 VIII 2024	4 IX 2024	9 IX 2024	15 X 2024 8 XI 2024 (T)	24 X 2024	25 X 2024 18 XI 2024 (T)	30 X 2024	5 XI 2024 25 XI 2024 (T)	24 XI 2024 5 XII 2024 (R)
2	9 III 2025 - 14 VI 2025	15 XI 2024	21 XI 2024	27 XI 2024	7 I 2025 31 I 2025 (T)	16 I 2025	17 I 2025 10 II 2025 (T)	23 I 2025	28 I 2025 17 II 2025 (T)	16 II 2025 27 II 2024 (R)
3	15 VI 2025 - 30 VIII 2025	25 II 2025	3 III 2025	7 III 2025	15 IV 2025 9 V 2025 (T)	24 IV 2025	25 IV 2025 19 V 2025 (T)	30 IV 2025	6 V 2025 26 V 2025 (T)	25 V 2025 5 VI 2025 (R)
4	31 VIII 2025 - 8 XI 2025	16 V 2025	21 V 2025	26 V 2025	1 VII 2025 25 VII 2025 (T)	10 VII 2025	11 VII 2025 4 VIII 2025 (T)	17 IV 2025	22 VII 2025 11 VIII 2025 (T)	10 VIII 2025 21 VIII 2025 (R)
5	9 XI 2025 - 13 XII 2025	25 VII 2025	30 VII 2025	4 VIII 2025	9 IX 2025 3 X 2025 (T)	18 IX 2025	19 IX 2025 13 X 2025 (T)	25 IX 2025	30 IX 2025 20 X 2025 (T)	19 X 2025 30 X 2025 (R)

(T) - dotyczy terminów dla ruchu towarowego

(R) - dotyczy terminów wywieszenia plakatowych rozkładów jazdy

2. Terminarz przygotowania i publikacji rozkładów jazdy pociągów pasażerskich 2024/2025

Lp.	Termin nadania projektu zastępczego rozkładu jazdy	Uzupełnianie w SKRJ danych handlowych (przewoźnicy) i krawędzi peronowych (IZ) oraz przygotowanie bazy PDP	Termin nadania zastępczego rozkładu jazdy	Przygotowanie ostatecznej bazy PDP	Weryfikacja wprowadzonych danych handlowych, w tym dla tras pociągów poza siecią PLK (przewoźnicy)	Uzgadnianie plakatowych rozkładów jazdy (IZ + przewoźnicy)	Zatwierdzanie plakatowych rozkładów jazdy w PDP (IZ)	Ustawowy termin publikacji ogłoszeń o rozkładzie jazdy na stronie internetowej i przekazania ich w formie elektronicznej zarządcom lub operatorom stacji pasażerskich	Wydruk i dystrybucja ogłoszeń o rozkładzie jazdy	Ustawowy termin opublikowania ogłoszeń o rozkładzie jazdy pociągów na peronach lub przy drogach dojeżdża do peronów	Termin obowiązywania zmienionej organizacji ruchu
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
1	15 X 2024	30 X 2024	5 XI 2024	8 XI 2024	14 XI 2024	18 XI 2024	19 XI 2024	24 XI 2024	29 XI – 4 XII 2024 (P) 9 XII – 13 XII 2024 (O)	5 XII 2024 (P) 15 XII 2024 (O)	15 XII 2024 – 8 III 2025
2	7 I 2025	23 I 2025	28 I 2025	31 I 2025	6 II 2025	10 II 2025	11 II 2025	16 II 2025	21 II – 26 II 2025 (P) 3 III – 7 III 2025 (O)	27 II 2024 (P) 9 III 2025 (O)	9 III 2025 – 14 VI 2025
3	15 IV 2025	30 IV 2025	6 V 2025	9 V 2025	15 V 2025	19 V 2025	20 V 2025	25 V 2025	30 V – 04 VI 2025 (P) 9 VI – 13 VI 2025 (O)	5 VI 2025 (P) 15 VI 2025 (O)	15 VI 2025 – 30 VIII 2025
4	1 VII 2025	17 IV 2025	22 VII 2025	25 VII 2025	31 VII 2025	4 VIII 2025	5 VIII 2025	10 VIII 2025	15 VIII – 20 VIII 2025 (P) 25 VIII – 29 VIII 2025 (O)	21 VIII 2025 (P) 31 VIII 2025 (O)	31 VIII 2025 – 8 XI 2025
5	9 IX 2025	25 IX 2025	30 IX 2025	3 X 2025	9 X 2025	13 X 2025	14 X 2025	19 X 2025	24 X – 29 X 2025 (P) 3 XI – 7 XI 2025 (O)	30 X 2025 (P) 9 XI 2025 (O)	9 XI 2025 – 13 XII 2025

(P) - przyszłe rozkłady jazdy pociągów

(O) - obowiązujące rozkłady jazdy pociągów na zmienianą organizację ruchu

Data / Date:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala
Biuro Sprzedaży
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
aplikant@plk-sa.pl

1. Dane Aplikanta / Przewoźnika

Applicant's / Railway undertaking's data

Firma (nazwa) : <i>Firm name:</i>	
Siedziba: <i>Seat:</i>	
Kod pocztowy i adres: <i>Postal code and address:</i>	
NIP:	
REGON:	

Numer KRS: <i>Number in the companies register:</i>		Nie dotyczy: <i>Not applicable:</i>	<input type="checkbox"/>
Spółka wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy w: <i>The Company is registered in the companies register kept by the District Court in:</i>			
Numer Wydziału Gospodarczego Krajowego Rejestru Sądowego: <i>Number of the Economic Department of the National Court Register:</i>			
Spółka z o.o. - wysokość kapitału zakładowego: <i>Limited liability company - the amount of share capital:</i>			
Spółka akcyjna – wysokość kapitału zakładowego w całości wpłaconego: <i>Joint stock company - the amount of the share capital fully paid up:</i>			

Uwaga: W przypadku podmiotów zagranicznych do wniosku należy dołączyć aktualne dokumenty rejestrowe Spółki z tłumaczeniem na język polski.

Note: In the case of foreign entities, the current registration documents of the Company with a translation into Polish should be attached to the application.

2. Rodzaj Aplikanta / Type of Applicant:

Aplikant będący przewoźnikiem / Applicant being a railway undertaking: Uwaga: należy wypełnić CZĘŚĆ „A” oraz CZĘŚĆ „B” / Note: please complete PART “A” and PART “B”	<input type="checkbox"/>
Aplikant niebędący przewoźnikiem / Applicant not being a railway undertaking: Uwaga: należy wypełnić tylko CZĘŚĆ „A” / Note: please complete only PART “A”	<input type="checkbox"/>
Aplikant będący organizatorem publicznego transportu zbiorowego: <i>Applicant being an organizer of public transport:</i> Uwaga: należy wypełnić tylko CZĘŚĆ „A” / Note: please complete only PART “A”	<input type="checkbox"/>

3. Elektroniczna forma zawarcia Umowy / Electronic form of concluding the Agreement:

Oświadczamy, że wyrażamy wolę zawarcia umowy w formie elektronicznej (plik PDF) przy użyciu ważnego kwalifikowanego podpisu elektronicznego, o którym mowa w ustawie z 5 września 2016 r. o usługach zaufania oraz identyfikacji elektronicznej: <i>We declare that we express our will to sign the Agreement in electronic form using a valid qualified electronic signature, as defined in the Polish Act of 5 September 2016 on trust services and electronic identification</i>	<input type="checkbox"/>
---	--------------------------

CZĘŚĆ „A” / SECTION A

Wniosek o zawarcie umowy o przydzielenie zdolności przepustowej 2024/2025 Application for conclusion of an Allocation Agreement 2024/2025

4.1. Zdolność przepustowa przydzielana dla przewozu / Capacity allocated for transport:

Osób – przewóz okazjonalny / Passenger – occasional transport:	<input type="checkbox"/>
Osób – przewóz inny niż okazjonalny / Passenger – other than occasional transport:	<input type="checkbox"/>
Rzeczy / Freight:	<input type="checkbox"/>

4.2. Przydzielenie zdolności przepustowej w ramach rozkładu jazdy

Allocation of capacity within the timetable

Roczny rozkład jazdy (RRJ) / Annual timetable:	<input type="checkbox"/>
Indywidualny rozkład jazdy (IRJ) / Individual timetable:	<input type="checkbox"/>

4.3. Osoba upoważniona do wyznaczania osób, które w imieniu Aplikanta będą składać wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej poprzez Internetowy System Zamawiania Trasy Pociągu (ISZTP)

Person authorized to appoint persons who will submit applications for capacity allocation via Internet-Based Train Path Allocation System (ISZTP)

Imię i nazwisko / Name and surname:	
Stanowisko / Position:	
E-mail:	

4.4. Dane kontaktowe Aplikanta w sprawach związanych z Umową

Contact details of the Applicant in matters related to the Agreement

Imię i nazwisko / Name and surname:	
Adres korespondencyjny / Mailing Address:	
E-mail:	
Numer telefonu / Phone number:	

CZĘŚĆ „B” / SECTION B

UWAGA: W przypadku Aplikanta będącego przewoźnikiem, należy wypełnić CZĘŚĆ „B”

NOTE: In case of Applicant being a railway undertaking – please complete SECTION “B”.

Wniosek o zawarcie umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej 2024/2025 Application for conclusion of an Usage Agreement 2024/2025

5.1. Rodzaj przewozu / Type of transport:

Osób / Passenger:	<input type="checkbox"/>
Rzeczy / Freight:	<input type="checkbox"/>

5.2. Wymagane dokumenty / Required documents

Licencja numer / License number:	
Certyfikat bezpieczeństwa – Część A numer: Safety Certificate - Section A number:	
Certyfikat bezpieczeństwa – Część B numer: Safety Certificate - Section B number:	
Jednolity certyfikat bezpieczeństwa: Single Safety Certificate:	

Załączniki:

- 1) Licencja przewoźnika kolejowego – **kopia poświadczona za zgodność z oryginałem;**
- 2) Certyfikat bezpieczeństwa – część A oraz B / Jednolity certyfikat bezpieczeństwa
- **kopia poświadczona za zgodność z oryginałem**

Attachments:

- 1) Railway Undertaking License - a certified true copy
- 2) Safety Certificate - Section A and B / Single Safety Certificate – a certified true copy

5.3. Wymagane oświadczenia Przewoźnika / Required statements of the railway undertaking

Oświadczamy, że będziemy informować PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. o zmianach, zawieszeniu lub cofnięciu licencji lub certyfikatów bezpieczeństwa. <i>We declare that we will inform PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. about changes, suspension or withdrawal of licenses or safety certificates.</i>
Oświadczamy, że do realizacji przejazdów będziemy wykorzystywać tabor spełniający warunki określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych. <i>We declare that we will use rolling stock meeting the conditions specified in the Ordinance of the Minister of Infrastructure of 12 October 2005 on general technical conditions for the operation of railway vehicles.</i>

5.4. Dane kontaktowe Przewoźnika do przekazywania informacji związanych z wykonywaniem umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej

The Railway Undertaking's contact details for providing information related to the performance of the Usage Agreement

Imię i nazwisko / Name and surname:	
Adres / Address:	
E-mail:	
Numer telefonu / Phone number:	

6. **Obowiązek informacyjny realizowany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**
Information obligation performed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Obowiązek informacyjny realizowany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A, zwaną dalej Spółką, wobec Aplikanta składającego wniosek o zawarcie umowy o przydzielenie zdolności przepustowej / Przewoźnika składającego wniosek o zawarcie umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej oraz wobec osób działających w imieniu i na rzecz Aplikanta / Przewoźnika.

1. Spółka, działając na mocy art. 13 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych, Dz. Urz. UE L 119 z 2016 r., str. 1-88 ze zm.), zwanego dalej: „RODO”, informuje Pana/Panią, że:
 - 1) Administratorem Danych Osobowych jest PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, z siedzibą w Warszawie, pod adresem: 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74;
 - 2) w Spółce funkcjonuje adres e-mail: iod.plk@plksa.pl Inspektora Ochrony Danych w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., udostępniony osobom, których dane osobowe są przetwarzane przez Spółkę;
 - 3) dane osobowe będą przetwarzane w celu:
 - a) przygotowania projektu i zawarcia umowy o przydzielenie zdolności przepustowej / umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej (zwanej dalej „Umową”);
 - b) przechowywania dokumentacji na wypadek kontroli prowadzonej przez uprawnione organy i podmioty;
 - c) przekazania dokumentacji do archiwum, a następnie jej zbrakowania (trwałego usunięcia i zniszczenia);w zakresie: dane zwykłe – imię, nazwisko, zajmowane stanowisko, dane kontaktowe, a także w przypadku złożenia pełnomocnictwa, oświadczeń i innych dokumentów – dane osobowe w nim zawarte;
 - 4) podstawą prawną przetwarzania danych osobowych przez Spółkę jest art. 6 ust. 1 lit. c i f RODO, przy czym za prawnie uzasadniony interes Spółki wskazuje się konieczność zawarcia Umowy i jej właściwą realizację zgodnie zobowiązującymi w tym zakresie przepisami;
 - 5) dane osobowe mogą być udostępniane innym odbiorcom na podstawie przepisów prawa, w szczególności podmiotom przetwarzającym na podstawie zawartych umów;
 - 6) dane osobowe nie będą przekazywane do państwa nienależącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego (państwa trzeciego), jak również do organizacji międzynarodowej w rozumieniu RODO;
 - 7) dane osobowe będą przechowywane zgodnie z przepisami prawa w procesie przygotowania i podpisania Umowy, a następnie przechowywania dokumentów przez okres, w którym Spółka będzie realizowała cele wynikające z prawnie uzasadnionych interesów administratora danych, które są związane przedmiotowo z Umową lub obowiązkami wynikającymi z przepisów prawa powszechnie obowiązującego;
 - 8) ma Pani/Pan prawo do żądania dostępu do danych osobowych Pani/Pana dotyczących oraz ich sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania oraz prawo do wniesienia sprzeciwu wobec ich przetwarzania, a także prawo do przenoszenia danych;
 - 9) ma Pani/Pan prawo do wniesienia skargi do organu nadzorczego, tzn. Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
 - 10) Spółka nie będzie przeprowadzać zautomatyzowanego podejmowania decyzji, w tym profilowania na podstawie podanych danych osobowych.
2. Aplikant / Przewoźnik zobowiązuje się poinformować w imieniu Spółki wszystkie osoby fizyczne, kierowane ze strony Aplikanta / Przewoźnika do przekazywania informacji związanych z wykonywaniem Umowy, a których dane osobowe zawarte są w składanym wniosku o zawarcie Umowy, o:
 - 1) fakcie przekazania danych osobowych Spółce;
 - 2) przetwarzaniu danych osobowych przez Spółkę.
3. Aplikant / Przewoźnik zobowiązuje się, powołując się na art. 14 RODO, wykonać, w imieniu Spółki obowiązek informacyjny wobec osób, o których mowa w ust. 2, przekazując im treść klauzuli informacyjnej, o której mowa w ust. 1, wskazując jednocześnie tym osobom Aplikanta / Przewoźnika jako źródło pochodzenia danych osobowych, którymi dysponowała będzie Spółka.
4. Każda zmiana w zakresie osób fizycznych, których dane osobowe będą przekazywane w procesie przygotowania i podpisania Umowy wymaga również spełnienia obowiązków, o których mowa w ust. 2 i 3.

Information obligation performed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., hereinafter referred to as the Company, towards the Applicant submitting the application for conclusion of capacity allocation agreement / Railway undertaking submitting the application for conclusion of capacity usage agreement and towards persons acting in the name and on behalf of the Applicant / Railway undertaking.

1. *Acting pursuant to Article 13 of Regulation (EU) 2016/679 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data and repealing Directive 95/46/EC (General Data Protection Regulation, OJ L 119, 2016, p. 1-88, with changes), hereinafter referred to as: "GDPR", the Company informs that:*

- 1) *The Personal Data Manager is PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, with its registered office in Warsaw, at: 03-734 Warsaw, ul. Targowa 74;*
- 2) *The Company has an e-mail address: iod.plk@plksa.pl of the Data Protection Inspector at PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., made available to persons whose personal data are processed by the Company;*
- 3) *Personal data will be processed for the purpose:*
 - a) *the preparation of a draft and the conclusion of a capacity allocation agreement / capacity usage agreement (hereinafter referred to as 'the Agreement');*
 - b) *keeping records in the event of inspections by authorized authorities and bodies;*
 - c) *transferring the documentation to the archives and then its removal (permanent removal and destruction);**in the scope of: ordinary data - name, surname, position held, contact details, as well as in case of submission of a power of attorney, statements and other documents - personal data contained therein;*
- 4) *the legal basis for the processing of personal data by the Company is Article 6(1)(c) and (f) GDPR, however the legally justified interest of the Company is deemed to be the necessity to conclude an Agreement and its proper implementation in accordance with applicable laws and regulations;*
- 5) *personal data may be made available to other recipients on the basis of legal regulations, in particular to subjects processing on the basis of concluded contracts;*
- 6) *personal data will not be transferred to a country outside the European Economic Area (third country) or to an international organization within the meaning of the GDPR;*
- 7) *personal data will be stored in accordance with legal regulations in the process of preparing and signing the Agreement, and then storing documents for the period in which the Company will pursue objectives resulting from the legally justified interests of the data controller, which are materially related to the Agreement or obligations resulting from the provisions of generally applicable law;*
- 8) *You have the right to request access to your personal data and to rectify, erase or restrict the processing and to object to the processing and the right to data portability;*
- 9) *You have the right to lodge a complaint with the supervisory authority, i.e. the President of the Personal Data Protection Office;*
- 10) *The Company will not make automated decisions, including profiling, based on the personal information provided.*
2. *The Applicant / Railway undertaking undertakes to inform on behalf of the Company all natural persons directed by the Applicant / Railway undertaking to provide information related to the performance of the Agreement and whose personal data are contained in the application for conclusion of the Agreement, about:*
 - 1) *the fact of transferring personal data to the Company;*
 - 2) *processing of personal data by the Company.*
3. *The Applicant / Railway undertaking undertakes, referring to Article 14 of GDPR, to perform on behalf of the Company, the information obligation towards the persons referred to in paragraph 2, providing them with the content of the information clause referred to in paragraph 1, at the same time indicating to these persons the Applicant / Railway undertaking as the source of personal data available to the Company.*
4. *Any change to the natural persons whose personal data will be transferred in the process of preparing and signing the Agreement shall also require compliance with the obligations referred to in paragraphs 2 and 3.*

7. Ewentualne uwagi / Possible notes:

--

8. Podpis Wnioskodawcy zgodnie z reprezentacją

The signature in accordance with the representation:

Stanowisko służbowe: <i>Official position:</i>	Kwalifikowany podpis elektroniczny lub imienna pieczętka i czytelny podpis: <i>Qualified electronic signature or personal stamp & legible signature:</i>

UWAGA

Założenie konta ISZTP jest równoznaczne z założeniem konta do SKRJ OCTOPUS ACTIVE

Część A – wypełnia się w celu wysyłania i pobierania zamówień

Część B – wypełnia się w celu pobierania zamówień

Część A i B wzajemnie się wykluczają.

NOTE

Creating an ISZTP account is equivalent to creating an account for SKRJ OCTOPUS ACTIVE

Part A - to be filled in for sending and retrieving orders

Part B - to be filled in for downloading order

Parts A and B are mutually exclusive.

Miejsce / Place:	
Data / Date:	

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa
e-mail: support@plk-sa.pl
idoi@plk-sa.pl

CZĘŚĆ „A” / PART ‘A’

Wniosek o przydzielenie dostępu do Internetowego Systemu Zamawiania Trasy Pociągu (ISZTP) – „Zamawiaj i Jedź”

*Application for access to the Internet-Based Train Path Allocation System
[Internetowy System Zamawiania Trasy Pociągu (ISZTP) “Zamawiaj i Jedź”]*

Użytkownik Internetowego Systemu Zamawiania Trasy Pociągu (ISZTP) - „Zamawiaj i Jedź”

User of the Internetowy System Zamawiania Trasy Pociągu (ISZTP) - “Zamawiaj i Jedź”

Nazwa aplikanta: <i>Applicant's name:</i>	
Adres, kod pocztowy, miejscowość: <i>Address, postal code, place:</i>	
Imię i nazwisko użytkownika: <i>User's full name:</i>	
Numer SRJ (w przypadku posiadania przez użytkownika): <i>SRJ number (if owned by the user):</i>	
Stanowisko służbowe: <i>Title:</i>	
Numer telefonu: <i>Telephone No:</i>	
E-mail do kontaktu: <i>E-mail for contact:</i>	
E-mail do składania wniosku o przydzielenie trasy pociągu: <i>E-mail for train path request:</i>	
E-mail do składania rezygnacji: <i>Email for resignation:</i>	
Aplikant będący przewoźnikiem [znacznik wyboru - X] <i>Railway undertaking applicant [check mark – X]</i>	<input type="checkbox"/>
Aplikant niebędący przewoźnikiem [znacznik wyboru - X] <i>Non-railway undertaking applicant [check mark – X]</i>	<input type="checkbox"/>

Wybór uprawnień [znacznik wyboru - X]

Choice of permissions [check mark – X]

1) zamawianie tras (do podglądu) <i>path requisition (to preview)</i>	<input type="checkbox"/>
2) zamawianie tras (do edycji) <i>path requisition (to edit)</i>	<input type="checkbox"/>
3) uzgodnienie zmienionej organizacji ruchu [dotyczy aplikanta <u>będącego</u> przewoźnikiem] <i>agreeing a modified traffic arrangement [concerns applicant that <u>is a railway undertaking</u>]</i>	<input type="checkbox"/>
4) zamawianie manewrów (e-SEPE) [dotyczy aplikanta <u>będącego</u> przewoźnikiem] <i>ordering of shunting operations (e-SEPE) [concerns applicant that <u>is a railway undertaking</u>]</i>	<input type="checkbox"/>

<p>1. Zasady udostępnienia przez PLK usługi SKRJ Web Service:</p> <ol style="list-style-type: none"> dostęp do usługi uzyskują wyłącznie licencjonowani przewoźnicy zarejestrowani w systemie SKRJ; w przypadku stwierdzenia udostępnienia serwisu osobom trzecim, PLK zastrzega sobie prawo do całkowitego zablokowania tym podmiotom dostępu do serwisu; dostęp do usługi otrzymywany jest poprzez przesłanie wniosku na adresy podane w nagłówku według zasady: 1 wniosek = 1 zgłoszenie/mail; do części pasywnej serwisu (endpoint Passive) dostęp uzyskuje tylko jedno konto automatu pobierającego dane, wskazane przez przewoźnika i zarejestrowane w systemie SKRJ; konto mające dostęp do części pasywnej serwisu musi mieć przypisany statyczny adres IP; w części pasywnej serwisu, w danej chwili, może być aktywna tylko jedna sesja per przewoźnik; do części aktywnej serwisu (endpoint Active) dostęp uzyskuje każde konto osoby fizycznej zarejestrowanej w systemie SKRJ; konto mające dostęp do części aktywnej serwisu nie musi mieć przypisanego statycznego adresu IP; w części aktywnej serwisu, w danej chwili, może być aktywna tylko jedna sesja per konto. <p>2. Przewoźnik/aplikant zobowiązuje się do zapewnienia zachowania w poufności, otrzymanych od PLK, loginów oraz haseł dostępowych do systemu ISZTP i usługi SKRJ OCTOPUS wykorzystywanych w procesach identyfikacji i uwierzytelnienia tożsamości.</p> <p>3. Obowiązek zachowania w poufności loginów oraz haseł dostępowych, o których mowa w ust.2, obejmuje w szczególności zakaz ich udostępniania osobom trzecim oraz zapisywania lub pozostawiania w miejscu, w którym mogłyby być odkryte przez osoby nieupoważnione.</p> <p>1. Principles of providing SKRJ Web Service by PLK:</p> <ol style="list-style-type: none"> access to the service is granted exclusively to licensed railway undertakings registered in the SKRJ system; if sharing the service with third parties is identified, PLK reserves the right to block the access to the service for those entities; access to the service is obtained by sending an application to the addresses given in the header according to the rule: 1 application = 1 application / e-mail; the passive part of the service (endpoint Passive) is accessed by only one account of the downloading machine indicated by the railway undertaking and registered in the SKRJ system; an account which has access to the passive part of the service must be assigned a static IP address; in the passive part of the service, only one session per railway undertaking may be active at any given time; the active part of the service (endpoint Active) is accessed by any account of a natural person registered in the SKRJ system; the account having access to the active part of the service does not have to be assigned a static IP address; in the active part of the service, only one session per account may be active at any given time. <p>2. Railway undertaking/applicant is obliged to ensure confidentiality of logins and passwords to ISZTP system and SKRJ OCTOPUS service received from PLK, used in identification and identity authentication processes.</p>
--

3. *The obligation to keep login names and access passwords, referred to in paragraph 2, confidential shall include, in particular, the prohibition to make them available to third parties and to store or leave them in a place where they could be discovered by unauthorised persons.*

Obowiązek informacyjny realizowany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A, zwaną dalej Spółką, wobec Aplikanta składającego wniosek o przydzielenie dostępu do Internetowego Systemu Zamawiania Tras Pociągów (ISZTP)

- Spółka, działając na mocy art. 13 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych, Dz. Urz. UE L 119 z 2016 r., str. 1-88), zwanego dalej: „RODO”, informuje Pana/Panią, że:
 - Administratorem Danych Osobowych jest PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, z siedzibą w Warszawie, pod adresem: 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74;
 - w Spółce funkcjonuje adres e-mail: iod.plk@plk-sa.pl Inspektora Ochrony Danych w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., udostępniony osobom, których dane osobowe są przetwarzane przez Spółkę;
 - dane osobowe będą przetwarzane w celu:
 - przydzielenia użytkownikowi konta dostępowego i nadaniu uprawnień do modułów: Zamawianie tras, Uzgodnienie zmienionej organizacji ruchu oraz Zamawianie manewrów (e-SEPE), a następnie obsługi wniosków użytkownika, oraz świadczenia usług wsparcia informatycznego podczas eksploatacji systemu ISZTP,
 - przechowywania dokumentacji na wypadek kontroli prowadzonej przez uprawnione organy i podmioty,
 - przekazania wniosku oraz załączonej dokumentacji do archiwum, a następnie jej zbrakowania (trwałego usunięcia i zniszczenia),
 - zarządzanie kontem użytkownika i uprawnieniami dostępowymi do systemu ISZTP, w tym zgłaszania wszelkich zmian w tym zakresie,
 - zgłaszania awarii systemu ISZTP,w zakresie: dane zwykłe – imię, nazwisko, zajmowane stanowisko, informacja pracodawcy, dane kontaktowe, a także w przypadku złożenia pełnomocnictwa, oświadczeń i innych dokumentów – dane osobowe w nim zawarte;
 - podstawą prawną przetwarzania danych osobowych przez Spółkę jest art. 6 ust. 1 lit. c i f RODO, przy czym za prawnie uzasadniony interes Spółki wskazuje się przydzielenie użytkownikowi konta dostępowego i nadanie uprawnień do modułów: Zamawianie Tras, Uzgodnienie zmienionej organizacji ruchu oraz Zamawianie manewrów (e-SEPE), a następnie obsługa wniosków użytkownika, oraz świadczenie usług wsparcia informatycznego podczas eksploatacji systemu ISZTP;
 - dane osobowe mogą być udostępniane innym odbiorcom na podstawie przepisów prawa, w szczególności podmiotom przetwarzającym na podstawie zawartych umów;
 - dane osobowe nie będą przekazywane do państwa nienależącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego (państwa trzeciego), jak również do organizacji międzynarodowej w rozumieniu RODO;
 - dane osobowe będą przechowywane przez okres, w którym Spółka będzie realizowała cele wynikające z prawnie uzasadnionych interesów administratora danych, które są związane przedmiotowo z Umową lub obowiązkami wynikającymi z przepisów prawa powszechnie obowiązującego;
 - ma Pani/Pan prawo do żądania dostępu do danych osobowych Pani/Pana dotyczących oraz ich sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania oraz prawo do wniesienia sprzeciwu wobec ich przetwarzania, a także prawo do przenoszenia danych;
 - ma Pani/Pan prawo do wniesienia skargi do organu nadzorczego, tzn. Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
 - Spółka nie będzie przeprowadzać zautomatyzowanego podejmowania decyzji, w tym profilowania na podstawie podanych danych osobowych.
- Aplikant zobowiązuje się poinformować w imieniu Spółki wszystkie osoby fizyczne, których dane zostały wskazane powyżej, o:
 - fakcie przekazania danych osobowych Spółce;
 - przetwarzaniu danych osobowych przez Spółkę.
- Aplikant zobowiązuje się, powołując się na art. 14 RODO, wykonać, w imieniu Spółki obowiązek informacyjny wobec osób, o których mowa w ust. 2, przekazując im treść klauzuli informacyjnej, o której mowa w ust. 1, wskazując jednocześnie tym osobom Aplikanta jako źródło pochodzenia danych osobowych, którymi dysponowała będzie Spółka.
- Każda zmiana w zakresie osób fizycznych, których dane osobowe będą przekazywane w procesie przydzielenia użytkownikowi konta dostępowego i nadaniu uprawnień do modułów: Zamawianie tras, Uzgodnienie zmienionej organizacji ruchu oraz Zamawianie manewrów (e-SEPE), a następnie obsługi wniosków użytkownika, oraz świadczenia usług wsparcia informatycznego podczas eksploatacji systemu ISZTP, wymaga również spełnienia obowiązków, o których mowa w ust. 2 i 3.

Information obligation of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., hereinafter referred to as the Company, towards the Applicant applying for access to the Internetowy System Zamawiania Trasy Pociągu (ISZTP).

- The Company, acting under Article 13 of Regulation of the European Parliament and of the Council (EU) 2016/679 of 27 April 2016 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data, and repealing Directive 95/46/EC (General Data Protection Regulation, Official Journal of the European Union L 119 of 2016, pp. 1-88), hereinafter referred to as “the GDPR”, “the GDPR” would like to inform you that:*
 - The Personal Data Controller is PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, with its registered office in Warsaw, at: 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74;*
 - the Company uses the following e-mail address: iod.plk@plk-sa.pl of the Data Protection Officer at PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., which has been made available to persons whose personal data shall be processed by the Company;*
 - personal data will be processed for the purpose of:*

- a) assigning an access account to a user and granting rights to the following modules: Path Requisition, Agreeing a Modified Traffic Arrangement, and Ordering Shunting Operations (e-SEPE), followed by the handling of user requests, and the provision of IT support services during the operation of the ISZTP system,
 - b) keeping the documentation in case of control by authorised bodies and entities;
 - c) transferring the documentation to the archives, and then its disposal (permanent removal and destruction);
 - d) managing the user account and access rights to the ISZTP system, including reporting any changes thereto,
 - e) reporting ISZTP any system failure,
- within the scope of: ordinary data - name, surname, position held, employer's data, contact data, as well as in the case of submitting a power of attorney, statements and other documents - personal data contained therein;
- 4) the legal basis for the processing of personal data by the Company constitutes Article 6(1)(c) and (f) of the GDPR, whereas the legitimate interest of the Company is indicated by the assigning an access account to a user and granting rights to the following modules: Path Requisition, Agreeing a Modified Traffic Arrangement, and Ordering Shunting Operations (e-SEPE), followed by the handling of user requests, and the provision of IT support services during the operation of the ISZTP system,
 - 5) personal data may be made available to other recipients on the basis of the law, in particular to processors on the basis of concluded agreements;
 - 6) personal data shall not be transferred to a country outside the European Economic Area (third country) or an international organisation within the meaning of the GDPR;
 - 7) personal data shall be stored during the period in which the Company will achieve goals resulting from the legitimate interests of the data controller which are substantially related to the Agreement or obligations resulting from the provisions of generally applicable law;
 - 8) you have the right to request access to your personal data, its rectification, deletion or limitation of processing as well as the right to object to its processing and to transfer the data;
 - 9) you have the right to file a complaint to the supervisory body, i.e. the President of the Office for Personal Data Protection.
 - 10) The Company shall not carry out automated decision making, including profiling on the basis of personal data provided.
2. On behalf of the Company, the Applicant undertakes to inform all individuals whose data is indicated above of:
 - 1) the fact of providing personal data to the Company;
 - 2) processing of personal data by the Company.
 3. Pursuant to Article 14 of the GDPR, the Applicant undertakes to perform, on behalf of the Company, the duty to inform the persons referred to in section 2, providing them with the content of the information clause, referred to in section 1, at the same time indicating to such persons the Applicant as the source of the personal data which shall be at the Company's disposal.
 4. Any change in the scope of individuals whose personal data will be transferred in the process of assigning an access account to a user and granting rights to modules: The ordering of routes, the agreement of the changed traffic organisation and the ordering of shunting operations (e-SEPE), and the subsequent handling of user requests as well as the provision of IT support services during the operation of the ISZTP system shall also require the fulfilment of the obligations referred to in paragraphs 2 and 3.

Potwierdzenie przez aplikanta złożenia wniosku o przydzielenie dostępu do systemu ISZTP

Confirmation by the applicant that they have applied for ISZTP system access

Stanowisko służbowe: <i>Official position:</i>	Kwalifikowany podpis elektroniczny lub imienna pieczętka, czytelny podpis i data: <i>Qualified electronic signature or personal stamp & legible signature:</i>

UWAGA

Założenie konta ISZTP jest równoznaczne z założeniem konta do SKRJ OCTOPUS ACTIVE

Część A – wypełnia się w celu wysyłania i pobierania zamówień

Część B – wypełnia się w celu pobierania zamówień

Część A i B wzajemnie się wykluczają.

NOTE

Creating an ISZTP account is equivalent to creating an account for SKRJ OCTOPUS ACTIVE

Part A - to be filled in for sending and retrieving orders

Part B - to be filled in for downloading order

Parts A and B are mutually exclusive.

Miejsce / Place:	
Data / Date:	

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa
e-mail: support@plk-sa.pl
idoi@plk-sa.pl

CZĘŚĆ „B” / PART ‘B’

Wniosek o przydzielenie dostępu do usługi web service SKRJ OCTOPUS PASSIVE

Request for granting access to the SKRJ OCTOPUS PASSIVE web service

Konto automatu web service

Automated Web Service Account

Nazwa przewoźnika: <i>Railway undertaking Name:</i>	
Adres, kod pocztowy, miejscowość: <i>Address, postal code, place:</i>	
Imię i nazwisko użytkownika do kontaktu: <i>User's full name:</i>	
Numer telefonu do kontaktu: <i>Telephone No for contact:</i>	
E-mail do kontaktu: <i>E-mail for contact:</i>	
Adres IP komputera (zewnętrzny): <i>Computer IP address (external):</i>	

1. **Zasady udostępnienia przez PLK usługi SKRJ Web Service:**

- 1) dostęp do usługi uzyskują **wyłącznie licencjonowani przewoźnicy** zarejestrowani w systemie SKRJ; w przypadku stwierdzenia udostępnienia serwisu osobom trzecim, PLK zastrzega sobie prawo do całkowitego zablokowania tym podmiotom dostępu do serwisu;
 - 2) dostęp do usługi otrzymywany jest poprzez przesłanie wniosku na adresy podane w nagłówku według zasady: 1 wniosek = 1 zgłoszenie/mail;
 - 3) do części pasywnej serwisu (endpoint **Passive**) dostęp uzyskuje tylko jedno konto automatu pobierającego dane, wskazane przez przewoźnika i zarejestrowane w systemie SKRJ;
 - 4) konto mające dostęp do części pasywnej serwisu **musi mieć przypisany statyczny adres IP**;
 - 5) w części pasywnej serwisu, w danej chwili, może być aktywna tylko jedna sesja per przewoźnik;
 - 6) do części aktywnej serwisu (endpoint **Active**) dostęp uzyskuje każde konto osoby fizycznej zarejestrowanej w systemie SKRJ;
 - 7) konto mające dostęp do części aktywnej serwisu **nie musi mieć przypisanego statycznego adresu IP**;
 - 8) w części aktywnej serwisu, w danej chwili, może być aktywna tylko jedna sesja per konto.
2. Przewoźnik/aplikant zobowiązuje się do zapewnienia zachowania w poufności, otrzymanych od PLK, loginów oraz haseł dostępowych do systemu ISZTP i usługi SKRJ OCTOPUS wykorzystywanych w procesach identyfikacji i uwierzytelnienia tożsamości.
3. Obowiązek zachowania w poufności loginów oraz haseł dostępowych, o których mowa w ust.2, obejmuje w szczególności zakaz ich udostępniania osobom trzecim oraz zapisywania lub pozostawiania w miejscu, w którym mogłyby być odkryte przez osoby nieupoważnione.

1. **Principles of providing SKRJ Web Service by PLK:**

- 1) *access to the service is granted **exclusively to licensed railway undertakings** registered in the SKRJ system; if sharing the service with third parties is identified, PLK reserves the right to block the access to the service for those entities;*
 - 2) *access to the service is obtained by sending an application to the addresses given in the header according to the rule: 1 application = 1 application / e-mail;*
 - 3) *the passive part of the service (endpoint **Passive**) is accessed by only one account of the downloading machine indicated by the railway undertaking and registered in the SKRJ system;*
 - 4) *an account which has access to the passive part of the service **must be assigned a static IP address**;*
 - 5) *in the passive part of the service, only one session per railway undertaking may be active at any given time;*
 - 6) *the active part of the service (endpoint **Active**) is accessed by any account of a natural person registered in the SKRJ system;*
 - 7) *the account having access to the active part of the service **does not have to be assigned a static IP address**;*
 - 8) *in the active part of the service, only one session per account may be active at any given time.*
2. *Railway undertaking/applicant is obliged to ensure confidentiality of logins and passwords to ISZTP system and SKRJ OCTOPUS service received from PLK, used in identification and identity authentication processes.*
3. *The obligation to keep login names and access passwords, referred to in paragraph 2, confidential shall include, in particular, the prohibition to make them available to third parties and to store or leave them in a place where they could be discovered by unauthorised persons.*

Obowiązek informacyjny realizowany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A, zwaną dalej Spółką, wobec Przewoźnika składającego wniosek o przydzielenie dostępu do usługi Web Service SKRJ OCTOPUS PASSIVE.

1. Spółka, działając na mocy art. 13 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych, Dz. Urz. UE L 119 z 2016 r., str. 1-88), zwanego dalej: „RODO”, informuje Pana/Panią, że:
 - 1) Administratorem Danych Osobowych jest PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, z siedzibą w Warszawie, pod adresem: 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74;
 - 2) w Spółce funkcjonuje adres e-mail: iod.plk@plk-sa.pl Inspektora Ochrony Danych w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., udostępniony osobom, których dane osobowe są przetwarzane przez Spółkę;
 - 3) dane osobowe będą przetwarzane w celu:
 - a) przydzielenia użytkownikowi konta dostępowego do usługi Web Service SKRJ OCTOPUS PASSIVE,
 - b) przechowywania dokumentacji na wypadek kontroli prowadzonej przez uprawnione organy i podmioty,
 - c) przekazania wniosku oraz załączonej dokumentacji do archiwum, a następnie jej zbrakowania (trwałego usunięcia i zniszczenia),

- d) zarządzanie kontem użytkownika i uprawnieniami dostępowymi do usługi Web Service SKRJ OCTOPUS PASSIVE, w tym zgłaszania wszelkich zmian w tym zakresie,
 - e) zgłaszania awarii usługi Web Service SKRJ OCTOPUS PASSIVE, w zakresie: dane zwykłe – imię, nazwisko, zajmowane stanowisko, informacja pracodawcy, dane kontaktowe, a także w przypadku złożenia pełnomocnictwa, oświadczeń i innych dokumentów – dane osobowe w nim zawarte;
 - 4) podstawą prawną przetwarzania danych osobowych przez Spółkę jest art. 6 ust. 1 lit. c i f RODO, przy czym za prawnie uzasadniony interes Spółki wskazuje się przydzielenie użytkownikowi konta dostępowego, a następnie obsługa wniosków użytkownika, oraz świadczenie usług wsparcia informatycznego podczas eksploatacji usługi Web Service SKRJ OCTOPUS PASSIVE;
 - 5) dane osobowe mogą być udostępniane innym odbiorcom na podstawie przepisów prawa, w szczególności podmiotom przetwarzającym na podstawie zawartych umów;
 - 6) dane osobowe nie będą przekazywane do państwa nienależącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego (państwa trzeciego), jak również do organizacji międzynarodowej w rozumieniu RODO;
 - 7) dane osobowe będą przechowywane przez okres, w którym Spółka będzie realizowała cele wynikające z prawnie uzasadnionych interesów administratora danych, które są związane przedmiotowo z Umową lub obowiązkami wynikającymi z przepisów prawa powszechnie obowiązującego;
 - 8) ma Pani/Pan prawo do żądania dostępu do danych osobowych Pani/Pana dotyczących oraz ich sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania oraz prawo do wniesienia sprzeciwu wobec ich przetwarzania, a także prawo do przenoszenia danych;
 - 9) ma Pani/Pan prawo do wniesienia skargi do organu nadzorczego, tzn. Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
 - 10) Spółka nie będzie przeprowadzać zautomatyzowanego podejmowania decyzji, w tym profilowania na podstawie podanych danych osobowych.
2. Przewoźnik zobowiązuje się poinformować w imieniu Spółki wszystkie osoby fizyczne, których dane zostały wskazane powyżej, o:
 - 1) fakcie przekazania danych osobowych Spółce;
 - 2) przetwarzaniu danych osobowych przez Spółkę.
 3. Przewoźnik zobowiązuje się, powołując się na art. 14 RODO, wykonać, w imieniu Spółki obowiązek informacyjny wobec osób, o których mowa w ust. 2, przekazując im treść klauzuli informacyjnej, o której mowa w ust. 1, wskazując jednocześnie tym osobom Przewoźnika jako źródło pochodzenia danych osobowych, którymi dysponowała będzie Spółka.
 4. Każda zmiana w zakresie osób fizycznych, których dane osobowe będą przekazywane w procesie przydzielenia użytkownikowi konta dostępowego i nadaniu uprawnień do usługi Web Service SKRJ OCTOPUS PASSIVE, a następnie obsługi wniosków użytkownika, oraz świadczenia usług wsparcia informatycznego podczas eksploatacji usługi Web Service SKRJ OCTOPUS PASSIVE, wymaga również spełnienia obowiązków, o których mowa w ust. 2 i 3.

Information obligation of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., hereinafter referred to as the Company, towards the Railway undertaking applying for access to the SKRJ OCTOPUS PASSIVE Web Service.

1. *The Company, acting under Article 13 of Regulation of the European Parliament and of the Council (EU) 2016/679 of 27 April 2016 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data, and repealing Directive 95/46/EC (General Data Protection Regulation, Official Journal of the European Union L 119 of 2016, pp. 1-88), hereinafter referred to as "the GDPR", "the GDPR" would like to inform you that:*
 - 1) *The Personal Data Controller is PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, with its registered office in Warsaw, at: 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74;*
 - 2) *the Company uses the following e-mail address: iod.plk@plk-sa.pl of the Data Protection Officer at PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., which has been made available to persons whose personal data shall be processed by the Company;*
 - 3) *personal data will be processed for the purpose of:*
 - a) *assigning the user an access account to the SKRJ OCTOPUS PASSIVE Web Service,*
 - b) *keeping the documentation in case of control by authorised bodies and entities;*
 - c) *transferring the documentation to the archives, and then its disposal (permanent removal and destruction);*
 - d) *managing the user account and access rights to the SKRJ OCTOPUS PASSIVE Web Service, including reporting any changes thereto,*
 - e) *reporting a failure of the SKRJ OCTOPUS PASSIVE Web Service,**within the scope of: ordinary data - name, surname, position held, employer's data, contact data, as well as in the case of submitting a power of attorney, statements and other documents - personal data contained therein;*
 - 4) *the legal basis for the processing of personal data by the Company constitutes Article 6(1)(c) and (f) of the GDPR, whereas the legitimate interest of the Company is indicated by the assigning an access account to a user and then the processing of user's requests as well as the provision of IT support services during the use of the SKRJ OCTOPUS PASSIVE Web Service;*
 - 5) *personal data may be made available to other recipients on the basis of the law, in particular to processors on the basis of concluded agreements;*
 - 6) *personal data shall not be transferred to a country outside the European Economic Area (third country) or an international organisation within the meaning of the GDPR;*
 - 7) *personal data shall be stored during the period in which the Company will achieve goals resulting from the legitimate interests of the data controller which are substantially related to the Agreement or obligations resulting from the provisions of generally applicable law;*
 - 8) *you have the right to request access to your personal data, its rectification, deletion or limitation of processing as well as the right to object to its processing and to transfer the data;*
 - 9) *you have the right to file a complaint to the supervisory body, i.e. the President of the Office for Personal Data Protection.*
 - 10) *The Company shall not carry out automated decision making, including profiling on the basis of personal data provided.*
2. *On behalf of the Company, the Railway undertaking undertakes to inform all individuals whose data is indicated above of:*
 - 1) *the fact of providing personal data to the Company;*

- 2) *processing of personal data by the Company.*
3. *Pursuant to Article 14 of the GDPR, the Railway undertaking undertakes to perform, on behalf of the Company, the duty to inform the persons referred to in section 2, providing them with the content of the information clause, referred to in section 1, at the same time indicating to such persons the Applicant as the source of the personal data which shall be at the Company's disposal.*
4. *Any change in the scope of natural persons whose personal data will be transferred in the process of assigning the user an access account and granting rights to the SKRJ OCTOPUS PASSIVE Web Service, and then handling the user's requests, as well as providing IT support services during the operation of the SKRJ OCTOPUS PASSIVE Web Service, shall also require compliance with the obligations referred to in paragraphs 2 and 3.*

Potwierdzenie złożenia wniosku o przydzielenie dostępu do usługi web service

Confirmation of request for granting web service access

Stanowisko służbowe: <i>Official position:</i>	Kwalifikowany podpis elektroniczny lub imienna pieczętka, czytelny podpis i data: <i>Qualified electronic signature or personal stamp & legible signature:</i>

WZÓR WNIOSKU O PRZYDZIELENIE TRASY – RJP 2024/2025

A. DANE PORZĄDKOWE

- A01. Nr wniosku
- A02. Nr zamówienia
- A03. Przyjmujący wniosek
- A04. Data wniosku
- A05. Rodzaj rozkładu jazdy

B. DANE APLIKANTA

- B01. Nazwa
- B02. Adres
- B03. NIP
- B04. Nr telefonu
- B05. Nr faxu
- B06. Adres e-mail
- B07. Wnioskodawca
- B08. Podmiot odpowiedzialny

C. DANE PRZEWOŹNIKA REALIZUJĄCEGO USŁUGĘ

- C01. Nazwa
- C02. Adres
- C03. NIP
- C04. Nr licencji
- C05. Nr telefonu
- C06. Nr faxu
- C07. Adres e-mail
- C08. Podmiot odpowiedzialny

D. DANE O POCIĄGU

- D01. Rodzaj pociągu
- D02. Nr krajowy
- D03. Nr międzynarodowy
- D04. Nazwa pociągu
- D05. Cykliczność kursowania
- D06. Relacja techniczna od
- D07. Relacja techniczna do
- D08. Relacja handlowa od
- D09. Relacja handlowa do
- D10. Relacja międzynarodowa od
- D11. Relacja międzynarodowa do
- D12. Rodzaj przewozów
- D13. Tolerancja trasowania [min]
- D14. Tolerancja czasu postoju [min]
- D15. Ekspozytura godziny wiodącej
- D16. Godzina wiodąca
- D17. Godzina przyjazdu do stacji granicznej (wjazd do Polski)
- D18. Przewoźnik na wjeździe do Polski
- D19. Godzina przyjazdu do stacji granicznej (wyjazd z Polski)
- D20. Przewoźnik na wyjeździe z Polski
- D21. Adresy email dla kopii wniosku
- D22. Język kopii wniosku
- D23. Kalendarz godziny wiodącej

miesiąc rok	śr	cz	pt	so	nd	pn	wt	śr	cz	pt	so	nd	pn	wt	śr	cz	pt	so	nd	pn	wt	śr	cz	pt	so	nd	pn	wt	śr	cz	pt	so	nd
luty	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28					
marzec	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		
kwiecień				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

D24. Rodzaj Ładunku

D25. Szerokie tory

E. DANE TECHNICZNE POCIĄGU

E01. Seria pojazdu trakc./lok.

E02. Max masa brutto [t]

E03. Max długość [m]

E04. Max prędkość składu [km/h]

E05. Max % masy hamującej składu [%]

E06. Max nacisk osi wagonów [kN]

F. OGRANICZENIA

F01. TWR

F02. MCT

F03. 'High – Cube'

F04. PST/ 'Push – Pull'

F05. Przekroczona skrajnia

F06. Przekroczony nacisk

F07. Inne przesyłki nadzwyczajne

F08. Długie szyny

F09. HTSYP / HTSYP IV

F09A. Sdggmrss

F09B. TSI wag.

F09C. NWNS

F09D. Innofreight

F10. Nr zgody/zgód PNZ lub PNK

G. TRASA WSTĘPNA POCIĄGU

Lp.	Obiekt rozkładowy			Postój						Rodz./Kat.	Pojazdy			Dane techniczne								ET	SP	PR	
	NP	OZ	NL	PS	PH	ZD	PN	PM	ZP	RP	KH	P1	P2	P3	BT	VM	BS	BP	DS	DP	MN				MH
1																									
2																									
3																									

Legenda:

NP – nazwa punktu rozkładowego;

OZ – oznaczenie punktu rozkładowego;

NL – nr linii kolejowej;

PS – czas postoju zadanego [min.];

PH – postój handlowy (->**PH**) tylko dla wsiadających, (**PH->**) tylko dla wysiadających;

ZD – zmian drużyny trakcyjnej;

PN – postój niehandlowy;

PM – prace manewrowe w ramach stacji;

ZP – postój dla pracowników kolejowych;

PR – rodzaj pociągu;

KH – kategoria handlowa pociągu;
P1, P2, P3 – pojazdy trakcyjne;
BT – rodzaj hamulca;
VM – Vmax składu wagonów [km/h];
BS – brutto składu wagonów [t];
BP – brutto pociągu [t];
DS – długość składu wagonów [m];
MN – max nacisk osi wagonów [kN];
MH – procent masy hamującej [%];
ET – czy na wskazanym odcinku pociąg posiada sprawny i włączony ETCS;
SP – służba publiczna;
PR – przewoźnik w trasie pociągu;

H. CHARAKTER PRZEWOZU PASAŻERSKIEGO

- H01. Zawarta umowa o świadczenie usług publicznych lub oświadczenie organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umowa o świadczenie usług publicznych nr ...
- H02. Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu nr ...
/ decyzja o przyznaniu ograniczonego dostępu nr ...
- H03. Charakter kursowania
- H04. Rozkład niepublikowany

I. UWAGI I WSKAZÓWKI PRZEWOŹNIKA

J. KOMENTARZ DO ZARZĄDZENIA RJ

Instrukcja wypełniania wniosku o przydzielenie trasy pociągu w ramach rozkładu jazdy pociągów 2024/2025

1. Tryb składania i rozpatrywania wniosku o przydzielenie trasy pociągu jest zgodny z Regulaminem.
2. Wniosek należy złożyć za pomocą internetowej aplikacji ISZTP – Internetowy System Zamawiania Trasy Pociągu <https://skrzj.plk-sa.pl>.
3. Wnioskodawca wypełnia pola edytowalne i pola wyboru.
4. Kolejne grupy danych wniosku oznaczone są literami A, B, C itd., a w tych grupach kolejne dane – liczbami 01, 02, 03 itd.
5. Rozkład jazdy pociągów, na który ma być składany wniosek należy wybrać w trakcie logowania do aplikacji ISZTP.
6. Poniżej podano nazwy kolejnych pól i wskazówki dotyczące sposobu wypełniania:

A. DANE PORZĄDKOWE

Nazwa pola	Zawartość pola, sposób wypełnienia
A01. Numer wniosku	Kolejny numer wniosku według wewnętrznej numeracji wnioskodawcy zawierający nie więcej niż 25 znaków
A02. Numer zamówienia	Kolejny numer zgodnie z numeracją obowiązującą w systemie SKRJ (System Konstrukcji Rozkładu Jazdy) eksploatowanym przez PLK
A03. Przyjmujący wniosek	ISZTP
A04. Data	Data i godzina przyjęcia wniosku wpisana według wzoru rrrr-mm-dd-gg-mm (rok-miesiąc-dzień-godzina-minuta)
A05. Rodzaj rozkładu jazdy	Należy określić odpowiedni rodzaj zamawianego rozkładu jazdy przewidziany w Regulaminie - wybrać z pola wyboru

B. DANE APLIKANTA

Nazwa pola	Zawartość pola, sposób wypełnienia
B01. Nazwa	Nazwa składającego wniosek
B02. Adres	Adres składającego wniosek
B03. NIP	Numer NIP składającego wniosek
B04. Nr telefonu	Nr telefonu kontaktowego składającego wniosek, upoważnionego do współpracy z PLK
B05. Nr faksu	Nr faksu składającego wniosek
B06. Adres e-mail	Adres e-mail składającego wniosek
B07. Wnioskodawca	Pracownik wnioskodawcy (imię i nazwisko) upoważniony do złożenia wniosku
B08. Podmiot odpowiedzialny	Podmiot uprawniony do modyfikacji wniosku

C. DANE PRZEWOŹNIKA REALIZUJĄCEGO USŁUGĘ

Nazwa pola	Zawartość pola, sposób wypełnienia
C01. Nazwa	Nazwa przewoźnika
C02. Adres	Adres przewoźnika
C03. NIP	Numer NIP przewoźnika
C04. Nr licencji	Nr licencji przewoźnika
C05. Nr telefonu	Nr telefonu kontaktowego przewoźnika upoważnionego do współpracy z PLK
C06. Nr faksu	Nr faksu przewoźnika
C07. Adres e-mail	Adres e-mail przewoźnika
C08. Podmiot odpowiedzialny	Podmiot uprawniony do modyfikacji wniosku

D. DANE O POCIĄGU

Nazwa pola	Zawartość pola, sposób wypełnienia
D01. Rodzaj pociągu	Rodzaj pociągu w formie skrótu, zgodny z dołączonym do instrukcji wykazem rodzajów pociągów
D02. Numer krajowy	Numer krajowy pociągu nadawany jest automatycznie. Przewoźnik może wpisać propozycję numeru, który jest weryfikowany przez system. W przypadku zajętości system nadaje kolejny wolny numer
D03. Numer międzynarodowy	RRJ: PLK lub przewoźnik wpisuje numer pociągu nadany podczas konferencji FTE lub WMPS. IRJ: numer zostanie nadany po zakończonej konstrukcji trasy
D04. Nazwa pociągu	Należy wpisać nazwę pociągu (w przypadku, gdy istnieje)
D05. Cykliczność kursowania	Należy wybrać z pola wyboru tak lub nie
D06. Relacja techniczna od	Należy wpisać stację początkową relacji technicznej
D07. Relacja techniczna do	Należy wpisać stację końcową relacji technicznej
D08. Relacja handlowa od	Należy wybrać stację początkową relacji handlowej
D09. Relacja handlowa do	Należy wybrać stację końcową relacji handlowej
D10. Relacja międzynarodowa od	Należy wpisać stację początkową relacji międzynarodowej
D11. Relacja międzynarodowa do	Należy wpisać stację końcową relacji międzynarodowej
D12. Rodzaj przewozów	Należy wpisać odpowiednio: Pasażerskie, Towarowe, Utrzymaniowo-Naprawcze-UN
D13. Tolerancja trasowania	Należy wpisać akceptowalny przedział czasu dla zmiany godziny wiodącej
D14. Tolerancja czasu postoju	Należy wpisać akceptowalny przedział czasu dla zmiany wielkości postojów
D15. Ekspozytura dla godziny wiodącej	Należy wybrać Ekspozyturę Rozkładów Jazdy dla godziny wiodącej
D16. Godzina wiodąca	Należy wpisać godzinę wiodącą dla rozpoczęcia konstrukcji w formacie gg-mm (godzina-minuta)
D17. Godzina przyjazdu do stacji granicznej (wjazd do Polski)	Należy wpisać godzinę przyjazdu do stacji granicznej
D18. Przewoźnik na wjeździe do Polski	Należy wybrać odpowiedniego przewoźnika z listy wyboru
D19. Godzina przyjazdu do stacji granicznej (wyjazd z Polski)	Należy wpisać godzinę przyjazdu do stacji granicznej
D20. Przewoźnik na wyjeździe z Polski	Należy wybrać odpowiedniego przewoźnika z listy wyboru
D21. Adresy email dla kopii wniosku	Należy wpisać adresy email na które zostaną wysłane kopie złożonego wniosku
D22. Język kopii wniosku	Należy wskazać język w jakim kopia wniosku ma zostać przesłana do zainteresowanych
D23. Kalendarz godziny wiodącej	Należy wskazać dni kursowania dla godziny wiodącej
D24. Rodzaj ładunku	Należy wybrać z pola wyboru odpowiedni rodzaj ładunku np. przewóz wojska, produkty petrochemiczne itp.
D25. Szerokie Tory	Należy zaznaczyć w przypadku wniosku na linie o szerokości 1520mm

E. DANE TECHNICZNE POCIĄGU

Nazwa pola	Zawartość pola, sposób wypełnienia
E01. Seria pojazdu trakcyjnego / lokomotywy	Należy wpisać serie kolejnych pojazdów trakcyjnych obsługujących pociąg od stacji początkowej. Przewidziano pola dla trzech pojazdów trakcyjnych. W przypadku pociągów towarowych, pola I: oraz II: dotyczą lokomotyw ciągnących, a pole III: lokomotywy popychającej. W przypadku pociągów pasażerskich zestawionych z zespołów trakcyjnych I, II, III oznacza ilość użytych pojazdów trakcyjnych. W przypadku lokomotyw luzem w ruchu pasażerskim i towarowym można użyć maksymalnie 3 lokomotyw
E02. Maks. masa brutto [t]	Należy wpisać masę brutto pociągu bez uwzględnienia lokomotywy
E03. Maks. długość [m]	Należy wpisać długość składu pociągu bez uwzględnienia lokomotywy. Długość lokomotywy zostanie dodana przez system automatycznie. Maksymalna długość pociągu, tj. długość składu + długość lokomotywy nie może przekraczać wartości zamieszczonych w tablicy 2 dodatku 1 do WRJ.
E04. Maks. prędkość składu [km/h]	Należy wpisać maksymalną dopuszczalną prędkość składu pociągu bez uwzględnienia lokomotywy
E05. Maks. % masy hamującej składu	Należy wpisać deklarowany przez przewoźnika maksymalny procent rzeczywistej masy hamującej, ustalony zgodnie z postanowieniami Instrukcji Ir-1 (R-1), z jakim przewoźnik może zestawić pociąg bez uwzględnienia lokomotywy
E06. Nacisk osi [kN]	Należy wpisać maksymalny nacisk osi wagonów

F. OGRANICZENIA - należy zaznaczyć w przypadku:

Nazwa pola	Zawartość pola, sposób wypełnienia
F01. TWR	(TWR - Towar Niebezpieczny Wysokiego Ryzyka) - ograniczenia zgodnie z RID i Instrukcją Ir- 16
F02. MCT	(MCT - Międzynarodowe Ciągi Tranzytowe) - ograniczenia zgodnie z Załącznikiem 2.5 Regulaminu
F03. „High – Cube”	Ograniczenia związane z przekroczoną skrajnią ładunkową dla kontenerów typu „High-Cube”
F04. PST / „Push-Pull”	(PST - Przekroczona Skrajnia Taboru) - ograniczenia związane z przekroczoną skrajnią taboru dla przewozów pasażerskich wagony piętrowe (środkowe i sterownicze) np.: Kolei Mazowieckich - KM
F05. Przekroczona skrajnia	Ograniczenia związane z przekroczoną skrajnią zgodnie z §3 i §4 Instrukcji Ir-10
F06. Przekroczony nacisk	Ograniczenia związane z przekroczonymi maksymalnymi naciskami: osi (zgodnie z załącznikiem 2.2 Regulaminu) lub liniowymi (zgodnie z załącznikiem 2.3 Regulaminu)
F07. Inne przesyłki nadzwyczajne	Ograniczenia związane z pozostałymi przesyłkami nadzwyczajnymi, zgodnie z §3 Instrukcji Ir-10
F08. Długie szyny	Ograniczenia związane z przewozem długich szyn
F09. HTSYP / HTYSP IV	Należy zaznaczyć w przypadku przewozu kontenerów tego typu
F09A. Sdggmrss	Należy zaznaczyć w przypadku przewozu w składzie pociągu wagonów serii Sdggmrss które zgodnie z instrukcją Ir-10 Załącznik nr 2 przekraczają skrajnię taboru.
F09B. TSI wag.	Wagony zgodne z normą TSI przewożone pojedynczo lub zestawiane w zwartych składach.

Nazwa pola	Zawartość pola, sposób wypełnienia
F09C. NWNS	Ograniczenia związane z przekroczoną skrajnią ładunkową dla wydanych zgód sieciowych np. nadwozi wymiennych, naczep siodłowych
F09D. Innofreight	Należy zaznaczyć w przypadku przewozu kontenerów Innofreight C45 Woodtainer XXL oraz innych oznaczonych żółtą tabliczką kod C45.
F10. Nr zgody PNZ lub PNK	Należy wybrać z Systemu Ewidencji Telegramów (SET) numer zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej (zgodnie z zał. 22, 22a, 22b, 22c Instrukcji Ir- 10 i podrozdziałem 2.5 Regulaminu)

G. TRASA WSTĘPNA POCIĄGU

NP	Nazwa punktu rozkładowego
OZ	Oznaczenie punktu rozkładowego
NL	Numer linii według Instrukcji Id-12 (D-29) – wpisywany automatycznie po skonstruowaniu rozkładu jazdy zgodnie z danymi systemu SKRJ
PS	Należy wpisać planowany czas postoju z przyczyn handlowych lub technicznych
PH	Postój handlowy Należy wpisać oczekiwany czas postoju w zaokrągleniu do dziesiątych minuty np. 0,3 min. Istnieje możliwość wyboru rodzaju postoju: 1. dla wsiadających i wysiadających np. „4”; 2. tylko dla wsiadających - przed wprowadzoną liczbą określającą czas postoju pojawi się oznaczenie „->” np. „-> 5”; 3. tylko dla wysiadających - za wprowadzoną liczbą określającą czas postoju pojawi się oznaczenie „->” np. „1->”
ZD	Zmiana drużyny
PN	Postój niehandlowy – tylko dla potrzeb przewoźnika
PM	Prace manewrowe na stacji z wymianą grup wagonów bez zmiany brutta lub zmiana lokomotywy
ZP	Postój dla pracowników kolejowych
RP	Rodzaj pociągu
KH	Kategoria handlowa pociągu (np. Ex, P, Os.)
PT I:	
PT II:	Serie pojazdów trakcyjnych
PT III:	
BT	Rodzaj hamulca
VM	Prędkość maksymalna składu wagonów [km/h]
BS	Brutto składu wagonów [t]
BP	Brutto pociągu [t]
DS	Długość składu wagonów [m]
DP	Długość pociągu [m]
MN	Maksymalny nacisk osi wagonów [kN]
MH	Procent masy hamującej składu wagonów [%]
ET	Czy na wskazanym odcinku pociąg posiada sprawny i włączony ETCS
SP	Służba publiczna
PR	Przewoźnik w trasie pociągu

H. CHARAKTER PRZEWOZU PASAŻERSKIEGO

Nazwa pola	Zawartość pola, sposób wypełnienia
H01. Zawarta umowa o świadczenie usług publicznych lub oświadczenie organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umowa o świadczenie usług publicznych	Należy wybrać z pola wyboru odpowiednią umowę lub oświadczenie
H02. Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu / decyzja o przyznaniu ograniczonego dostępu	Należy wybrać z pola wyboru odpowiednią decyzję
H03. Charakter kursowania	Okazjonalny
H04. Rozkład niepublikowany	Należy zaznaczyć w przypadku gdy rozkład jazdy ma nie być publikowany

I. UWAGI I WSKAZÓWKI WNIOSKODAWCY

Zawartość pola, sposób wypełnienia
Należy wpisać uwagi do konstrukcji pociągu, wnioskowane skomunikowania, wskazać stacje na których będą przełączane wagony do innych pociągów. Miejsce na dodatkowe uwagi wnioskodawcy, nieuwzględnione w pozostałych polach wniosku, dotyczące wnioskowanej trasy pociągu i innych okoliczności mających wpływ na konstruowanie rozkładu jazdy, w tym informacje, że pociąg jest wyposażony w urządzenia pokładowe ERTMS/ETCS oraz łączność GSM-R.

J. KOMENTARZ DO ZARZĄDZENIA RJ

Klasyfikacja pociągów stosowana w konstrukcji rozkładów jazdy

Dla określenia rodzaju pociągów stosuje się oznaczenia składające się z trzech liter.

1. Pierwsza i druga litera oznacza:

A. Pociągi pasażerskie

- 1) **EC** – EuroCity – ekspresowy międzynarodowy
- 2) **EN** – EuroNight – nocny ekspresowy międzynarodowy,
- 3) **EI** – ekspresowy krajowy (w tym InterCity),
- 4) **MM** – międzynarodowy pospieszny,
- 5) **MP** – międzywojewódzki pospieszny,
- 6) **MH** – międzywojewódzki pospieszny nocny lub typu hotelowego,
- 7) **MO** – międzywojewódzki osobowy,
- 8) **RM** – wojewódzki osobowy międzynarodowy,
- 9) **RP** – wojewódzki pospieszny,
- 10) **RO** – wojewódzki osobowy,
- 11) **RA** – wojewódzki osobowy w komunikacji aglomeracyjnej,
- 12) **PW** – próżny skład pasażerski od/do pociągów pasażerskich,
- 13) **PX** – próżny skład pasażerski [pociągi próbne, pojazdy trakcyjne i pomocnicze w stanie nieczynnym, skład lokomotyw].

Przejazdy pociągów realizujących przewozy lokalne lub przewozy o charakterze turystycznym mogą być realizowane w ramach dostępnych kategorii pociągów międzywojewódzkich i wojewódzkich.

W przypadku składania wniosku na realizację ww. przewozu w polu „J” – *Komentarz do zarządzenia RJ* - należy wpisać informację: „Przewóz lokalny” albo „Przewóz turystyczny”.

B1. Pociągi towarowe w ruchu międzynarodowym:

- 1) **TC** – do międzynarodowych przewozów jednostek transportu intermodalnego i próżnych platform po przewozie lub do przewozu jednostek transportu intermodalnego,
- 2) **TG** – do międzynarodowych przewozów masowych,
- 3) **TR** – do międzynarodowych przewozów niemasowych.

B2. Pociągi towarowe w ruchu krajowym:

- 1) **TD** – do krajowych przewozów jednostek transportu intermodalnego i próżnych platform po przewozie lub do przewozu jednostek transportu intermodalnego,
- 2) **TM** – do krajowych przewozów masowych,
- 3) **TN** – do krajowych przewozów niemasowych,
- 4) **TK** – do obsługi stacji i bocznic,
- 5) **TS** – próżne wagony z/do naprawy, pociągi próbne oraz pozostałe pociągi,
- 6) **TH** – skład lokomotyw – powyżej 3 lokomotyw.

C. Pojazdy kolejowe luzem

- 1) **LP** – lokomotywa do i od pociągów pasażerskich,
- 2) **LT** – lokomotywa do i od pociągów towarowych,
- 3) **LZ** – lokomotywa luzem do i od pociągów utrzymaniowo-naprawczych, pojazd kolejowy zaliczany do taboru specjalnego, pojazd pomocniczy,
- 4) **LS** – lokomotywa od/do prac manewrowych, pozostałe lokomotywy luzem, pojazd kolejowy zaliczany do taboru specjalnego, pojazd pomocniczy.

D. Pociągi utrzymaniowo-naprawcze

- 1) **ZG** – ratunkowy,
- 2) **ZN** – inspekcyjny, diagnostyczny,
- 3) **ZU** – inne utrzymaniowe.

2. Trzecia litera w oznaczeniu rodzaju pociągu określa rodzaj trakcji i oznacza trąkcję:

- 1) **P** – parową,
- 2) **E** – elektryczną – lokomotywy,
- 3) **J** – elektryczne zespoły trakcyjne,
- 4) **S** – spalinową – lokomotywy,
- 5) **M** – spalinową – zespoły i wagony trakcyjne.

Przykłady oznaczeń rodzaju i numeru pociągu:

ECE nr 14000 – pociąg EuroCity, trakcja elektryczna, nr pociągu 14000,

ROJ nr 44200 – pociąg wojewódzki krajowy osobowy, ezt, nr pociągu 44200.

Skróty rodzajów pociągów stosowane w konstrukcji rozkładów jazdy

A. Pociągi pasażerskie

Rodzaje pociągów	Trakcja parowa	Trakcja elektryczna – lokomotywy	Trakcja elektryczna – zespoły i wagony trakcyjne	Trakcja spalinowa – lokomotywy	Trakcja spalinowa – zespoły i wagony trakcyjne
EuroCity – ekspresowy międzynarodowy	–	ECE	ECJ	ECS	ECM
EuroNight – nocny ekspresowy międzynarodowy	–	ENE	–	ENS	–
Ekspresowy krajowy (w tym InterCity)	–	EIE	EIJ	EIS	EIM
Międzynarodowy pospieszny	–	MME	MMJ	MMS	MMM
Międzywojewódzki pospieszny	–	MPE	MPJ	MPS	MPM
Międzywojewódzki pospieszny nocny lub typu hotelowego	–	MHE	MHJ	MHS	–
Międzywojewódzki osobowy	–	MOE	MOJ	MOS	MOM
Wojewódzki osobowy międzynarodowy	RMP	RME	RMJ	RMS	RMM
Wojewódzki pospieszny	RPP	RPE	RPJ	RPS	RPM
Wojewódzki osobowy	ROP	ROE	ROJ	ROS	ROM
Wojewódzki osobowy w komunikacji aglomeracyjnej	–	RAE	RAJ	RAS	RAM
Próżny skład pasażerski od/do pociągów pasażerskich	PWP	PWE	PWJ	PWS	PWM
Próżny skład pasażerski [pociągi próbne, pojazdy trakcyjne i pomocnicze w stanie nieczynnym, skład lokomotyw]	PXP	PXE	PXJ	PXS	PXM

B1. Pociągi towarowe w ruchu międzynarodowym

Rodzaje pociągów	Trakcja parowa	Trakcja elektryczna – lokomotywy	Trakcja elektryczna – zespoły i wagony trakcyjne	Trakcja spalinowa – lokomotywy	Trakcja spalinowa – zespoły i wagony trakcyjne
Do międzynarodowych przewozów jednostek transportu intermodalnego i próżnych platform po przewozie lub do przewozu jednostek transportu intermodalnego	–	TCE	–	TCS	–
Do międzynarodowych przewozów masowych	–	TGE	–	TGS	–
Do międzynarodowych przewozów niemasowych	–	TRE	–	TRS	–

B2. Pociągi towarowe w ruchu krajowym

Rodzaje pociągów	Trakcja parowa	Trakcja elektryczna – lokomotywy	Trakcja elektryczna – zespoły i wagony trakcyjne	Trakcja spalinowa – lokomotywy	Trakcja spalinowa – zespoły i wagony trakcyjne
Do krajowych przewozów jednostek transportu intermodalnego i próżnych platform po przewozie lub do przewozu jednostek transportu intermodalnego	–	TDE	–	TDS	–
Do przewozów masowych	–	TME	–	TMS	–
Do przewozów niemasowych	–	TNE	–	TNS	–
Do obsługi stacji i bocznicy	TKP	TKE	–	TKS	–
Próżne wagony z/do naprawy, pociągi próbne oraz pozostałe pociągi	–	TSE	TSJ	TSS	TSM
Skład lokomotyw – powyżej 3 lokomotywy	–	THE	–	THS	–

C. Pojazdy kolejowe luzem

Rodzaje pociągów	Trakcja parowa	Trakcja elektryczna – lokomotywy	Trakcja elektryczna – zespoły i wagony trakcyjne	Trakcja spalinowa – lokomotywy	Trakcja spalinowa – zespoły i wagony trakcyjne
Lokomotywa do i od pociągów pasażerskich	LPP	LPE	–	LPS	–
Lokomotywa do i od pociągów towarowych	LTP	LTE	–	LTS	–
Lokomotywa luzem do i od pociągów utrzymaniowo-naprawczych, pojazd kolejowy zaliczany do taboru specjalnego, pojazd pomocniczy	–	LZE	–	LZS	–
Lokomotywa od/do prac manewrowych, pozostałe lokomotywy luzem, pojazd kolejowy zaliczany do taboru specjalnego, pojazd pomocniczy	–	LSE	–	LSS	–

D. Pociągi utrzymaniowo-naprawcze

Rodzaje pociągów	Trakcja parowa	Trakcja elektryczna – lokomotywy	Trakcja elektryczna – zespoły i wagony trakcyjne	Trakcja spalinowa – lokomotywy	Trakcja spalinowa – zespoły i wagony trakcyjne
Ratunkowy	–	ZGE	ZGJ	ZGS	ZGM
Inspekcyjny, diagnostyczny	–	ZNE	ZNJ	ZNS	ZNM
Inne utrzymaniowe	–	ZUE	–	ZUS	ZUM

POWIADOMIENIE nr ...

o przydzielonych trasach pociągów w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów 2024/2025

Nazwa aplikanta:

Liczba przydzielonych tras pociągów objętych Powiadomieniem:

Zamówiona praca eksploatacyjna (pockm) na liniach PLK:

za PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

za Aplikanta:

.....

.....

data:

data:

Wniosek o rezygnację z przydzielonej trasy pociągu Application for cancellation of allocated train path

REZYGNACJA Z PRZYDZIELONEJ TRASY POCIĄGU Z CAŁEJ LUB JEJ CZĘŚCI – RJP 2024/2025 CANCELLATION OF ALLOCATED TRAIN PATH ENTIRE OR PART - 2024/2025 ANNUAL TIMETABLE

Nr sprawy / Case No.	Miejscowość / Place	Data / Date

DANE ZGŁASZAJĄCEGO REZYGNACJĘ DATA OF THE ENTITY SUBMITTING CANCELLATION

Nazwa Zgłaszającego rezygnację: <i>Data of the Entity submitting cancellation:</i>	
Nazwa, adres zakładu / komórki organizacyjnej centrali: <i>Name, address of the plant / headquarters organizational unit:</i>	
Nr faksu / Fax No.:	
Nr telefonu / Telephone No.:	
E-mail:	

DANE DOTYCZĄCE SKŁADANEJ REZYGNACJI I JEJ PRZYJĘCIA DATA CONCERNING THE SUBMITTED CANCELLATION AND ITS ACCEPTANCE

Nr wniosku według wewnętrznej numeracji Zgłaszającego rezygnację <i>Application No. according to the internal numbering of the Entity submitting cancellation</i>	Nr zamówienia w ISZTP / SKRJ <i>No. of the order in ISZTP / SKRJ</i>	Nr pociągu <i>Train No.</i>	Typ rezygnacji: 1 – całość, 2 – część <i>Cancellation type: 1 – entire, 2 - part</i>	Odwołana trasa pociągu <i>Cancelled train path</i>	Daty odwołania <i>Dates of cancellation</i>	Nr potwierdzający przyjęcie rezygnacji przez Zarządcę (wypełnia Zarządca) <i>Confirmation of the cancellation acceptance by the Infrastructure Manager (IM) (filled in by the IM)</i>

Sporządził: <i>Drafted by:</i>	
-----------------------------------	--

PONIŻSZE DANE WYPEŁNIA ZARZĄDCA THE FOLLOWING DATA ARE FILLED IN BY THE INFRASTRUCTURE MANAGER (IM)

Data / Date:	
Godzina / Time:	
Zatwierdził / Approved by:	

Zakres informacji do ujęcia we wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonywania manewrów lub postoju
Information to be included in the application for capacity allocation concerning shunting or stabling operations

Część wymagana / Required part.

A. Dane porządkowe / Order data

Numer pola <i>Heading No.</i>	Nazwa pola <i>Heading name</i>	Zawartość, sposób wypełnienia <i>Content, method of filling</i>
A01	Nr wniosku <i>Application No.</i>	Kolejny numer wniosku wg wewnętrznej numeracji wnioskodawcy <i>Subsequent number of the application acc. to internal numbering of the applicant</i>
A02	Numer zamówienia <i>Order number</i>	Kolejny numer zgodnie z numeracją obowiązującą w systemie eksploatowanym przez PLK <i>The next number according to the numbering in the system operated by PLK</i>
A03	Data <i>Date</i>	Data i godzina przyjęcia wniosku wpisana według wzoru rrrr-mm-dd-gg-mm <i>Date and hour of application receipt entered according to the pattern yyyy-mm-dd-hh-mm</i>

B. Dane zamawiającego / Data of the ordering party

Numer pola <i>Heading No.</i>	Nazwa pola <i>Heading name</i>	Zawartość, sposób wypełnienia <i>Content, method of filling</i>
B01	Nazwa <i>Name</i>	Nazwa składającego wniosek <i>Name of the applicant</i>
B02	Adres <i>Address</i>	Adres składającego wniosek <i>Address of the applicant</i>
B03	Osoba do kontaktu <i>Contact person</i>	Pracownik wnioskodawcy (imię i nazwisko) upoważniony do złożenia wniosku <i>Applicant's employee (name and surname) authorized to submit the application</i>
B04	Nr telefonu <i>Telephone number</i>	Nr telefonu kontaktowego składającego wniosek, upoważnionego do współpracy z PLK <i>Contact phone number of the applicant, authorized to cooperate with PLK</i>
B05	Adres e-mail <i>E-mail address</i>	Adres e-mail składającego wniosek <i>E-mail address of the applicant</i>

Część opcjonalna w zależności od celu zamawianej zdolności przepustowej
Optional part, depending on the purpose of the ordered capacity:

C. Zamawiana zdolność przepustowa w celu wykonywania manewrów / Ordered capacity to perform manoeuvres

Numer pola <i>Heading No.</i>	Nazwa pola <i>Heading name</i>	Zawartość, sposób wypełnienia <i>Content, method of filling</i>
C01	Stacja - miejsce wykonywania manewrów <i>Station - place of performing manoeuvres</i>	Wybieralna z listy wyboru nazwa stacji, w obrębie której mają być wykonywane manewry <i>Station name, where the manoeuvres are to be performed chosen from a list</i>
C02	Data <i>Date</i>	Data wykonywania manewrów <i>Date of performing shunting</i>
C03	Cel / rodzaj manewrów <i>Purpose / type of shunting</i>	Pole wyboru między dojazdem do terminala kolejowego, kolejowej stacji paliw, punktu utrzymania pojazdów kolejowych, grupy torów postojowych ogólnodostępnych lub danego OIU a pozostałym manewrem w obrębie stacji lub formowaniem <i>Field for choosing between arriving at railway terminal, railway petrol station, railway vehicles maintenance points, group of generally available stay tracks or the OIU and other shunting within the station or forming</i>
C04	Nazwa obiektu eksploatacyjnego <i>Operated facility name</i>	Wybieralny z listy wyboru obiekt, będący wyróżnionym rejonem stacji np. terminal kolejowy, kolejowa stacja paliw, punkt utrzymania pojazdów kolejowych, grupa torów stanowiąca tory postojowe ogólnodostępne lub grupa torów stanowiąca OIU <i>Selected from the list facility, being a specific part of the station e.g. railway terminal, railway petrol station, railway vehicles maintenance points, group of generally available stay tracks or a group of track constituting OIU</i>
C05	Rodzaj manewrujących pojazdów <i>Type of shunting vehicles</i>	Wybieralny z listy wyboru rodzaj manewrujących pojazdów np. Trakcja elektryczna lub Inne niż elektryczna rodzaje trakcji <i>Selected from the list type of shunting vehicles, e.g. electric traction or other than electric types of traction</i>
C06	Liczba przejazdów [szt.] <i>Number of vehicles [pcs]</i>	Wskazanie liczby planowanych przejazdów manewrowych w celu wykonania manewrów (w przypadku wybrania rodzaju manewru „formowanie” 1 szt. dotyczy jednego sformowanego pociągu) <i>Indication of number of planned shunting journeys (if shunting “formowanie/formation” is selected “1 szt/1 item” means one train formed)</i>
C07	Uwagi / Notes	

D. Zamawiana zdolność przepustowa w celu postoju składów kolejowych lub świadczenia usługi w OIU
/ Ordered capacity for stay of train sets or provision of service in OIU

Numer pola <i>Heading No.</i>	Nazwa pola <i>Heading name</i>	Zawartość, sposób wypełnienia <i>Content, method of filling</i>
D01	Stacja - miejsce postoju <i>Station - place of stay</i>	Wybieralna z listy wyboru nazwa stacji, w obrębie której mają być wykonywane postoje <i>Station name, where the stays are to be performed chosen from a list</i>
D02	Data <i>Date</i>	Data rozpoczęcia postoju <i>Date of stay commencement</i>
D03	Tory postojowe ogólnodostępne / OIU <i>Generally available stay tracks / OIU</i>	Wybieralny z listy wyboru obiekt, będący wyróżnioną częścią stacji np. grupa torów postojowych ogólnodostępnych lub grupa torów stanowiąca OIU <i>Selected from the list facility, being a specific part of the station e.g. group of generally available stay tracks or a group of track constituting OIU</i>
D04	Max. Długość składu pojazdów kolejowych [m] <i>Max. Length of the train set [m]</i>	Określenie maksymalnej długości składu w metrach <i>Determination of the maximum set length in metres</i>
D05	Czas postoju [min] <i>Stay time [min]</i>	Określenie orientacyjne czasu postoju w minutach <i>Approximate determination of stay in minutes</i>
D06	Uwagi <i>Notes</i>	Dodatkowe, istotne z punktu widzenia wnioskującego, uwarunkowania w zakresie planowanego postoju <i>Additional, significant from the applicant's point of view, circumstances of the planned stay</i>

E. Zamawiana usługa w OIU Stacja rozrządowa / Ordered service in OIU Shunting station

Numer pola <i>Heading No.</i>	Nazwa pola <i>Heading name</i>	Zawartość, sposób wypełnienia <i>Content, method of filling</i>
E01	Stacja - miejsce postoju <i>Station - place of stay</i>	Wybieralna z listy wyboru nazwa stacji, w obrębie której mają być rozrządzone wagony <i>Station name, where the carriages are to be switched, chosen from a list</i>
E02	Data wjazdu na OIU / Data rozrządu <i>Date of entry into OIU / Date of switching</i>	Data pojawienia się składu w obrębie OIU Stacja rozrządowa / data rozrządzenia wagonów <i>Date of the set appearance within OIU Shunting station / date of switching carriages</i>
E03	Liczba wagonów wjeżdżających do OIU <i>Number of carriages entering OIU</i>	Określenie liczby wagonów wjeżdżających do OIU Stacja rozrządowa <i>Determination of the number of carriages entering OIU Shunting station</i>
E04	Uwagi <i>Notes</i>	

Część opcjonalna – brak wypełnienia nie wpływa na odrzucenie wniosku
Optional part - lack of fill in does not affect dismissal of application

F. Powiązana trasa pociągu / Associated train path

Numer pola <i>Heading No.</i>	Nazwa pola <i>Heading name</i>	Zawartość, sposób wypełnienia <i>Content, method of filling</i>
F01	Rodzaj i numer pociągu <i>Train type and number</i>	Pole służące do powiązania wniosku z konkretnym pociągiem/pociągami <i>Field used to connect the application with the train/trains</i>
F02	Dni kursowania <i>Days of running</i>	Określenie dni kursowania wskazanego pociągu/pociągów <i>Indication of the train/trains running</i>
F03	Relacja pociągu <i>Train path</i>	Określenie relacji pociągu/pociągów <i>Indication of the train/trains path</i>

Miejsce / Place:	
Data / Date:	

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa
id@plk-sa.pl

Wniosek o zarejestrowanie pojazdu trakcyjnego w aplikacji ISZTP i SKRJ (Obliczenia Trakcyjne)

*Application for the registration of traction vehicle via the ISZTP and SKRJ application
(Traction Assessment)*

Wnioskodawca [nazwa i adres przewoźnika]: <i>The applicant [name and address of the railway undertaking]:</i>	
Numer telefonu <i>Telephone number</i>	
Numer faksu <i>Fax number</i>	
E-mail	

Dane o pojeździe trakcyjnym *Data about the traction vehicle*

1	Oznaczenie serii zgodnie z opisem na pudle, pod jakim pojazd ma być widoczny w telegramie rozkładu jazdy i SEPE [maksymalnie 7 znaków] <i>Series mark as described on the vehicle body, under which the vehicle is to be seen in timetable telegram and SEPE [maximum 7 characters]</i>	
1a	Nazwa wersji pojazdu, pod jaką pojazd ma być zarejestrowany w ISZTP i SKRJ, (jeśli istnieją różne wersje tej samej serii pojazdu i ta seria jest już zarejestrowana z innymi danymi) [maksymalnie 50 znaków] [oznaczenie, jakie będzie widział przewoźnik przy wyborze pojazdu w ISZTP jeśli są różne wersje tej samej serii o innych parametrach technicznych] <i>Version name under which the vehicle is to be registered in ISZTP and SKRJ (if different versions of the same vehicle series exist and this series is already registered with different data)</i> <i>[maximum 50 characters]</i> <i>[mark, which will be seen by the railway undertaking when choosing a vehicle in ISZTP if there are different versions of the same series with different technical parameters]</i>	
2	Masa własna pojazdu [t] (dotyczy lokomotyw, dla pojazdów z silnikiem spalinowym należy uwzględnić masę paliwa o objętości 2/3 zbiornika) <i>Empty weight [t] (applies to locomotives, for diesel power units weight of fuel about 2/3 tank volume should be included)</i>	

3	Masa hamująca R [t] (dotyczy lokomotyw) <i>Braking mass R [t] (applies to locomotives)</i>	
	Masa hamująca P [t] (dotyczy lokomotyw) <i>Braking mass P [t] (applies to locomotives)</i>	
	Masa hamująca G [t] (dotyczy lokomotyw) <i>Braking mass G [t] (applies to locomotives)</i>	
4	Całkowita długość pojazdu za zderzakami [mm] <i>Total length of vehicle with bumpers [mm]</i>	
5	Liczba osi pojazdu (sztuk) <i>Number of the vehicle axles</i>	
6	Prędkość maksymalna pojazdu [km/h] <i>Maximum acceptable speed [km/h]</i>	
7	Informacja czy pojazd posiada sterowanie wielokrotne [tak/nie] <i>Multiple controllers (yes/no)</i>	
8	Maksymalny nacisk osi pojazdu na szynę [kN] <i>Maximum acceptable axle load on the rail [kN]</i>	
9	Rodzaj pojazdu (lokomotywa elektryczna/spalinowa, EZT, SZT, drezyna) <i>Vehicle type (electric / diesel locomotive, EMU, DMU, draisine)</i>	
10	Masa własna pojazdu w stanie próżnym i ładownym [t] (dotyczy EZT, SZT) <i>Empty and loaded weight (for EMU and DMU) [t]</i>	
11	Masa hamująca pojazdu w stanie próżnym i ładownym [t] (dotyczy EZT, SZT) <i>Braking mass of the vehicle in the empty and loaded state (for emu and DMU) [t]</i>	
12	Minimalny techniczny czas na zmianę kierunku jazdy w minutach <i>Direction change - minimum technical time in minutes</i>	
13	Szerokość toru dla danej serii: N - normalny, S - szeroki lub N/S dla obu <i>Track gauge for a given series: N - normal, S - wide or N/S for both</i>	
14	Czas na zamykanie drzwi w sekundach (dotyczy ezt i autobusów szynowych) <i>Time to close the door (for EMU and rail buses in seconds)</i>	
15	<p>Charakterystyka pojazdu rozumiana, jako zależność maksymalnej siły na obręczach kół [kN] od prędkości [km/h] w pełnym zakresie prędkości od 0 do prędkości maksymalnej.</p> <p>Uwaga:</p> <p>1. Dla pojazdów trakcyjnych o podwójnej trakcji elektrycznej i spalinowej należy przesłać osobną charakterystykę dla trakcji elektrycznej i osobną dla trakcji spalinowej.</p> <p>2. Dla lokomotyw spalinowych z ogrzewaniem prądnicą należy przesłać dwie charakterystyki tj. bez ogrzewania pociągu i z ogrzewaniem pociągu.</p> <p><i>Characteristic curve for a motive power unit as a function of the maximum force on the wheel rims [kN] and the speed [km/h] in the full speed range from 0 to the maximum acceptable speed.</i></p> <p><i>Note:</i></p> <p>1. For electro-diesel units (dual-mode), both characteristics (electric and diesel) should be sent separately.</p> <p>2. For diesel locomotives with electric heating, two characteristics should be sent – with heating on and with heating off.</p>	<p><u>Należy przesłać jako załącznik do wniosku w formie wykresu oraz tabeli zawierającej wartości dla punktów charakterystycznych</u></p> <p><i>As an attachment to the application, please send as a graph and table containing values for characteristic points</i></p>

16	<p><u>Jako załącznik należy przesłać skany dokumentów producenta taboru potwierdzające zgłoszone powyżej dane tego pojazdu lub oświadczenie producenta, że zgłoszone dane są zgodne z rzeczywistymi oraz opisanymi na pudle taboru</u></p> <p><i>As an attachment, please send scans of the rolling stock manufacturer's documents, confirming the vehicle's details reported above or the manufacturer's declaration that the reported data are in accordance with the actual and described on the rolling stock body.</i></p>
----	--

Podpis Wnioskodawcy:

The Applicant's signature:

Stanowisko służbowe: <i>Official position:</i>	Kwalifikowany podpis elektroniczny lub imienna pieczęć i czytelny podpis: <i>Qualified electronic signature or personal stamp & legible signature:</i>

Miejsce / Place:	
Data / Date:	

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa
e-mail: support@plk-sa.pl
sepe2info@plk-sa.pl

Wniosek o przydzielenie dostępu do modułów: Planowanie i Autoryzacja w Systemie Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE)

*Request to assign access to modules: Planning and Authorisation
in the Operational Work Record System [SEPE – System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej]*

Dane użytkownika:

User data:

Nazwa przewoźnika: <i>Railway undertaking Name:</i>	
Adres, kod pocztowy, miejscowość: <i>Address, postal code, place:</i>	
Imię i nazwisko użytkownika: <i>User's full name:</i>	
Numer SRJ (w przypadku posiadania przez użytkownika): <i>SRJ number (if owned by the user):</i>	
Stanowisko służbowe: <i>Title:</i>	
Numer telefonu: <i>Telephone No:</i>	
E-mail do kontaktu: <i>E-mail for contact:</i>	

Wybór uprawnień [znacznik wyboru - X]

Choice of permissions [check mark – X]

1) Moduł Planowanie / Planning module	<input type="checkbox"/>
2) Moduł Autoryzacja / Authorisation module	<input type="checkbox"/>

- Po przydzieleniu użytkownikowi konta dostępowego i nadaniu uprawnień do modułów: Planowanie i Autoryzacja w Systemie SEPE informacja dotycząca pierwszego logowania zostaje przekazywana na adres poczty elektronicznej podany we wniosku.
- Użytkownik otrzymuje od PKP PLK Login i Hasło startowe do systemu SEPE, założone w systemie Active Directory PKP PLK. Hasło startowe wymaga zmiany przez użytkownika przy pierwszym logowaniu do systemu SEPE.
- System Active Directory, który umożliwia zarządzanie kontami dostępowymi użytkowników do systemu SEPE wymaga zmiany hasła co 30 dni. Użytkownik systemu SEPE zobowiązany jest zmienić hasło w tym terminie.

4. Użytkownik systemu SEPE może samodzielnie zmienić hasło dostępowe, wcześniej niż po upływie 30 dni od daty ostatniej zmiany, za pośrednictwem strony internetowej PKP PLK:
<https://sts.plk-sa.pl/adfs/portal/updatepassword>
 5. PKP PLK wymaga od użytkowników systemu SEPE stosowania haseł skomplikowanych, trudnych do przewidzenia/odgadnięcia. Hasło powinno składać się z liter, cyfr i znaków specjalnych, o długości co najmniej 10 znaków. Nowe hasło nie może być podobne do poprzedniego.
 6. Przewoźnik zobowiązuje się do zapewnienia zachowania w poufności przez uprawnionych użytkowników, otrzymanych od PKP PLK, loginów oraz haseł dostępowych do modułów: Planowanie i Autoryzacja w Systemie SEPE wykorzystywanych w procesach identyfikacji i uwierzytelnienia tożsamości.
 7. Obowiązek zachowania w poufności loginów oraz haseł dostępowych do systemu SEPE, o których mowa w pkt 6, obejmuje w szczególności zakaz ich udostępniania osobom trzecim oraz zapisywania lub pozostawiania w miejscu, w którym mogłyby być odkryte przez osoby nieupoważnione.
 8. Przewoźnik zobowiązuje się do bieżącej aktualizacji kont użytkowników systemu SEPE i informowania PKP PLK o konieczności usunięcia istniejącego lub utworzenia nowego konta użytkownika.
 9. Logowanie użytkowników Przewoźnika do systemu SEPE powinno odbywać się wyłącznie na zaufanym urządzeniu, na którym funkcjonuje poprawnie skonfigurowane, aktualne oprogramowanie antywirusowe.
 10. Przewoźnik może korzystać z systemu SEPE wyłącznie bezpośrednio poprzez przeglądarkę internetową. Niedozwolone jest korzystanie z jakiegokolwiek części systemu SEPE w inny sposób.
 11. Do poprawnego działania systemu SEPE zalecana jest przeglądarka Google Chrome w najnowszej dostępnej wersji. Podczas korzystania z systemu SEPE zalecane jest wyłączenie dla domeny [sepe.plk-sa.pl](https://sts.plk-sa.pl) dodatków służących do "zwiększania prywatności przeglądania stron Internetowych", gdyż mogą one zaburzyć funkcjonowanie systemu.
-
1. Once the user has been assigned an access account and given permissions to the following modules: Planning and Authorisation in the SEPE System, the user will receive information concerning the first logging in to the e-mail address identified in the request for access.
 2. The user receives from PKP PLK Login and Password to the SEPE system, established in Active Directory system of PKP PLK. The starting password needs to be changed by the user the first time they log in to the SEPE system.
 3. The Active Directory system that manages user access accounts for SEPE requires a password change every 30 days. The SEPE system user is obliged to change the password in this period.
 4. The SEPE system user may change their access password independently, earlier than 30 days after the last change, via the PKP PLK website: <https://sts.plk-sa.pl/adfs/portal/updatepassword>
 5. PKP PLK requires the users of SEPE system to use complex passwords, difficult to predict/guess. The password should consist of letters, numbers and special characters, with a length of at least 10 characters. The new password must not be similar to the previous one.
 6. The Railway undertaking is obliged to ensure that login and access passwords used in identity identification and authentication processes related to the Planning and Authorisation in the SEPE System modules received from PKP PLK are kept confidential by authorised users.
 7. The obligation to keep login names and access passwords to the SEPE system, referred to in paragraph 6, confidential shall include, in particular, the prohibition to make them available to third parties and to store or leave them in a place where they could be discovered by unauthorised persons.
 8. The Railway undertaking is obliged to update the SEPE system user accounts and inform PKP PLK about the necessity to remove existing user account or create a new one.
 9. Logging of Railway undertaking users into the SEPE system should only take place on a trusted device running a correctly configured, up-to-date anti-virus software.
 10. A railway undertaking may use the SEPE system only directly through a web browser. No other use of any part of the SEPE system is permitted.
 11. For the proper operation of the SEPE system, Google Chrome browser in the latest available version is recommended. When using the SEPE system, it is recommended to disable additions for the domain of [sepe.plk-sa.pl](https://sts.plk-sa.pl) that serve to "increase privacy of Internet browsing", as they may interfere with functioning of the system.

Obowiązek informacyjny realizowany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A, zwaną dalej Spółką, wobec Przewoźnika składającego wniosek o przydzielenie dostępu do modułów: Planowanie i Autoryzacja w Systemie Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE)

1. Spółka, działając na mocy art. 13 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych, Dz. Urz. UE L 119 z 2016 r., str. 1-88), zwanego dalej: „RODO”, informuje Pana/Panią, że:
 - 1) Administratorem Danych Osobowych jest PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, z siedzibą w Warszawie, pod adresem: 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74;
 - 2) w Spółce funkcjonuje adres e-mail: iod.plk@plk-sa.pl Inspektora Ochrony Danych w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., udostępniony osobom, których dane osobowe są przetwarzane przez Spółkę;
 - 3) dane osobowe będą przetwarzane w celu:
 - a) przydzielenia użytkownikowi konta dostępowego i nadaniu uprawnień do modułów: Planowanie i Autoryzacja w Systemie SEPE, a następnie obsługi wniosków użytkownika, oraz świadczenia usług wsparcia informatycznego podczas eksploatacji systemu SEPE;
 - b) przechowywania dokumentacji na wypadek kontroli prowadzonej przez uprawnione organy i podmioty;
 - c) przekazania wniosku oraz załączonej dokumentacji do archiwum, a następnie jej zbrakowania (trwałego usunięcia i zniszczenia);
 - d) zarządzanie kontem użytkownika i uprawnieniami dostępowymi do systemu SEPE, w tym zgłaszania wszelkich zmian w tym zakresie;
 - e) zgłaszania awarii systemu SEPE;w zakresie: dane zwykłe – imię, nazwisko, zajmowane stanowisko, informacja pracodawcy, dane kontaktowe, a także w przypadku złożenia pełnomocnictwa, oświadczeń i innych dokumentów – dane osobowe w nim zawarte;
 - 4) podstawą prawną przetwarzania danych osobowych przez Spółkę jest art. 6 ust. 1 lit. c i f RODO, przy czym za prawnie uzasadniony interes Spółki wskazuje się przydzielenie użytkownikowi konta dostępowego i nadanie uprawnień do modułów: Planowanie i Autoryzacja w Systemie SEPE, a następnie obsługa wniosków użytkownika, oraz świadczenie usług wsparcia informatycznego podczas eksploatacji systemu SEPE;
 - 5) dane osobowe mogą być udostępniane innym odbiorcom na podstawie przepisów prawa, w szczególności podmiotom przetwarzającym na podstawie zawartych umów;
 - 6) dane osobowe nie będą przekazywane do państwa nienależącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego (państwa trzeciego), jak również do organizacji międzynarodowej w rozumieniu RODO;
 - 7) dane osobowe będą przechowywane przez okres, w którym Spółka będzie realizowała cele wynikające z prawnie uzasadnionych interesów administratora danych, które są związane przedmiotowo z Umową lub obowiązkami wynikającymi z przepisów prawa powszechnie obowiązującego;
 - 8) ma Pani/Pan prawo do żądania dostępu do danych osobowych Pani/Pana dotyczących oraz ich sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania oraz prawo do wniesienia sprzeciwu wobec ich przetwarzania, a także prawo do przenoszenia danych;
 - 9) ma Pani/Pan prawo do wniesienia skargi do organu nadzorczego, tzn. Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
 - 10) Spółka nie będzie przeprowadzać zautomatyzowanego podejmowania decyzji, w tym profilowania na podstawie podanych danych osobowych.
2. Przewoźnik zobowiązuje się poinformować w imieniu Spółki wszystkie osoby fizyczne, których dane zostały wskazane powyżej, o:
 - 1) fakcie przekazania danych osobowych Spółce;
 - 2) przetwarzaniu danych osobowych przez Spółkę.
3. Przewoźnik zobowiązuje się, powołując się na art. 14 RODO, wykonać, w imieniu Spółki obowiązek informacyjny wobec osób, o których mowa w ust. 2, przekazując im treść klauzuli informacyjnej, o której mowa w ust. 1, wskazując jednocześnie tym osobom Przewoźnika jako źródło pochodzenia danych osobowych, którymi dysponowała będzie Spółka.
4. Każda zmiana w zakresie osób fizycznych, których dane osobowe będą przekazywane w procesie przydzielenia użytkownikowi konta dostępowego i nadaniu uprawnień do modułów: Planowanie i Autoryzacja w Systemie SEPE, a następnie obsługi wniosków użytkownika, oraz świadczenia usług wsparcia informatycznego podczas eksploatacji systemu SEPE, wymaga również spełnienia obowiązków, o których mowa w ust. 2 i 3.

Information obligation of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., hereinafter referred to as the Company, towards the Railway undertaking applying for access to the following modules: Planning and Authorisation in the Operational Work Record System (SEPE)

1. The Company, acting under Article 13 of Regulation of the European Parliament and of the Council (EU) 2016/679 of 27 April 2016 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of

such data, and repealing Directive 95/46/EC (General Data Protection Regulation, Official Journal of the European Union L 119 of 2016, pp. 1-88), hereinafter referred to as “the GDPR”, “the GDPR” would like to inform you that:

- 1) The Personal Data Controller is PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, with its registered office in Warsaw, at: 03-734 Warszawa ul. Targowa 74;
 - 2) the Company uses the following e-mail address: iod.plk@plk-sa.pl of the Data Protection Officer at PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., which has been made available to persons whose personal data shall be processed by the Company;
 - 3) personal data will be processed for the purpose of:
 - a) assigning an access account to a user and granting rights to the following modules: Planning and Authorisation in the SEPE System, then handling user requests, and providing IT support services during the operation of the SEPE System;
 - b) keeping the documentation in case of control by authorised bodies and entities;
 - c) transferring the documentation to the archives, and then its permanent removal and destruction;
 - d) managing the user account and access rights to the SEPE system, including reporting any changes thereto,
 - e) reporting SEPE any system failure,

within the scope of: ordinary data - name, surname, position held, employer’s data, contact data, as well as in the case of submitting a power of attorney, statements and other documents - personal data contained therein;
 - 4) the legal basis for the processing of personal data by the Company constitutes Article 6(1)(c) and (f) of the GDPR, whereas the legitimate interest of the Company is indicated by the assigning an access account to a user and granting rights to the following modules: Planning and Authorisation in the SEPE System, then handling user requests, and providing IT support services during the operation of the SEPE System;
 - 5) personal data may be made available to other recipients on the basis of the law, in particular to processors on the basis of concluded agreements;
 - 6) personal data shall not be transferred to a country outside the European Economic Area (third country) or an international organisation within the meaning of the GDPR;
 - 7) personal data shall be stored during the period in which the Company will achieve goals resulting from the legitimate interests of the data controller which are substantially related to the Agreement or obligations resulting from the provisions of generally applicable law;
 - 8) you have the right to request access to your personal data, its rectification, deletion or limitation of processing as well as the right to object to its processing and to transfer the data;
 - 9) you have the right to file a complaint to the supervisory body, i.e. the President of the Office for Personal Data Protection.
 - 10) The Company shall not carry out automated decision making, including profiling on the basis of personal data provided.
2. On behalf of the Company, the Railway undertaking undertakes to inform all individuals whose data is indicated above of:
 - 1) the fact of providing personal data to the Company;
 - 2) processing of personal data by the Company.
 3. Pursuant to Article 14 of the GDPR, the Railway undertaking undertakes to perform, on behalf of the Company, the duty to inform the persons referred to in section 2, providing them with the content of the information clause, referred to in section 1, at the same time indicating to such persons the Applicant as the source of the personal data which shall be at the Company’s disposal.
 4. Any change in the scope of individuals whose personal data will be transferred in the process of assigning an access account to a user and granting rights to modules: Planning and Authorisation in the SEPE System, and then handling of user requests, as well as the provision of IT support services during the operation of the SEPE System, shall also require compliance with the obligations referred to in paragraphs 2 and 3.

Podpis Przewoźnika:

The Railway Undertaking signature:

Stanowisko służbowe: Official position:	Kwalifikowany podpis elektroniczny lub imienna pieczętka, czytelny podpis i data: Qualified electronic signature or personal stamp & legible signature:

Miejsce / Place:	
Data / Date:	

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrala
Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa
IESPP@plk-sa.pl

Wniosek o zarejestrowanie kategorii handlowej pociągu pasażerskiego *Application for the registration of a passenger train commercial category*

Dane aplikanta

Applicant's Data

Pełna nazwa aplikanta <i>Full name of the applicant</i>	
Skrócona nazwa aplikanta <i>Abbreviated name of the applicant</i>	
Siedziba i adres korespondencyjny <i>Registered office and postal address</i>	
Krótki opis działalności w celu zamieszczenia jej w Portalu Pasażera oraz sekcji z biletami <i>A brief description of the activity for inclusion in Portal Pasażera and the ticket section</i>	

Dane kontaktowe dla pasażerów w języku polskim

Contact details for passengers in Polish

adres strony internetowej <i>website</i>	
numer infolinii <i>helpline number</i>	
dodatkowe informacje dotyczące obsługi infolinii <i>additional information on helpline services</i>	
koszt połączenia [zł/min] <i>call charges [PLN/min]</i>	
godziny dostępności infolinii <i>helpline operating hours</i>	

Dane kontaktowe dla pasażerów w języku angielskim

Contact details for passengers in English

adres strony internetowej <i>website</i>	
numer infolinii <i>helpline number</i>	

dodatkowe informacje dotyczące obsługi infolinii <i>additional information on helpline services</i>	
koszt połączenia [zł/min] <i>call charges [PLN/min]</i>	
koszt połączenia [zł/min] <i>call charges [PLN/min]</i>	

Kategorie handlowe pociągu / pociągów obecnie udostępniane aplikantowi wraz z rozwinięciem skrótu
 (np. Ex, Os, OsP, Regio)

Commercial categories of train(s) currently available to the applicant, including the expansion of the abbreviation (e.g. Ex, Os, OsP, Regio)

Lp. No.	Skrót <i>Abbreviation</i>	Nazwa kategorii handlowej <i>Name of commercial category</i>	Brzmienie kategorii w komunikatach megafonowych <i>Name of category as used in station PA announcements</i>
1			
2			
3			

Usługi dostępne w pociągu, zgodnie z wykazem zawartym w załączniku 1 do Wytycznych sprawie informacji statycznej o rozkładzie jazdy pociągów pasażerskich na stacjach pasażerskich Ipi-7

Onboard train services, as listed in Annex 1 to the Guidelines for Static Timetable Information for Passenger Stations Ipi-7

Lp. No.	Ikona <i>Icon</i>	Opis <i>Description</i>	Lista kategorii handlowych <i>List of commercial categories</i>
1	h	1 klasa <i>1st class seats</i>	
2	T	2 klasa <i>2nd class seats</i>	
3	R	rezerwacja miejsc <i>reservation recommended</i>	
4	l	rezerwacja obowiązkowa <i>reservation compulsory</i>	
5	@	bezpłatne WiFi <i>free WiFi</i>	
6	y	klimatyzacja <i>air conditioning</i>	
7	M	biletomat w pociągu <i>ticket machine on board</i>	
8	S	połączenie z lotniskiem <i>connection to the airport</i>	
9	p	przewóz przesyłek konduktorskich <i>parcel service</i>	

Lp. No.	Ikona Icon	Opis Description	Lista kategorii handlowych List of commercial categories
10	I	sprzedaż napojów i przekąsek z wózka minibar (na wybranych odcinkach) <i>sale of drinks and snacks from a minibar trolley (on selected sections)</i>	
11	e	wagon gastronomiczny <i>dining car</i>	
12	K	strefa wygody <i>comfort zone</i>	
13	.	wydzielona strefa ciszy <i>dedicated silence zone</i>	
14	W	wagon z miejscem na duży bagaż <i>space for large luggage available</i>	
15	d	wagon z miejscami do leżenia <i>couchette car</i>	
16	c	wagon sypialny <i>sleeping car</i>	
17	G	wagon z miejscami do leżenia dla osób na wózkach – z windą/rampą <i>couchette car accessible to wheelchair users (with access facilities)</i>	
18	H	wagon sypialny dla osób na wózkach – z windą/rampą <i>sleeping car accessible to wheelchair users (with access facilities)</i>	
19	t	wagon z miejscami dla osób na wózkach – bez windy/rampy <i>space for wheelchair users (without access facilities)</i>	
20	a	wagon z miejscami dla osób na wózkach – z windą/rampą <i>accessible to wheelchair users (with access facilities)</i>	
21	P	wagon z oznaczeniami w alfabecie Braille’a <i>railroad car with descriptions in the Braille alphabet</i>	
22	V	dostępne miejsce do przewijania dziecka <i>baby changing facilities</i>	
23	;	możliwość przewozu rowerów w wagonie nieprzystosowanym do ich przewozu – liczba miejsc ograniczona <i>cycles allowed – limited availability</i>	
24	b	wagon przystosowany do przewozu rowerów – liczba miejsc ograniczona <i>cycles space – limited availability</i>	

UWAGA:

1. Do wniosku, należy dołączyć logotyp przewoźnika w formacie *.png przezroczysty z dpi na poziomie 300, wskazane dodatkowo w formacie *.cdr.
2. Jeżeli zdolność przepustowa przydzielona aplikantowi wykracza poza sieć PLK, należy dodatkowo wystąpić o przydzielenie dostępu do Portalu Przewoźnika, w celu uzupełnienia tras o postoje handlowe poza siecią PLK. Wzór wniosku stanowi załącznik 6.9 do Regulaminu.

NOTE:

1. *The application must be accompanied by the RU's logotype in *.png format, transparent, 300 dpi, we also recommend attaching an additional file in *.cdr format.*
2. *If the capacity allocated to the applicant goes beyond PLK's network, the applicant must additionally apply for access to the RU Portal in order to add any commercial stops outside PLK's network to the path. A template of the relevant application constitutes Annex 6.9 to the Network Statement.*

Podpis Wnioskodawcy:

The Applicant's signature:

Stanowisko służbowe: <i>Official position:</i>	Kwalifikowany podpis elektroniczny lub imienna pieczętka, czytelny podpis i data: <i>Qualified electronic signature or personal stamp & legible signature:</i>

Miejsce / Place:	
Data / Date:	

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrala
Biuro Informatyki
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa
IESPP@plk-sa.pl

Wniosek o przydzielenie dostępu do Portalu Przewoźnika *Application for access to the RU Portal [Portal Przewoźnika]*

Nazwa aplikanta / przewoźnika: <i>Name of applicant/RU:</i>	
Siedziba i adres: <i>Registered office and address:</i>	
Imię i nazwisko użytkownika portalu: <i>Full name of the system user:</i>	
Stanowisko służbowe: <i>Title:</i>	
Nr telefonu: <i>Telephone No:</i>	
Adres e-mail Użytkownika Portalu: <i>User's e-mail address:</i>	

Obowiązek informacyjny realizowany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwaną dalej Spółką, wobec Przewoźnika składającego wniosek o przydzielenie dostępu do Portalu Przewoźnika.

Zgodnie art. 13 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 2016 r., str. 1-88), zwanego dalej RODO, zostałam(-łem) poinformowana(-ny), że:

- 1) Administratorem danych jest PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, z siedzibą pod adresem: 03-734, Warszawa, ul. Targowa 74;
- 2) w Spółce funkcjonuje adres e-mail: iod.plk@plk-sa.pl Inspektora Ochrony Danych w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., udostępniony osobom, których dane osobowe są przetwarzane przez Spółkę;
- 3) podstawą prawną przetwarzania moich danych osobowych przez Spółkę jest art. 6 ust. 1 lit a RODO, wyrażona przeze mnie zgoda;
- 4) moje dane osobowe nie będą udostępniane innym odbiorcom, chyba, że przepisy szczególne stanowią inaczej;
- 5) moje dane osobowe nie będą przekazane do państwa nienależącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego (państwa trzeciego), jak również do organizacji międzynarodowej w rozumieniu RODO;
- 6) moje dane osobowe będą przechowywane zgodnie z przepisami prawa przez okres aktywności konta i archiwizacji danych;
- 7) przysługuje mi prawo do żądania dostępu do dotyczących mnie danych osobowych oraz ich sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania, prawo do wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania, a także prawo do przenoszenia danych;
- 8) przysługuje mi prawo do cofnięcia zgody w dowolnym momencie, przy czym cofnięcie mojej zgody nie działa wstecz, tzn. nie wpływa na zgodność z prawem przetwarzania moich danych osobowych, którego Spółka dokona przed moim cofnięciem zgody;
- 9) podanie przeze mnie danych osobowych jest dobrowolne, niemniej jednak bez ich podania nie jest możliwe udzielenie dostępu do serwisu Portalu Rozkładu Jazdy dla Partnerów Handlowych (Portal Przewoźnika);
- 10) przysługuje mi prawo do wniesienia skargi do organu nadzorczego, tzn. Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
- 11) Spółka nie będzie przeprowadzać zautomatyzowanego podejmowania decyzji, w tym profilowania na podstawie podanych przeze mnie danych osobowych.

Disclosure obligation of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., hereinafter referred to as the Company, towards the RU applying for access to the RU Portal.

Pursuant to article 13 of Regulation (EU) 2016/679 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data and the repeal of Directive 95/46/EC (General Data Protection Regulation) (OJ L 119 of 2016, pp. 1-88), hereinafter referred to as GDPR, I have been advised that:

- 1) personal data is controlled by PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, with its registered office at: 03-734 Warszawa, Targowa 74;
- 2) the e-mail address of the Data Protection Officer at PKP Polskie Linie Kolejowe is iod.plk@plk-sa.pl and is available to persons whose personal data are processed by the Company;
- 3) my personal data is processed by the Company based on Article 6(1)(a) of GDPR and my consent;
- 4) my personal data will not be disclosed to other recipients, unless specific provisions stipulate otherwise;
- 5) my personal data will not be transferred to a country outside the European Economic Area (third country) or an international organisation within the meaning of GDPR;
- 6) my personal data will be retained in accordance with legal regulations, as long as there is activity on my account and for the data retention period;
- 7) I am entitled to request access to my personal data, its rectification, erasure or limitation of processing as well as the right to object to its processing and the right to data portability;
- 8) I have the right to withdraw my consent at any time; however, the withdrawal of my consent is not retroactive, i.e. it will not affect the lawfulness of processing carried out by the Company based on my consent before its withdrawal;
- 9) the provision of my personal data is voluntary, however, refusing to provide such data will prevent me from obtaining access to the Timetable Portal for Business Partners (RU Portal);
- 10) I have the right to lodge a complaint with a supervisory authority, i.e. the President of the Personal Data Protection Office.
- 11) The Company will not carry out automated decision making, including profiling, on the basis of personal data provided.

Akceptuję / I accept:

Stanowisko służbowe: <i>Official position:</i>	Kwalifikowany podpis elektroniczny lub imienna pieczęć, czytelny podpis i data: <i>Qualified electronic signature or personal stamp & legible signature:</i>

Zasady rezerwacji ramowej zdolności przepustowej

1. Wniosek o rezerwację ramowej zdolności przepustowej na okres wykraczający poza okres obowiązywania RRJ składany jest do PLK na adres:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala
Biuro Sprzedaży
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
e-mail: ius@plk-sa.pl

zgodnie ze wzorem stanowiącym **załącznik 7.3**, który złożony jest z dwóch części.

2. Datą złożenia wniosku o ramową zdolność przepustową jest data wpłynięcia wniosku do PLK.
3. Aplikant składa wniosek o rezerwację ramowej zdolności przepustowej przydzielanej w dwugodzinnych ramach czasowych dla linii / odcinka kolejowego.
W części I wniosku aplikant zamawia ramową zdolność przepustową odrębnie dla każdej linii/odcinka kolejowego dla planowanych tras pociągów, podając liczbę tych tras w danych ramach czasowych, dla których wnioskuje o rezerwację ramowej zdolności przepustowej.
Część II wniosku jest arkuszem weryfikacyjnym danych zawartych w części I. Aplikant dodatkowo podaje informacje o pociągu, niezbędne dla określenia czasu przejazdu pociągu przez rezerwowaną ramową zdolność przepustową danej linii/odcinka kolejowego.
4. PLK przyjmuje wnioski o rezerwację ramowej zdolności przepustowej złożone zgodnie z zasadami określonymi w ust. 1-3, nie później niż 18 miesięcy przed rozpoczęciem okresu obowiązywania pierwszego RRJ, dla którego aplikant będzie wnioskował o rezerwację ramowej zdolności przepustowej.
5. W przypadku wystąpienia kolizji pomiędzy złożonymi wnioskami o rezerwację ramowej zdolności przepustowej, PLK zapewnia możliwie najlepszą realizację zgłoszonych potrzeb przez przeprowadzenie konsultacji z zainteresowanymi aplikantami na zasadach określonych w podrozdziale 4.5.5. Regulaminu.
6. Jeżeli koordynacja nie zakończy się pomyślnie, a wnioskowana o rezerwację ramowa zdolność przepustowa nie zapewnia lepszego wykorzystania infrastruktury niż jedna lub kilka istniejących i kolidujących z nią umów ramowych, PLK może odrzucić wniosek o tę zdolność przepustową.
7. Jeżeli pomimo działań, o których mowa w ust. 5, nie jest możliwe zrealizowanie zamówień określonych we wnioskach o rezerwację ramowej zdolności przepustowej w sposób zgodny z oczekiwaniami aplikantów, PLK powiadamia Prezesa UTK i zainteresowanych aplikantów, że linia kolejowa lub jej odcinek jest przepelniony.
8. Zawarcie umowy ramowej stanowi zarezerwowanie ramowej zdolności przepustowej linii/odcinków kolejowych w określonych ramach czasowych.
9. PLK może nie przydzielić ramowej zdolności przepustowej na liniach/odcinkach kolejowych, dla których wykorzystana zdolność przepustowa w danych ramach czasowych przekroczy 70% tej zdolności.
10. Aplikant składa wnioski o przydzielenie tras pociągów do rocznego rozkładu jazdy pociągów z wykorzystaniem całej zarezerwowanej ramowej zdolności przepustowej w terminie określonym w podrozdziale 4.5.1. Regulaminu.
11. Aplikant informuje bezzwłocznie PLK o stałym zamiarze niewykorzystania zarezerwowanej ramowej zdolności przepustowej.
12. Zasady modyfikacji zarezerwowanej ramowej zdolności przepustowej określa umowa ramowa.

Wzór Umowy ramowej

Nr 60/012/..../....

zawarta w dniu r. w Warszawie

pomiędzy **PKP Polskie Linie Kolejowe Spółką Akcyjną**

adres: 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74,

NIP: 113-23-16-427,

Regon: 017319027,

wpisaną do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie, XIV Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000037568;

wysokość kapitału zakładowego w całości wpłaconego zł,

zwaną dalej **Zarządcą**,

którą reprezentuje:

1.
2.

a

.....

adres:,

NIP,

Regon,

wpisaną do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla miasta

w, Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem

KRS; wysokość kapitału zakładowego *w całości wpłaconego*,

zwaną dalej **Aplikantem**

którą reprezentuje:

1.
2.

zwanymi również dalej łącznie „**Stronami**” lub każda z osobna „**Stroną**”.

§ 1. Definicje

Użyte w Umowie określenia oznaczają:

- 1) Umowa – niniejszą umowę;
- 2) roczny rozkład jazdy pociągów – rozkład jazdy pociągów obowiązujący pomiędzy dwoma kolejnymi zmianami rozkładu jazdy pociągów, następującymi o północy w drugą sobotę grudnia;
- 3) Regulamin – Regulamin sieci określający zasady przydzielania zdolności przepustowej i wykorzystania tej zdolności w ramach danego rocznego rozkładu jazdy pociągów, opracowany przez Zarządcę, dostępny na stronie internetowej www.plk-sa.pl;
- 4) zdolność przepustowa – możliwość eksploatacyjno-ruchowa drogi kolejowej do wykonania na niej przejazdów pociągów w określonym czasie;
- 5) ramowa zdolność przepustowa – zdolność przepustowa zarezerwowana na podstawie Umowy;
- 6) ramy czasowe – dwugodzinny okres, w którym mają zostać przydzielone trasy pociągów w ramach opracowania rocznego rozkładu jazdy pociągów.

§ 2. Przedmiot Umowy

1. Przedmiotem Umowy jest zarezerwowanie ramowej zdolności przepustowej linii/odcinków kolejowych, na podstawie której Aplikant będzie składał wnioski o przydzielenie tras pociągów na zasadach obowiązujących w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, zgodnie z postanowieniami Regulaminu.
2. Ramowa zdolność przepustowa linii/odcinków kolejowych w kolejnych rocznych rozkładach jazdy pociągów określona jest w **Załączniku nr 1**.
3. Relacje planowanych tras pociągów, dla których zarezerwowano ramową zdolność przepustową, określone są w **Załączniku nr 2**.

§ 3. Obowiązki i uprawnienia Stron Umowy

1. W procesie rezerwacji ramowej zdolności przepustowej, Strony zobowiązują się do przestrzegania zasad określonych w Regulaminie.
2. Aplikant, w ramach danego rocznego rozkładu jazdy pociągów, w terminie wyznaczonym w Regulaminie składa wnioski o przydzielenie tras pociągów w relacjach określonych w **Załączniku nr 2**, z wykorzystaniem 100% zarezerwowanej ramowej zdolności przepustowej.
3. Aplikant bezzwłocznie informuje Zarządcę o każdym zamiarze niewykorzystania ramowej zdolności przepustowej i dokonuje z niej rezygnacji.
Rezygnacja z ramowej zdolności przepustowej dokonywana jest pisemnie na adres:
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala
Biuro Sprzedaży
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
e-mail: ius@plk-sa.pl
4. Rezygnacja z ramowej zdolności przepustowej, złożona na co najmniej 3 miesiące przed terminem składania wniosków o przydzielenie tras pociągów w danym rocznym rozkładzie jazdy pociągów skutkuje zmniejszeniem liczby zarezerwowanych tras i modyfikacją Umowy.
5. W przypadku niezłożenia przez Aplikanta wniosków o przydzielenie tras pociągów w ramach danego rocznego rozkładu jazdy pociągów, na podstawie ramowej zdolności przepustowej określonej w **Załączniku nr 1**, niewykorzystana ramowa zdolność przepustowa zostaje uwolniona w tym rocznym rozkładzie jazdy pociągów i Zarządca ma prawo nią dysponować.
Uwolnienie niewykorzystanej ramowej zdolności przepustowej następuje z upływem, określonego w Regulaminie, terminu składania wniosków o przydzielenie tras pociągów w ramach danego rocznego rozkładu jazdy pociągów. Nie stanowi to zmiany warunków Umowy i nie wymaga potwierdzenia w formie pisemnej.
6. W przypadku, kiedy Aplikant w terminie 14 dni po upływie terminu składania wniosków o przydzielenie tras pociągów w danym rocznym rozkładzie jazdy pociągów, nie poda przyczyny niezłożenia wniosków, o których mowa w ust. 5, bądź przyczyna będzie leżała po stronie Aplikanta, Zarządca dokona modyfikacji Umowy dla kolejnych rocznych rozkładów jazdy pociągów o ilość niewykorzystanych tras.
7. Zarządca przydziela Aplikantowi trasy pociągów w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów, określone w **Załączniku nr 2**, dla których została zarezerwowana ramowa zdolność przepustowa linii kolejowych, na zasadach obowiązujących w rocznym rozkładzie jazdy pociągów.
8. Zarządca, w przypadkach o których mowa w ust. 4, 5 i 6 zastrzega sobie prawo do zmiany Umowy, aby umożliwić uzyskanie lepszego wykorzystania ramowej zdolności przepustowej linii kolejowych.
9. W przypadku kolidowania wniosku o ramową zdolność przepustową pomiędzy umowami ramowymi i/lub innymi wnioskami o ramową zdolność przepustową, Zarządca, po przeprowadzeniu procesu koordynacji odpowiednio według zasad określonych w Regulaminie, zastrzega sobie prawo do modyfikacji Umowy.
10. Zarządca przeprowadza okresowe, 2 razy w roku, tj. w miesiącu kwietniu i październiku konsultacje z Aplikantem w celu dokonania przeglądu Umowy i uzasadnienia dla jej kontynuowania.
Zarządca, w przypadku stwierdzenia wykorzystania mniejszego niż 70% liczby pociągów na danych liniach kolejowych przez okres trzech kolejnych miesięcy kalendarzowych: styczeń – marzec, lipiec – wrzesień, dla których przydzielono trasy w rocznym rozkładzie jazdy pociągów zgodnie z przydzieloną ramową zdolnością przepustową, zmniejsza dla tych linii/odcinków kolejowych, określoną w **Załączniku nr 1**, ramową zdolność przepustową dla kolejnych rocznych rozkładów jazdy pociągów analogicznie o % jej niewykorzystania.
W przypadku przedstawienia przez Aplikanta powodów mniejszego wykorzystania liczby tras pociągów, PLK z Aplikantem ustala wielkość zmniejszenia ramowej zdolności przepustowej dla tych linii/odcinków.

§ 4. Stanowiska wyznaczone do współpracy

1. Strony ustalają, że przy przekazywaniu informacji związanych z wykonywaniem Umowy, odpowiednio powiadamia się:
 - 1) po stronie Zarządcy:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala
Biuro Sprzedaży
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74,
e-mail: ius@plk-sa.pl
 - 2) po stronie Aplikanta:

.....
adres:,
e-mail:
2. Strony zobowiązują się do niezwłocznego wzajemnego informowania o wszelkich zmianach danych teleadresowych niezbędnych do prawidłowego wykonania Umowy.
Zmiana ww. danych nie stanowi zmiany warunków Umowy i jest obowiązująca z dniem doręczenia przez Stronę pisemnego zawiadomienia drugiej Stronie.

§ 5. Sankcje za niewykorzystanie ramowej zdolności przepustowej oraz terminy i sposób ich uiszczania*

1. Zarządca, za każdy pociąg, dla którego została zarezerwowana ramowa zdolność przepustowa, na który nie zostanie złożony wniosek o przydzielenie trasy pociągu, w terminie określonym dla opracowania rocznego rozkładu jazdy pociągów, w przypadku o którym mowa w § 3. ust. 6, naliczy 100% opłaty podstawowej wyznaczonej dla tego przejazdu pociągu, nie mniej jednak niż 1000,00 zł.
Zarządca wystawi fakturę w terminie jednego miesiąca, po upływie okresu składania wniosków o przedzielenie trasy pociągu w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, określonym w Regulaminie na dany rozkład jazdy pociągów.
2. W przypadku, kiedy aplikant złoży rezygnację z danej ramowej zdolności przepustowej w terminie krótszym niż 3 miesiące przed terminem składania wniosków o przydzielenie tras w danym rocznym rozkładzie jazdy pociągów, Zarządca naliczy opłatę 100 zł, za każdy pociąg którego dotyczyła zarezerwowana ramowa zdolność przepustowa, odrębnie dla każdego rozkładu jazdy pociągów.
Zarządca wystawi fakturę w terminie 7 dni po złożeniu rezygnacji z ramowej zdolności przepustowej.
3. Należności wynikające z faktur wnoszone są w terminie 21 dni od daty wystawienia faktury – na rachunek wskazany w fakturze.
4. Przy fakturowaniu do opłaty dolicza się należny podatek VAT, zgodny z obowiązującymi przepisami prawa.
5. Fakturę uznaje się za uregulowaną w dniu, w którym nastąpiło uznanie rachunku bankowego Zarządcy kwotą równą wartości wystawionej faktury.
6. Za opóźnienia w regulowaniu należności naliczane są odsetki ustawowe.

§ 6. Szczególne zobowiązania Stron

1. Strony zobowiązują się do wykonywania z należytą starannością zobowiązań wynikających z Umowy.
2. Strony zobowiązują się do bezzwłocznego wzajemnego powiadamiania się o wszelkich okolicznościach i zdarzeniach, mających wpływ na wykonywanie zobowiązań wynikających z Umowy, w tym w szczególności takich, które mogą wywołać niekorzystne skutki dla jednej lub obu Stron.
3. Tytułem zabezpieczenia roszczeń Zarządcy, Aplikant jest zobowiązany do przedstawienia gwarancji finansowych.

* Art. 13 ust. 1 Rozporządzenia UE 2016/545

§ 7. Poufność informacji

WARIANT 1 – OBUSTRONNA JAWNOŚĆ UMOWY

1. Strony oświadczają, że postanowienia Umowy mają charakter jawny i nie stanowią informacji będących tajemnicą przedsiębiorstwa w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji raz tajemnicą przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej żadnej ze Stron.
2. Strony zobowiązują się do utrzymania w tajemnicy i nieujawniania osobom trzecim informacji uzyskanych w związku z realizacją Umowy, których ujawnienie mogłoby narazić drugą Stronę na szkodę majątkową lub niemajątkową, w szczególności informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa oraz tajemnicę przedsiębiorcy w rozumieniu ustaw, o których mowa w ust. 1.
3. Strony zobowiązują się do przestrzegania, przy wykonywaniu Umowy, wszystkich postanowień zawartych w obowiązujących przepisach prawnych związanych z ochroną informacji.
4. Wykorzystanie informacji, o których mowa w ust. 2 w innych celach, niż określonych w Umowie, jak również ich publikacja, nie jest dopuszczalna bez uprzedniej pisemnej zgody drugiej ze Stron.
5. Obowiązek określony w ust. 2 nie dotyczy informacji powszechnie znanych oraz udostępnienia informacji na podstawie bezwzględnie obowiązujących przepisów prawa, a w szczególności na żądanie sądu, prokuratury, organów podatkowych, organów kontrolnych lub instytucji unijnych.
6. Nie są uznawane za informacje podlegające ochronie, które:
 - 1) stały się informacją publiczną w okolicznościach niebędących wynikiem czynu bezprawnego lub naruszającego obowiązki Stron Umowy;
 - 2) są zatwierdzone do rozpowszechnienia na podstawie uprzedniej pisemnej zgody Strony, której informacja dotyczy;
 - 3) są konieczne do ujawnienia w związku ze sporządzaniem sprawozdań finansowych oraz obowiązków informacyjnych związanych z publicznym obrotem papierami wartościowymi.
7. Każda ze Stron dołoży należytej staranności, aby zapobiec ujawnieniu lub korzystaniu przez osoby trzecie z informacji drugiej Strony podlegających ochronie. Każda ze Stron zobowiązuje się ograniczyć dostęp do informacji, o których mowa w ust. 2, wyłącznie do tych pracowników lub współpracowników, którym informacje te są niezbędne do wykonania czynności na rzecz drugiej Strony i którzy przyjęli obowiązki wynikające z Umowy.
8. Strony zobowiązują się do stosowania zabezpieczeń technicznych i organizacyjnych w celu ochrony informacji, o których mowa w ust. 2, na poziomie adekwatnym do występujących zagrożeń oraz do wzajemnego informowania o incydentach dotyczących naruszenia zasad ochrony informacji, o których mowa w ust. 2, oraz o podjętych działaniach zmierzających do zapobieżenia negatywnym skutkom utraty poufności, dostępności lub integralności informacji podlegających ochronie według postanowień niniejszej Umowy oraz podjętych działaniach w celu zapobiegania wystąpienia podobnych incydentów w przyszłości.
9. Aplikant zobowiązany jest do zapoznania się z aktualną „Polityką Bezpieczeństwa Informacji w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dla Partnerów Biznesowych Spółki SZBI-Ibi-1a”, zwaną dalej SZBI-Ibi-1a, której treść jest zamieszczona na stronie internetowej Zarządcy www.plk-sa.pl oraz stosowania jej postanowień.
10. Aplikant ponosi odpowiedzialność za osoby, które w jego imieniu wykonują powierzone zadania, szczególnie za szkody spowodowane działaniem lub zaniechaniem tych osób, oraz za zachowanie przez nie w poufności informacji, o których mowa w ust. 2, powziętych w związku z realizacją niniejszej Umowy oraz przestrzeganie zapisów dokumentu „Polityki Bezpieczeństwa Informacji w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dla Partnerów Biznesowych Spółki SZBI-Ibi-1a”, dostępnego na stronie internetowej Zarządcy: www.plk-sa.pl.
11. W przypadku przesyłania drogą elektroniczną informacji podlegających ochronie, należy w sposób uzgodniony pomiędzy Stronami Umowy zabezpieczyć informację przed nieuprawnionym dostępem.
12. Obowiązek określony w ust. 2 obowiązuje Strony również po wygaśnięciu lub rozwiązaniu Umowy przez okres 3 lat.

WARIANT 2 – JEDNOSTRONNA JAWNOŚĆ UMOWY

1. Zarządca oświadcza, że postanowienia Umowy nie stanowią informacji będących tajemnicą przedsiębiorstwa Zarządcy w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji oraz tajemnicą przedsiębiorcy Zarządcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej.

2. Aplikant oświadcza, że postanowienia Umowy dotyczące:
 - 1)
 - 2)stanowią informację będącą tajemnicą przedsiębiorstwa oraz tajemnicą przedsiębiorcy Aplikanta w rozumieniu ustaw, o których mowa w ust. 1.
3. Strony zobowiązują się do utrzymania w tajemnicy i nieujawniania osobom trzecim informacji, o których mowa w ust. 2 oraz informacji uzyskanych w związku z realizacją Umowy, których ujawnienie mogłoby narazić drugą Stronę na szkodę majątkową lub niemajątkową, w szczególności informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa oraz tajemnicę przedsiębiorcy w rozumieniu ustaw, o których mowa w ust. 1.
4. Strony zobowiązują się do przestrzegania, przy wykonywaniu Umowy, wszystkich postanowień zawartych w obowiązujących przepisach prawnych związanych z ochroną informacji.
5. Wykorzystanie informacji, o których mowa w ust. 2 oraz ust. 3 w innych celach, niż określonych w Umowie, jak również ich publikacja, nie jest dopuszczalna bez uprzedniej pisemnej zgody drugiej ze Stron.
6. Obowiązek określony w ust. 2 oraz ust. 3 nie dotyczy informacji powszechnie znanych oraz udostępnienia informacji na podstawie bezwzględnie obowiązujących przepisów prawa, a w szczególności na żądanie sądu, prokuratury, organów podatkowych, organów kontrolnych lub instytucji unijnych.
7. Nie są uznawane za informacje podlegające ochronie, które:
 - 1) stały się informacją publiczną w okolicznościach niebędących wynikiem czynu bezprawnego lub naruszającego obowiązki Stron Umowy;
 - 2) są zatwierdzone do rozpowszechnienia na podstawie uprzedniej pisemnej zgody Strony, której informacja dotyczy;
 - 3) są konieczne do ujawnienia w związku ze sporządzaniem sprawozdań finansowych oraz obowiązków informacyjnych związanych z publicznym obrotem papierami wartościowymi.
8. Każda ze Stron dołoży należytej staranności, aby zapobiec ujawnieniu lub korzystaniu przez osoby trzecie z informacji drugiej Strony podlegających ochronie. Każda ze Stron zobowiązuje się ograniczyć dostęp do informacji, o których mowa w ust. 2 oraz ust. 3, wyłącznie do tych pracowników lub współpracowników, którym informacje te są niezbędne do wykonania czynności na rzecz drugiej Strony i którzy przyjęli obowiązki wynikające z Umowy.
9. Strony zobowiązują się do stosowania zabezpieczeń technicznych i organizacyjnych w celu ochrony informacji, o których mowa w ust. 2 oraz ust. 3, na poziomie adekwatnym do występujących zagrożeń oraz do wzajemnego informowania o incydentach dotyczących naruszenia zasad ochrony informacji, o których mowa w ust. 2 oraz ust. 3, oraz o podjętych działaniach zmierzających do zapobieżenia negatywnym skutkom utraty poufności, dostępności lub integralności informacji podlegających ochronie według postanowień niniejszej Umowy oraz podjętych działaniach w celu zapobiegania wystąpienia podobnych incydentów w przyszłości.
10. Aplikant zobowiązany jest do zapoznania się z aktualną „Polityką Bezpieczeństwa Informacji w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dla Partnerów Biznesowych Spółki SZBI-lbi-1a” zwaną dalej SZBI-lbi-1a, której treść jest zamieszczona na stronie internetowej Zarządcy www.plk-sa.pl oraz stosowania jej postanowień.
11. Aplikant ponosi odpowiedzialność za osoby, które w jego imieniu wykonują powierzone zadania, szczególnie za szkody spowodowane działaniem lub zaniechaniem tych osób, oraz za zachowanie przez nie w poufności informacji, o których mowa w ust. 3, powziętych w związku z realizacją niniejszej Umowy oraz przestrzeganie zapisów dokumentu „Polityki Bezpieczeństwa Informacji w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dla Partnerów Biznesowych Spółki SZBI-lbi-1a”, dostępnego na stronie internetowej Zarządcy: www.plk-sa.pl.
12. W przypadku przesyłania drogą elektroniczną informacji podlegających ochronie, należy w sposób uzgodniony pomiędzy Stronami Umowy zabezpieczyć informację przed nieuprawnionym dostępem.
13. Obowiązek określony w ust. 3 obowiązuje Strony również po wygaśnięciu lub rozwiązaniu Umowy przez okres 3 lat.

§ 8. Obowiązek informacyjny realizowany przez Zarządcę wobec osób podpisujących Umowę w imieniu Aplikanta i osób trzecich

1. Zarządca, działając na mocy art. 13 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych, Dz. Urz. UE L 119 z 2016 r., str. 1-88), zwanego dalej: „RODO”, informuje Pana/Panią, że:
 - 1) Administratorem Danych jest PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, z siedzibą pod adresem: 03-734, Warszawa, ul. Targowa 74;
 - 2) u Zarządcy, funkcjonuje adres e-mail: iod.plk@plk-sa.pl Inspektora Ochrony Danych w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., udostępniony osobom, których dane osobowe są przetwarzane przez Zarządcę;
 - 3) dane osobowe będą przetwarzane w celu:
 - a) zapewnienia sprawnej i prawidłowej realizacji Umowy;
 - b) przechowywania dokumentacji na wypadek kontroli prowadzonej przez uprawnione organy i podmioty;
 - c) przekazania dokumentacji do archiwum, a następnie jej zbrakowania (trwałego usunięcia i zniszczenia);w zakresie: dane zwykłe – imię, nazwisko, zajmowane stanowisko, miejsce pracy, dane kontaktowe wskazane w § 4 ust. 1 pkt 2, a także w przypadku złożenia pełnomocnictwa, oświadczeń i innych dokumentów – dane osobowe w nim zawarte;
 - 4) podstawą prawną przetwarzania danych osobowych przez Zarządcę jest art. 6 ust. 1 lit. c i f RODO, przy czym za prawnie uzasadniony interes Zarządcy wskazuje się konieczność zawarcia Umowy i jej właściwą realizację zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami;
 - 5) dane osobowe mogą być udostępniane innym odbiorcom na podstawie przepisów prawa, w szczególności podmiotom przetwarzającym na podstawie zawartych umów;
 - 6) dane osobowe nie będą przekazywane do państwa nienależącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego (państwa trzeciego), jak również do organizacji międzynarodowej w rozumieniu RODO;
 - 7) dane osobowe będą przechowywane zgodnie z przepisami prawa w okresie realizacji Umowy oraz przez okres, w którym Zarządca będzie realizował cele wynikające z prawnie uzasadnionych interesów administratora danych, które są związane przedmiotowo z Umową lub obowiązkami wynikającymi z przepisów prawa powszechnie obowiązującego;
 - 8) ma Pani/Pan prawo do żądania dostępu do danych osobowych Pani/Pana dotyczących oraz ich sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania oraz prawo do wniesienia sprzeciwu wobec ich przetwarzania, a także prawo do przenoszenia danych;
 - 9) ma Pani/Pan prawo do wniesienia skargi do organu nadzorczego, tzn. Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
 - 10) Zarządca nie będzie przeprowadzać zautomatyzowanego podejmowania decyzji, w tym profilowania na podstawie podanych danych osobowych.
2. Aplikant zobowiązuje się poinformować w imieniu Zarządcy wszystkie osoby fizyczne kierowane ze strony Aplikanta do realizacji Umowy oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, które zostaną wskazane przez Aplikanta jako podwykonawca, a których dane osobowe będą przekazywane podczas podpisania Umowy oraz na etapie realizacji Umowy, o:
 - 1) fakcie przekazania danych osobowych Zarządcy;
 - 2) przetwarzaniu danych osobowych przez Zarządcę.
3. Aplikant zobowiązuje się, powołując się na art. 14 RODO, wykonać w imieniu Zarządcy obowiązek informacyjny wobec osób, o których mowa w ust. 2, przekazując im treść klauzuli informacyjnej, o której mowa w ust. 1, wskazując jednocześnie tym osobom Aplikanta jako źródło pochodzenia danych osobowych, którymi dysponował będzie Zarządca.
4. Każda zmiana w zakresie osób fizycznych, których dane osobowe będą przekazywane podczas podpisania Umowy oraz na etapie realizacji Umowy wymaga również spełnienia obowiązków, o których mowa w ust. 2 i 3.

§ 9. Postanowienia końcowe

1. Umowa obowiązuje od dnia r. do dnia r. (na okres do 5 lat) wiążąc Strony na okres..... kolejnych rocznych rozkładów jazdy pociągów, dla których Zarządca będzie rezerwował zdolność przepustową linii kolejowych, tj. dla rozkładów jazdy pociągów .../..., .../...
Umowa może być przedłużana na kolejne okresy 5-letnie.
2. Wszelkie zmiany do Umowy, z wyjątkiem § 3 ust. 5, wymagają formy pisemnej, pod rygorem nieważności, w postaci aneksu stanowiącego integralną jej część, przy czym stronami dla ich wprowadzenia są zawsze Strony Umowy.
3. Zarządca może rozwiązać Umowę bez wypowiedzenia, w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych związanych z bezpieczeństwem i obronnością Państwa.
4. W przypadku zmiany powszechnie obowiązujących przepisów prawa, Strony dostosują postanowienia Umowy do zmienionych przepisów.
5. Spory dotyczące Umowy Strony zobowiązują się rozstrzygać w drodze negocjacji.
6. W przypadku nieosiągnięcia porozumienia spór będzie poddany rozstrzygnięciu sądowi właściwemu miejscowo dla siedziby Zarządcy.
7. W sprawach nieuregulowanych Umową zastosowanie mają odpowiednie przepisy Regulaminu oraz inne powszechnie obowiązujące przepisy prawa.
8. Parafowaną przez Strony Umowę, Zarządca przekazuje do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego.
9. Umowę sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym dla każdej ze Stron, podpisanych przez Strony i parafowanych na każdej stronie.
Egzemplarz Umowy nienoszący cech, o których mowa w zdaniu poprzednim, nie może stanowić dowodu ustaleń w niej zawartych.
10. Załącznik stanowiący integralną część Umowy:
 - 1) **Załącznik nr 1** - Ramowa zdolność przepustowa linii/odcinków kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
 - 2) **Załącznik nr 2** - Relacje planowanych tras pociągów, dla których zarezerwowano ramową zdolność przepustową.

za Zarządcę

za Aplikanta

.....
(pieczęćka i podpis)

.....
(pieczęćka i podpis)

.....
(pieczęćka i podpis)

.....
(pieczęćka i podpis)

Harmonogram opracowania (RRJ) rocznego rozkładu jazdy pociągów 2024/2025, obowiązującego od 15 grudnia 2024 r. do 13 grudnia 2025 r.

A. KONSTRUKCJA ROCZNEGO ROZKŁADU JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025

A.1. PRZYGOTOWANIE DO KONSTRUKCJI ROCZNEGO ROZKŁADU JAZDY

L.p.	Wyszczególnienie czynności	Odpowiedzialny	TERMIN REALIZACJI	Otrzymujący Materiał
1	Opracowanie tras RFC	IDRR / IDDER	16 października - 29 grudnia 2023	C-OSS
2	TRASY WZORCOWE - składanie wniosków	Aplikanci	18 - 29 grudnia 2023	IDRR / IDDER, Aplikanci/ Przewoźnicy
3	TRASY WZORCOWE - konstrukcja tras	IDRR / IDDER	2 - 19 stycznia 2024	IDRR / IDDER, Aplikanci/ Przewoźnicy
4	TRASY WZORCOWE - uzgodnienie oferty	Aplikanci	22 stycznia - 15 marca 2024	IDRR / IDDER, Aplikanci/ Przewoźnicy
5	AKTUALIZACJA ZAŁĄCZNIKA 5.3 DO REGULAMINU SIECI	IDRR	26 lutego 2024	-

A.2. TRASY MIĘDZYNARODOWE, WIELOSIECIOWE ORAZ OBJĘTE UMOWĄ RAMOWĄ

L.p.	Wnioski / czynność	Opracowujący materiał	Składanie wniosków	Konstrukcja rozkładu jazdy	Projekt rozkładu jazdy	Analiza projektu	Akceptacja lub zgłaszanie uwag	Analiza możliwości realizacji uwag	Możliwość wycofania wniosków	Akceptacja tras	Przekazanie powiadomienia	Otrzymujący materiał
6	pasażerskie, towarowe, służbowe i lokomotywy	Aplikanci	25 marca - 8 kwietnia 2024	2 kwietnia – 5 lipca 2024	8 lipca 2024	9 lipca - 9 sierpnia 2024	5-9 sierpnia 2024	12-23 sierpnia 2024	26-30 sierpnia 2024	2-6 września 2024	9 września 2024	Aplikanci / Przewoźnicy IDRR / IDDER
7	Ostateczny termin składania wniosków w PCS	Przewoźnicy	8 kwietnia 2024	-	-	-	-	-	-	-	-	-

A.3. TRASY JEDNOSIECIOWE

L.p.	Wnioski / czynność	Opracowujący materiał	Składanie wniosków	Konstrukcja rozkładu jazdy	Projekt rozkładu jazdy	Analiza projektu	Akceptacja lub zgłaszanie uwag	Analiza możliwości realizacji uwag	Możliwość wycofania wniosków	Akceptacja tras	Przekazanie powiadomienia	Otrzymujący materiał
8	pasażerskie	Aplikanci	2-15 kwietnia 2024	2 kwietnia – 5 lipca 2024	8 lipca 2024	9 lipca - 9 sierpnia 2024	5-9 sierpnia 2024	12-23 sierpnia 2024	26-30 sierpnia 2024	2-6 września 2024	9 września 2024	Aplikanci / Przewoźnicy IDRR / IDDER
9	towarowe	Aplikanci	20 maja – 3 czerwca 2024	20 maja – 5 lipca 2024	8 lipca 2024	9 lipca - 9 sierpnia 2024	5-9 sierpnia 2024	12-23 sierpnia 2024	26-30 sierpnia 2024	2-6 września 2024	9 września 2024	Aplikanci / Przewoźnicy IDRR / IDDER
10	pasażerskie niehandlowe i lokomotywy	Aplikanci	9-12 lipca 2024	15 - 19 lipca 2024	22 lipca 2024	23 lipca - 9 sierpnia 2024	5-9 sierpnia 2024	12-23 sierpnia 2024	26-30 sierpnia 2024	2-6 września 2024	9 września 2024	Aplikanci / Przewoźnicy IDRR / IDDER

DLA WSZYSTKICH TRAS (A.2.+A.3.)

L.p.	Czynność	Opracowujący materiał	Termin	Otrzymujący materiał
11	Oznaczenie w ISZTP skomunikowań, przełączania wagonów i przejść składów	Aplikanci	25 marca – 15 kwietnia 2024 9 lipca – 6 września 2024	IDRR/ IDDER
12	Ostateczny termin zmiany lub wskazania przewoźnika	Aplikanci	7 czerwca 2024	-
13	Opracowanie planu zajętości krawędzi peronowych	IZ IDDER Przewoźnicy	9 lipca - 6 września 2024	IZ
14	Zgłoszenie postojów „zp”	IZ	do 7 czerwca 2024	Przewoźnicy

B. KONFERENCJE I NARADY

L.p.	Wyszczególnienie czynności	Odpowiedzialny	TERMIN REALIZACJI	Otrzymujący Materiał
1	Opracowanie tras wzorcowych	ID/Przewoźnicy	2-19 stycznia 2024 – praca w ekspozyturach IDDE	Aplikanci / Przewoźnicy, IDRR / IDDER
2	Konferencja FTE A	FTE	9-12 stycznia 2024	Aplikanci / Przewoźnicy, IDRR / IDDER
3	Konferencja FTE B poc. towarowe	FTE	19-22 marca 2024	Aplikanci / Przewoźnicy, IDRR / IDDER
4	Konferencja FTE B poc. pasażerskie	FTE	26-29 marca 2024	Aplikanci / Przewoźnicy, IDRR / IDDER
5	Konferencja cykle	ID/Przewoźnicy	7-10 maja 2024	Aplikanci / Przewoźnicy, IDRR / IDDER
6	Konferencja WMGS	OSŻD	brak potwierdzonego terminu	Aplikanci / Przewoźnicy, IDRR / IDDER
7	Konferencja WMPS	OSŻD	brak potwierdzonego terminu	Aplikanci / Przewoźnicy, IDRR / IDDER
8	Konferencja konflikty tras	ID/Przewoźnicy	3-7 czerwca 2024	Aplikanci / Przewoźnicy, IDRR / IDDER
9	Konferencja Technical Meeting	RNE	11-14 czerwca 2024	Aplikanci / Przewoźnicy, IDRR / IDDER
10	Konferencja FTE D poc. towarowe	FTE	2-5 lipca 2024	Aplikanci / Przewoźnicy, IDRR / IDDER
11	Konferencja WMPS	OSŻD	brak potwierdzonego terminu	Aplikanci / Przewoźnicy, IDRR / IDDER
12	Konferencje graniczne	ID	5 - 30 sierpnia 2024	Aplikanci / Przewoźnicy, IDRR / IDDER

C. PRZYGOTOWANIA I PRACE PROGRAMOWE DO KONSTRUKCJI ROZKŁADU JAZDY

L.p.	Wyszczególnienie czynności	Odpowiedzialny	TERMIN REALIZACJI	Otrzymujący Materiał
1	Administrowanie, nadzór techniczny i eksploatacyjny nad aplikacjami RJ oraz bazą POS	IIN	PRACA CIĄGŁA	-
2	Wprowadzenie danych do bazy POS	IZ	do 13 października 2023	ILK, IAT, IEN, IES
3	Weryfikacja i zatwierdzenie danych bazy POS	ILK, IAT, IEN, IES	do 26 października 2023	IIN
4	Gotowość POS do konstrukcji	IIN	27 października 2023	ID
5	Ostateczny termin zgłaszania zmian do bazy POS	IIN	19 kwietnia 2024	ID

D. OPRACOWANIE WYDAWNICTW ROCZNEGO ROZKŁADU JAZDY POCIĄGÓW

L.p.	Wyszczególnienie czynności	Odpowiedzialny	TERMIN REALIZACJI	Otrzymujący Materiał
1	Aktualizacja oznaczeń w bazie e-POS	IZ / IES	3-24 czerwca 2024	IIN / ID
2	Rozesłanie Dodatków 1 i 2	Wyznaczone IZ	25 listopada 2024	-
3	Gotowość do wdrożenia rozkładu jazdy 2024/2025	-	29 listopada 2024	-
4	Opracowanie planu dyżurów	IDRR / IDDER	6 grudnia 2024	-
5	Wdrożenie rozkładu jazdy 2024/2025	-	15 grudnia 2024 godz. 00.00	-
6	Nadesłanie meldunków o wdrożeniu rozkładu jazdy	IDDE	16 grudnia 2024 do godz. 10.00	IE przez ID

Formularz zgłoszeniowy uwag do projektu rocznego rozkładu jazdy 2024/2025

Notification form for submitting comments to the draft version of the 2024/2025 annual timetable

L.p. No.	Numer zamówienia SKRJ SKRJ order number	Numer pociągu Train number	Stacja początkowa Starting station	Stacja końcowa Final station	Uwagi aplikanta Applicant's comments	Decyzja PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Decision of the PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Zasady przeprowadzania aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej

1. Przedmiotem aukcji jest kwota podwyższenia opłaty podstawowej dla tras pociągów, dla których nie jest możliwe spełnienie wymagań określonych w złożonych wnioskach ze względu na przepełnienie odcinka infrastruktury określonego w zaproszeniu do udziału w aukcji według wzoru nr 1, stanowiącego załącznik do niniejszych zasad.
2. Organizatorem aukcji jest Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK, które powołuje zespół do przeprowadzenia aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej. Przewodniczącym zespołu do przeprowadzenia aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej jest pracownik wyznaczony przez dyrektora Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK.
3. Do obowiązków przewodniczącego aukcji należy w szczególności:
 - 1) sprawdzenie obecności zainteresowanych aplikantów i dostarczonych upoważnień;
 - 2) scharakteryzowanie sytuacji powstałej po zakończeniu procesu koordynacji na odcinku linii kolejowej uznanym za przepełniony;
 - 3) ustalenie deklarowanej przez aplikantów dla poszczególnych tras pociągów kwoty podwyższenia opłaty podstawowej;
 - 4) wskazanie kolejności rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej dla tras pociągów;
 - 5) weryfikacja projektu RRJ w zakresie nieprzydzielonej zdolności przepustowej z uwzględnieniem nowej kolejności rozpatrywania wniosków, których dotyczyła aukcja;
 - 6) ustalenie kwoty podwyższenia opłaty podstawowej dla tras pociągów, dla których w wyniku aukcji możliwe jest ograniczenie odstępstw od wymagań określonych we wniosku, w stosunku do projektu RRJ;
 - 7) przekazanie aplikantom nowej propozycji tras wnioskowanych na przepełnionym odcinku infrastruktury, w tym tras alternatywnych lub wariantowych, albo odmowa przydzielenia zdolności przepustowej;
 - 8) ustalenie aplikantów, którym przydzielono trasy pociągów i kwoty podwyższenia opłaty podstawowej.
4. Do udziału w aukcji, po zakończeniu procesu koordynacji wniosków o przydzielenie trasy pociągu, zapraszani są aplikanci zainteresowani wykorzystaniem przepełnionej infrastruktury kolejowej, którzy złożyli równorzędne wnioski o przydzielenie tras pociągów z uwagi na priorytety wymienione w § 7 ust. 7 [Rozporządzenia](#).
5. Warunkiem dopuszczenia aplikanta do aukcji jest przedstawienie, przed jej rozpoczęciem, organizatorowi aukcji upoważnienia do reprezentowania aplikanta sporządzonego według wzoru nr 2, stanowiącego załącznik do niniejszych zasad.
6. Aukcja odbywa się w miejscu i terminie ustalonym w zaproszeniu do udziału w aukcji.
7. Aukcja prowadzona jest tylko z udziałem przybyłych zaproszonych do udziału w aukcji aplikantów. Nie będą rozpatrywane pisemne oferty.
8. Aukcja polega na ustnej licytacji kwoty podwyższenia opłaty podstawowej dla poszczególnych tras pociągów według złożonych wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej podlegających aukcji.
9. Licytowana minimalna kwota podwyższenia opłaty podstawowej wynosi 10 zł (bez podatku VAT).
10. Zakończenie licytacji poprzedza trzykrotne potwierdzenie przez prowadzącego licytację ostatniej licytowanej kwoty podwyższenia opłaty podstawowej dla konkretnej trasy.
11. Aplikant, w przypadku otrzymania nowej propozycji tras, o której mowa w ust. 3 pkt 7, w terminie 5 dni roboczych od jej otrzymania ma możliwość wycofania wniosków, dla których projekt RRJ nie spełnia wymagań określonych we wniosku. Brak wycofania wniosków przez aplikanta jest równoznaczny z akceptacją propozycji, o której mowa w ust. 3 pkt. 7.
12. Organizator aukcji sporządza, według wzoru nr 3, stanowiącego załącznik do niniejszych zasad, protokół z przebiegu aukcji ze wskazaniem aplikanta, któremu zostanie przydzielona wolna zdolność przepustowa. Protokół z aukcji powinien być podpisany przez przedstawicieli organizatora aukcji oraz przedstawicieli aplikantów.
13. Uczestnicy aukcji mogą wnosić uwagi dotyczące aukcji w protokole z aukcji.
14. Protokół z aukcji przekazywany jest wszystkim aplikantom biorącym udział w aukcji.
15. Skargi dotyczące przeprowadzonej aukcji należy składać najpóźniej 3 dni po otrzymaniu protokołu z aukcji na adres Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK.
16. Kwota podwyższenia opłaty podstawowej dla przejazdu po przepełnionej infrastrukturze kolejowej w okresie przepełnienia, ustalona na podstawie ust. 11, zostanie uwzględniona w Umowie o wykorzystanie.
17. Dodatkowych informacji nt. aukcji udziela organizator aukcji wymieniony w zaproszeniu, o którym mowa w ust. 1.

Wzór nr 1

.....
(pieczęć adresowa jednostki organizacyjnej PLK)

.....
(miejsowość i data)

Nr aukcji:

ZAPROSZENIE

do udziału w aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach opracowywania rocznego rozkładu jazdy pociągów 2024/2025

Informuję, że w trakcie opracowywania rocznego rozkładu jazdy pociągów 2023/2024, stwierdzono przepełnioną infrastrukturę kolejową scharakteryzowaną poniżej. Dla przydzielenia tras pociągów z wykorzystaniem przepełnionej infrastruktury kolejowej, niezbędne jest przeprowadzenie aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej, o której mowa w § 7 ust. 11 pkt 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2017 r., poz. 755, ze zm.).

W związku z tym, zapraszam upoważnionego przedstawiciela aplikanta na aukcję nieprzydzielonej zdolności przepustowej, która odbędzie się według zasad przeprowadzania aukcji stanowiących Załącznik 8.3 do Regulaminu sieci 2024/2025. W przypadku nieprzybycia upoważnionego przedstawiciela, decyzja o przydzieleniu trasy pociągu zostanie podjęta bez udziału nieobecnych przedstawicieli aplikantów wnioskodawców.

Przedmiot aukcji: kwota podwyższenia opłaty podstawowej

Przepełniony odcinek:

Okres przepełnienia:

Zainteresowani aplikanci:

Lp.	Aplikant	Nr wniosku
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		

Jednostka organizacyjna PLK prowadząca aukcję: Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym

Dane teleadresowe jednostki organizacyjnej prowadzącej aukcję:

Nr tel.:

Faks:

E-mail:

Miejsce aukcji:

Termin rozpoczęcia oraz przewidywany termin zakończenia aukcji:

Wzór nr 2

.....
(pieczęć adresowa aplikanta)

.....
(miejscowość i data)

UPOWAŻNIENIE

Niniejszym upoważniam Pana/Panią
legitymującego/ą się
do reprezentowania (nazwa aplikanta)
w aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej, o której mowa w § 7 ust. 11 pkt. 4 rozporządzenia
Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej
(Dz.U. z 2017 r., poz. 755, ze zm.) w zakresie dotyczącym zaproszenia do udziału w aukcji nr
z dnia, a w szczególności do podejmowania decyzji w imieniu i na rzecz
(nazwa Aplikanta) niezbędnych w ww. postępowaniu.

Dane teleadresowe przedstawiciela aplikanta:

Adres do korespondencji:

E-mail:

Nr tel.:

.....
(podpis uprawnionej osoby do reprezentacji aplikanta)

Protokół z aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej

1. W dniu r. w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
(nazwa jednostki organizacyjnej i adres), zgodnie z zaproszeniem do udziału w aukcji nr
z dnia odbyła się aukcja nieprzydzielonej zdolności przepustowej.
2. W aukcji uczestniczyli przedstawiciele aplikantów, organizatora aukcji oraz
..... według załączonej listy.
Nie przybył na aukcję przedstawiciel:.....
3. Przewodniczący aukcji wskazał, że przedmiotem aukcji będzie kwota podwyższenia opłaty podstawowej dla tras pociągów według złożonych wniosków, określonych w zaproszeniu do udziału w aukcji o następującej charakterystyce wolnej zdolności przepustowej podlegającej licytacji:

Okres przepełnienia:

Lp.	Nr linii wg Id-12 (D-29)	Nazwa przepełnionego odcinka	Km pocz.	Km końca	Długość [km]	Od godz.	Do godz.
1							
2							

4. Wyniki licytacji:
 - 1) Na przepełnionym odcinku opisanym w wierszu 1 tablicy w ust. 3 protokołu poszczególni aplikanci zaoferowali następujące kwoty podwyższenia opłaty podstawowej:
1. trasa pociągu od godz.:

Lp.	Wnioskodawca	Kwota podwyższenia opłaty podstawowej bez VAT [zł]	Nr wniosku
1			
2			
3			

5. Trasy pociągów przydzielono aplikantom, którzy zaoferowali największe kwoty wymienione w ust. 4.
6. Inne ustalenia dotyczące aukcji:
7. Niniejszy protokół stanowi podstawę do opracowania projektu rocznego rozkładu jazdy pociągów 2023/2024 uwzględniającego przydzielone trasy pociągów na podstawie wyniku aukcji.
8. Uwagi organizatora aukcji:
.....
.....
9. Uwagi przedstawicieli aplikantów:
.....
.....
.....

.....
(podpisy przedstawicieli organizatora aukcji)

.....
(podpisy przedstawicieli aplikantów)

Załączniki:

1. Lista uczestników aukcji
2. Upoważnienia przedstawicieli aplikantów

Załącznik do protokołu z aukcji

**Lista uczestników aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej numer
przeprowadzonej w dniu**

Lp.	Imię i nazwisko	Podmiot	Nr tel.	Podpis
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				
11.				
12.				
13.				
14.				
15.				

Formularz zgłoszeniowy wniosków do korekty rocznego rozkładu jazdy 2024/2025

Notification form for applications to the annual timetable correction of 2024/2025

L.p. No.	Numer zamówienia podstawowego SKRJ <i>Basic order number in the SKRJ</i>	Nowy numer zamówienia SKRJ <i>New order number in the SKRJ</i>	Numer pociągu <i>Train number</i>	Stacja początkowa <i>Starting station</i>	Stacja końcowa <i>Final station</i>	Uwagi aplikanta <i>Applicant's comments</i>

Zasady przejazdów pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w czynnej kabinie maszynisty


1. Wstęp i przejazd pracowników PLK w czynnej kabinie maszynisty pojazdu kolejowego z napędem przewoźnika, odbywa się na podstawie imiennych zezwoleń, wydanych przez Biuro Bezpieczeństwa Centrali PLK.
2. Pracownik PLK w czynnej kabinie maszynisty pojazdu kolejowego z napędem odbywa przejazd w celu:
 - 1) monitorowania bezpieczeństwa prowadzonego ruchu kolejowego, poprzez kontrolę stanu nawierzchni i podtorza, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, sieci trakcyjnej oraz bezpieczeństwa i techniki prowadzenia ruchu kolejowego;
 - 2) monitorowania prowadzenia robót inwestycyjnych na gruncie, m.in. w zakresie bezpieczeństwa ruchu poprzez właściwe osygnalizowanie miejsc robót.
3. Zarządca infrastruktury na koszt własny dowodnie przeprowadzi szkolenie pracowników PLK z bhp w zakresie występujących zagrożeń dla bezpieczeństwa i zdrowia podczas wsiadania, wysiadania oraz przebywania w czynnej kabinie maszynisty pojazdu kolejowego z napędem.
4. Przejazd pracowników PLK w czynnej kabinie maszynisty na podstawie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1 odbywa się z zachowaniem następujących zasad:
 - 1) uprawnieni pracownicy PLK winni znać zasady:
 - a) przebywania w czynnej kabinie maszynisty,
 - b) obserwacji sygnalizacji kolejowej i drogi przebiegu (w czasie jazdy i postoju),
 - c) postępowania po zaistnieniu zdarzeń kolejowych (incydentu lub wypadku);
 - 2) w kabinie maszynisty lokomotywy nie może się znajdować jednocześnie więcej niż cztery osoby łącznie z obsługą tego pojazdu, natomiast w kabinie zespołu trakcyjnego nie może znajdować się więcej niż trzy osoby łącznie z obsługą tego pojazdu;
 - 3) zabronione jest rozpraszenie (dekoncentrowanie) uwagi maszynisty;
 - 4) zabronione jest utrudnianie pracy obsłudze pojazdu kolejowego z napędem przez osoby jadące w kabinie maszynisty. W przypadku zaistnienia takiej sytuacji maszynista ma prawo zażądać opuszczenia kabiny przez osoby utrudniające pracę.
5. Korzystający z imiennego zezwolenia zobowiązany jest przedstawić zezwolenie wraz z dowodem tożsamości i poinformować maszynistę o celu przejazdu w czynnej kabinie maszynisty pojazdu kolejowego z napędem.
6. Po wejściu do czynnej kabiny osoba uprawniona ma obowiązek, chyba że przepisy przewoźnika kolejowego stanowią inaczej, dokonania wpisu w Książce pokładowej pojazdu z napędem (cz. II) podając datę, godzinę, odcinek i cel odbywania przejazdu oraz potwierdzić podpisem wraz z podaniem stanowiska i nr zezwolenia oraz zająć wskazane przez maszynistę miejsce.
7. W czasie jazdy w czynnej kabinie maszynisty, nie wolno utrudniać pracy obsłudze pojazdu kolejowego z napędem, obsługiwać lub wpływać na obsługę urządzeń sterujących pojazdem kolejowym, systemem łączności oraz innymi urządzeniami i podzespołami.
8. Podczas przejazdu w czynnej kabinie maszynisty pojazdu kolejowego z napędem, należy stosować się do zasad bezpieczeństwa i higieny pracy, ochrony przeciwpożarowej oraz poleceń drużyny trakcyjnej.
9. W sytuacjach szczególnych, w tym niezastosowania się do powyższych zasad, maszynista pojazdu kolejowego z napędem ma prawo odmówić przejazdu w kabinie maszynisty podając uzasadnienie.

Wykaz stanowisk, dla których będą wystawiane zezwolenia na przejazd w czynnej kabinie maszynisty podczas wykonywania kontroli stanu nawierzchni i podtorza, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, sieci trakcyjnej oraz bezpieczeństwa i techniki prowadzenia ruchu kolejowego

Zezwolenia wydawane są przez Biuro Bezpieczeństwa Centrali PLK dla wszystkich uprawnionych w Spółce stanowisk:

1. Prezes Zarządu i Członek Zarządu PLK.
2. Dyrektor, zastępca dyrektora i kontrolerzy Biura Bezpieczeństwa Centrali PLK.
3. Dyrektor biura Centrali PLK lub inni pracownicy na podstawie imiennego zezwolenia wydanego przez Dyrektora Biura Bezpieczeństwa.
4. Pracownicy Zakładów Linii Kolejowych PLK (na obszarze działania):
 - 1) kierujący jednostką organizacyjną, zastępcy kierującego jednostką organizacyjną;
 - 2) naczelnik: działu kontroli i instruktażu; ds. nawierzchni, obiektów inżynierskich, budynków i budowli; ds. automatyki i telekomunikacji, działu eksploatacji;
 - 3) kontroler;
 - 4) instruktor;
 - 5) główny inżynier, diagnosta;
 - 6) naczelnik sekcji, zastępca naczelnika sekcji, zawiadowca.

Wzór Zezwolenia imiennego do przejazdu w czynnej kabinie maszynisty:


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
ZEZWOLENIE IMIENNE NR
do przejazdu w czynnej kabinie maszynisty

Wydane przez

.....
(pieczęć jednostki organizacyjnej – wystawcy)

Dla
(imię i nazwisko)

.....
(stanowisko)

Na obszarze

.....
(data wystawienia)
(pieczęć i podpis wystawcy)

Ważne przez okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 20.../20...
wraz z dokumentem tożsamości

Zezwolenie jest dokumentem uprawniającym pracownika PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do przebywania w czynnej kabinie maszynisty podczas wykonywania: kontroli stanu nawierzchni i podtorza, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, sieci trakcyjnej oraz bezpieczeństwa i techniki prowadzenia ruchu kolejowego.

Podstawa: Regulamin sieci.

.....
(podpis posiadacza zezwolenia)

Termin ważności przedłuża się:

.....
(do dnia)
(pieczęć i podpis)

.....
(do dnia)
(pieczęć i podpis)


.....
(do dnia)
(pieczęć i podpis)

Znalazcę zezwolenia proszę o zwrot do wystawcy lub do najbliższej jednostki organizacyjnej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Zasady przeprowadzania czynności sprawdzających przez uprawniony personel PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

1. Pracownicy PLK posiadający imienne upoważnienia wydane przez Dyrektora Biura Bezpieczeństwa Centrali PLK (poniżej wzór upoważnienia), uprawnieni są do przeprowadzenia czynności sprawdzających w obecności przedstawiciela drużyny pociągowej, w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami prowadzenia ruchu, w zakresie:
 - 1) wyposażenia pracowników i pojazdu kolejowego przewoźnika w następujące dokumenty i przybory:
 - a) licencja i świadectwo maszynisty,
 - b) zezwolenie wydane dla pracownika w trybie opisanym w podrozdziale 3.4.2.,
 - c) aktualną kartę wewnętrznego rozkładu jazdy dla danego pociągu oraz dodatek 2 do WRJ, obejmujący całą trasę jazdy,
 - d) kartę próby hamulca i urządzeń pneumatycznych pociągu,
 - e) druki rozkazów pisemnych,
 - f) wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu,
 - g) sprawny radiotelefon,
 - h) przybory sygnałowe (tj. trąbka lub gwizdek, chorągiewka, latarka),
 - i) świadectwo sprawności technicznej,
 - j) instrukcję pisemną dla maszynisty przy przewozie towarów niebezpiecznych – zgodnie z rozdziałem 5.4.3.1 RID;
 - 2) zestawienia pociągu zgodnie z parametrami przydzielonej trasy pociągu;
 - 3) znajomości obsługiwanych odcinków linii przez maszynistę.Działania te nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa.
2. PLK powiadamia przewoźnika o wynikach czynności sprawdzających w terminie 14 dni kalendarzowych od ich zakończenia.
3. PLK ma prawo niedopuszczenia do przejazdu pociągu przewoźnika lub zatrzymania przejazdu pociągu w przypadku stwierdzenia niespełnienia przez przewoźnika, wymagań określonych w przepisach.
4. PLK dokonuje kontroli przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym PLK, w pociągach i pojazdach kolejowych przewoźnika.
5. Zasady przejazdów, ich cel oraz wykaz stanowisk pracowników PLK, dla których wydawane są zezwolenia na przejazd w czynnej kabinie maszynisty przewoźnika zawiera **załącznik 10**. Pracownik PLK zobowiązany jest do okazania maszyniście imiennego zezwolenia bez wezwania.

Wzór upoważnienia stałego do przeprowadzania kontroli / czynności sprawdzających przewoźnika:


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

UPOWAŻNIENIE STAŁE Nr/20.....
do przeprowadzania kontroli/
czynności sprawdzających przewoźnika*)

zdjęcie
cyfrowe

.....
imię i nazwisko

.....
stanowisko

.....
Jednostka/komórka organizacyjna

Termin ważności upoważnienia

Warszawa, dnia dd.mm.rrrr.
/podpis i pieczęć wystawcy/

Kierownicy oraz pracownicy jednostki kontrolowanej /lub w której są prowadzone czynności sprawdzające przewoźnika, zobowiązani są do udzielania wszelkiej pomocy związanej z wykonywaniem kontroli / czynności sprawdzających przewoźnika*).

Kontrolujący/prowadzący czynności sprawdzające jest upoważniony do:

1. Wstępu i poruszania się na terenie jednostki kontrolowanej na podstawie dokumentu stwierdzającego tożsamość pracownika Spółki oraz nie podlega rewizji osobistej na terenie jednostki;
2. Kontroli na terenie zarządzanym przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. *)
3. Czynności sprawdzających przewoźnika dotyczących pociągów, pojazdów trakcyjnych oraz pracowników przewoźnika w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami prowadzenia ruchu *).

Podstawa prawna:

1. Instrukcja kontroli w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
2. Regulamin sieci *);
3. Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 *);
4. Regulamin Organizacyjny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

*) *niepotrzebne skreślić*

Wykaz materiałów, z których mogą być wykonane nakładki ślizgowe odbieraka prądu (pantografu) pojazdu trakcyjnego do kontaktu z siecią trakcyjną PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

List of materials allowable for use in pantograph contact shoes of traction units for contact with the overhead contact system of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Lp. <i>No.</i>	Symbol materiału <i>Symbol of the material</i>	Producent <i>Manufacturer</i>	Ograniczenia	Limitations
1	SK-162	Elektrokarbon a.s. Słowacja / Slovakia	bez ograniczeń technicznych	<i>no technical limitations</i>
2	F20E10SCu	Carbo-Graf Sp. z o.o. Polska / Poland	bez ograniczeń technicznych	<i>no technical limitations</i>
3	F20E1020SCu	Carbo-Graf Sp. z o.o. Polska / Poland	bez ograniczeń technicznych	<i>no technical limitations</i>
4	SK01Cu	Schunk Carbon Technology GmbH Austria / Austria	typ materiału może być stosowany na sieci PLK z zastrzeżeniem, że podczas postoju pod siecią jedнопrzewodową muszą być podniesione i załączone dwa pantografy	<i>this type of material can be used on PLK line with a reservation that during a stop under a single wire line two pantographs must be raised and activated</i>
5	SK07Cu	Schunk Carbon Technology GmbH Austria / Austria	bez ograniczeń technicznych	<i>no technical limitations</i>
6	SK85Cu	Schunk Carbon Technology GmbH Austria / Austria	typ materiału może być stosowany na sieci PLK z zastrzeżeniem, że podczas postoju pod siecią jedнопrzewodową muszą być podniesione i załączone dwa pantografy	<i>this type of material can be used on PLK line with a reservation that during a stop under the single wire line two pantographs must be raised and activated</i>
7	SK85ACu	Schunk Carbon Technology GmbH Austria / Austria	bez ograniczeń technicznych	<i>no technical limitations</i>
8	P5696	MERSEN France Amiens S.A.S. Francja / France	bez ograniczeń technicznych	<i>no technical limitations</i>
9	P8511	MERSEN France Amiens S.A.S. Francja / France	bez ograniczeń technicznych	<i>no technical limitations</i>
10	MY131	Morganite Electrical Carbon Ltd. Wielka Brytania / Great Britain	bez ograniczeń technicznych	<i>no technical limitations</i>

Lp. <i>No.</i>	Symbol materiału <i>Symbol of the material</i>	Producent <i>Manufacturer</i>	Ograniczenia	Limitations
11	MY7A2	Morganite Electrical Carbon Ltd. Wielka Brytania / <i>Great Britain</i>	bez ograniczeń technicznych	<i>no technical limitations</i>
12	S4202	Morganite Electrical Carbon Ltd. Wielka Brytania / <i>Great Britain</i>	typ materiału może być stosowany na sieci PLK z zastrzeżeniem, że podczas postoju pod siecią jedнопrzewodową muszą być podniesione i załączone dwa pantografy	<i>this type of material can be used on PLK line with a reservation that during a stop under a single wire line two pantographs must be raised and activated</i>
13	RH 83 M6	PanTrac GmbH Niemcy / <i>Germany</i>	bez ograniczeń technicznych	<i>no technical limitations</i>
14	RH83M8	PanTrac GmbH Niemcy / <i>Germany</i>	bez ograniczeń technicznych	<i>no technical limitations</i>
15	RH84M8	PanTrac GmbH Niemcy / <i>Germany</i>	bez ograniczeń technicznych	<i>no technical limitations</i>

Uwaga:

W przypadku przejazdów technologicznych/utrzymaniowych dla potrzeb PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zaleca się stosowanie rozwiązań do usuwania lodu oraz szadzi z przewodów jezdnych sieci trakcyjnej z prędkością max 70 km/h. Rozwiązania polegają na stosowaniu nakładek ślizgowych z dodatkowym elementem o krawędzi natarcia wykonanym z metalu lub innych rozwiązań (np. nakładki odladzające typu FAN-NL-B3 produkcji Fanina-Przemysł).

Note:

In case of technological/maintenance passages for the needs of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., it is recommended to use the solutions for removing ice and rime from the contact wires of overhead line at the maximum speed of 70 km/h. Such solutions consist in the use of contact strips with an additional element whose leading edge is made of metal or other solutions (e. g. de-icing strip of the FAN-NL-B3 type, manufactured by Fanina-Przemysł).

Zasady udzielania odstępstwa od wymagań językowych dla maszynistów w ruchu granicznym

1. PLK może udzielić maszyniście odstępstwa od wymagań językowych, w ruchu granicznym na odcinkach linii kolejowych ujętych w miejscowych porozumieniach granicznych z państwami członkowskimi Unii Europejskiej sąsiadującymi z Rzeczpospolitą Polską na poniżej określonych zasadach.
2. Warunkiem udzielenia odstępstwa od wymagań językowych w zakresie rozumienia oraz komunikowania się na poziomie biegłości językowej B1 europejskiego systemu opisu kształcenia językowego jest:
 - 1) złożenie przez przewoźnika wniosku o udzielenie odstępstwa od wymagań językowych, zawierającego imienny wykaz maszynistów, dla których przewoźnik występuje o odstępstwo;
 - 2) złożenie przez przewoźnika oświadczenia potwierdzającego:
 - a) znajomość przez maszynistów, których dotyczy wniosek, przepisów wymaganych przez PLK, wymienionych w **załączniku 3.1** [Wykaz przepisów bezpieczeństwa obowiązujących pracowników przewoźnika wykonujących czynności bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego],
 - b) znajomość przez maszynistów, których dotyczy wniosek, przepisów, instrukcji, regulaminów i porozumień, będących elementem systemów zarządzania bezpieczeństwem przewoźnika kolejowego i zarządcy infrastruktury PLK,
 - c) znajomość przez maszynistów, których dotyczy wniosek, języka polskiego na poziomie pozwalającym im wykonać pracę na polskiej części odcinka granicznego w sytuacjach rutynowych, awaryjnych, kryzysowych, a w szczególności przyjmowanie i wydawanie poleceń dotyczących bezpieczeństwa (np. polecenie zatrzymania awaryjnego),
 - d) umiejętność wypełniania druków rozkazów oraz powtórzenia i zrozumienia dyktowanego tekstu, o ile wymaga tego miejscowe porozumienie graniczne,
 - e) znajomość oraz stosowanie zasad komunikacji określonych w Dodatku C [rozporządzenia Komisji \(UE\) 2015/995 z dnia 8 czerwca 2015 r. zmieniającego decyzję 2012/757/UE w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej](#).
3. Wniosek o odstępstwo od wymagań językowych wraz z oświadczeniem, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, przewoźnik składa na adres:

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

Dokumenty należy przedłożyć w języku polskim lub w uwierzytelnionym tłumaczeniu oryginałów na język polski. Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej PLK w terminie 30 dni rozpatruje wniosek i informuje przewoźnika o udzieleniu lub odmowie udzielenia odstępstwa od wymagań językowych.
4. Powyższe zasady zostały sporządzone na podstawie przepisów [rozporządzenia Komisji \(UE\) 2019/554 z dnia 5 kwietnia 2019 r. zmieniające załącznik VI do dyrektywy 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty](#) oraz [rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 8 listopada 2016 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji](#) i dotyczą przewoźników zainteresowanych uzyskaniem odstępstwa od wymagań językowych dla maszynistów pracujących na odcinkach transgranicznych.

Zasady korzystania z linii / odcinków kolejowych, dla których nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów

1. Korzystanie z linii/odcinków kolejowych, dla których ze względu na stan techniczny linii nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów, odbywa się według zasad zawartych w ust. 2-7.
2. Przewoźnik występuje z wnioskiem o korzystanie z odcinków linii wymienionych w załączniku 1.3 do [Statutu Sieci Kolejowej](#) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do właściwego zakładu linii kolejowych PLK, przy czym zakład obowiązany jest do rozpatrzenia wystąpienia przewoźnika w okresie nie dłuższym niż 5 dni kalendarzowych od daty jego złożenia, pod warunkiem spełnienia przez wnioskującego warunków określonych w ust. 3.
Wystąpienie pisemne, niespełniające warunku, o którym mowa w ust. 3, nie daje podstaw do jakichkolwiek roszczeń w stosunku do PLK co do przygotowania przejazdów na liniach/odcinkach ujętych w wystąpieniu.
3. Wystąpienie przewoźnika o korzystanie z linii/odcinków kolejowych, o których mowa w ust. 1, musi zawierać w szczególności:
 - 1) oznaczenie zakładu linii kolejowych PLK, na obszarze którego znajduje się linia/odcinek, z której/go skorzystać chce przewoźnik; w przypadku kiedy linia/odcinek znajduje się na obszarze dwóch lub więcej zakładów, wniosek złożony do jednego z nich jest traktowany jako złożony do PLK;
 - 2) firmę, siedzibę i adres przedsiębiorstwa przewoźnika;
 - 3) datę sporządzenia wniosku;
 - 4) wskazanie linii/odcinków, o wykorzystanie których przewoźnik występuje;
 - 5) wskazanie okresu, w jakim linie/odcinki mają być wykorzystane do wykonywania na nich przejazdów;
 - 6) określenie rodzaju ładunków;
 - 7) deklarację wielkości pracy eksploatacyjnej w bruttotonokilometrach (btkm) i pociągokilometrach (pockm) na linii/odcinku, o korzystanie z której/go przewoźnik wnosi;
 - 8) wskazanie parametrów pociągów przewoźnika, w tym rodzaju pociągów, rodzaju trakcji, przewidywanych parametrów, a w szczególności: masy brutto pociągów, liczby wagonów i długości pociągów, nacisku osi, maksymalnej prędkości;
 - 9) wskazanie propozycji organizacji przewozów, umożliwiających opracowanie i realizację przejazdu/ów na wnioskowanych liniach/odcinkach i ewentualnie odcinkach przyległych.
4. Po rozpatrzeniu aspektów technicznych, organizacyjnych, eksploatacyjnych i ekonomicznych – w uzgodnieniu z przewoźnikiem warunków technicznych i eksploatacyjnych oraz zasad pokrycia wydatków z tym związanych – właściwy zakład linii kolejowych PLK sporządza regulamin prowadzenia ruchu na linii/odcinku, dla której/go nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów, uwzględniając w nim przede wszystkim zasady i warunki prowadzenia ruchu na liniach kolejowych określone w [rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji](#) oraz przepisach wewnętrznych wskazanych w załącznikach 3.1 i 3.2.
5. Koszty opracowania regulaminu prowadzenia ruchu na linii/odcinku, dla której/ego nie jest przygotowywany rozkład jazdy pociągów, ponosi przewoźnik.
6. Regulamin prowadzenia ruchu na linii/odcinku, dla której/ego nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów – opracowany w trybie zgodnym z opisany powyżej i zatwierdzony zgodnie z przepisami wewnętrznymi PLK – stanowi podstawę zawarcia umowy o korzystanie z linii/odcinka, dla której/ego nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów.
7. W umowie, o której mowa w ust. 6, opłatę za korzystanie z linii/odcinka, dla której/go nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów, oblicza się na podstawie odrębnej kalkulacji, uwzględniając:
 - 1) koszty niezbędne do poniesienia w związku z przygotowaniem linii/odcinka do prowadzenia na nim przejazdów pociągów;
 - 2) koszty ponoszone na utrzymanie i eksploatację linii/odcinka w tej części, która jest uznana jako bezpośredni rezultat wykonywania danego przejazdu pociągu.

W przypadku późniejszego korzystania z tych odcinków w okresie trwania danego rozkładu jazdy pociągów, przez innych przewoźników, część tych kosztów będzie proporcjonalnie zwrócona pierwszemu, który pokrył całość przygotowania linii/odcinka.

W przypadku linii/odcinka, dla którego w okresie obowiązywania ostatniego rozkładu jazdy pociągów była możliwość opracowania rozkładu jazdy pociągów, stosowane są stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury.

Komunikacja zastępcza wprowadzana przez przewoźnika

1. W przypadku przydzielenia zdolności przepustowej dla tras pociągów pasażerskich realizujących przewóz osób i wystąpienia z przyczyn leżących po stronie PLK ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, przewoźnik w zastępstwie za odwołane pociągi może realizować przewozy osób z wykorzystaniem komunikacji zastępczej.

Komunikacja zastępcza jest to przewóz osób środkami transportu drogowego, dostosowanymi do liczby podróżnych, w celu dowozu pasażerów do i ze stacji/przystanków osobowych, na których postoje nie odbywają się ze względu na odwołany przejazd pociągu na całej lub części trasy.

Przewóz osób może być realizowany przez przewoźnika drogowego posiadającego licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób lub przedsiębiorcę w zakresie przewozu osób taksówką.

2. Pracownicy jednostek organizacyjnych PLK współpracują z pracownikami przewoźnika w ustaleniu miejsca zatrzymań komunikacji zastępczej w obrębie obszaru kolejowego zarządzanego przez PLK.
3. W przypadku, kiedy w ramach ZRJ, o którym mowa w podrozdziale 4.8.2., zostały odwołane pociągi mające realizować przewóz osób, przewoźnik kolejowy może domagać się od PLK zwrotu kosztów komunikacji zastępczej stanowiących różnicę pomiędzy:
 - 1) udokumentowanymi fakturami wydatkami, które poniósł przewoźnik za wykonanie przez przewoźnika drogowego usługi komunikacji zastępczej, obejmującymi wynajęcie pojazdu drogowego z kierowcą;
a
 - 2) kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu pociągu (na odcinku, na którym został odwołany pociąg z przyczyn leżących po stronie PLK, a za który została wprowadzona komunikacja zastępcza).

Rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy o wykorzystanie.

4. W przypadku uruchomienia przez przewoźnika kolejowego komunikacji zastępczej, której konieczność wynika z prowadzenia przez PLK robót inwestycyjnych w lokalizacjach związanych z realizacją projektów:
 - 1) POLiŚ [Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko];
 - 2) CEF [(ang. Connecting Europe Facility) – Program „Łącząc Europę”];
 - 3) POPW [Program Operacyjny Polska Wschodnia];

rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywać się będzie wyłącznie w przypadku zapewnienia źródła jej finansowania i na podstawie porozumienia odrębnie zawartego pomiędzy PLK a przewoźnikiem.

Procedura kwalifikowania przystanku osobowego jako przystanku z postojami na żądanie

A. Kwalifikowanie przystanku osobowego jako przystanku z postojami na żądanie

Działania przewoźników kolejowych:

1. Z chwilą podjęcia przez przewoźnika decyzji o potrzebie realizacji postojów na żądanie na danym przystanku osobowym, zainteresowany przewoźnik występuje do Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej PLK, na adres IES@plk-sa.pl, z wnioskiem o przekwalifikowanie tego przystanku na przystanek z postojami na żądanie, podając jego nazwę, numer linii kolejowej, na której jest usytuowany i proponowaną datę przekwalifikowania obiektu.
2. W przypadku realizowania postojów handlowych na wnioskowanym przystanku osobowym wyłącznie przez przewoźnika składającego wniosek wymaga się przedłożenia dokumentacji z procedury oceny znaczenia zmiany w oparciu o posiadany System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) przewoźnika, przeprowadzonej przy udziale przedstawiciela właściwego terenowo Zakładu Linii Kolejowych PLK.
W przedmiotowej dokumentacji przewoźnik jest zobowiązany wskazać, w jaki sposób będzie zarządzał zidentyfikowanymi zagrożeniami.
3. W przypadku realizowania postojów handlowych na wnioskowanym przystanku osobowym przez kilku przewoźników, o czym Wnioskodawcę poinformuje Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej PLK, Wnioskodawca, po uzyskaniu zgody pozostałych przewoźników na przekwalifikowanie przystanku osobowego na przystanek z postojami na żądanie, powołuje Zespół ds. oceny znaczenia zmiany, w skład którego wchodzi przedstawiciele tych przewoźników oraz przedstawiciel właściwego terenowo Zakładu Linii Kolejowych PLK.
Powyższa procedura przeprowadzana jest w oparciu o System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) przewoźnika składającego wniosek.
Dokumentację z przeprowadzonej oceny znaczenia zmiany przedkłada przewoźnik, który przewodniczył powołanemu w tym zakresie Zespołowi.
4. Na podstawie przeprowadzonej oceny znaczenia zmiany, do wniosku należy dołączyć:
 - 1) aktualnie obowiązującą procedurę w ramach posiadanego Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS);
 - 2) dowody na przeprowadzenie procedury oceny znaczenia zmiany w zakresie wynikającym ze złożonego wniosku, zgodnie z obowiązującym u wnioskodawcy Systemem Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS);
 - 3) decyzję uprawnionego organu Wnioskodawcy (i ew. pozostałych zainteresowanych przewoźników) o złożeniu wniosku o wdrożenie postojów na żądanie na danym przystanku osobowym;
 - 4) instrukcje dla maszynisty i drużyny konduktorskiej określające szczegółowe postępowanie (o ile nie zostały złożone wcześniej).
5. PLK może wystąpić do Wnioskodawcy o uzupełnienie wniosku o dodatkowe informacje niezbędne do jego procedowania.

Działania PLK:

6. Wniosek przekazany przez przewoźnika jest analizowany pod kątem:
 - 1) eksploatacji (czy we wskazanym we wniosku terminie przekwalifikowania przystanku na przystanek z postojami na żądanie złożono zamówienia na postoje handlowe wyłącznie przez przewoźnika zgłaszającego wniosek, czy też przez innych przewoźników);
 - 2) zgodności z terminami wnioskowania do POS o zmianę statusu z uwzględnieniem terminów wejścia w życie nowego rocznego rozkładu jazdy pociągów lub zastępczych rozkładów jazdy, umożliwiającej terminowe przeanalizowanie wniosku i zapewnienie informacji pasażerskiej;
 - 3) możliwości wprowadzenia procesu zarządzania zmianą we wszystkich systemach informacji pasażerskiej, w szczególności w lokalnych obszarowych systemach SDIP.
7. W przypadku realizowania postojów handlowych na danym przystanku osobowym przez kilku przewoźników (poza przewoźnikiem składającym wniosek) i braku akceptacji wniosku na przekwalifikowanie przystanku osobowego na przystanek z postojami na żądanie przez wszystkich zainteresowanych przewoźników, wniosek zostaje odrzucony.
8. Po przekazaniu przez przewoźnika/przewoźników kompletu dokumentacji zostaje ona poddana ocenie merytorycznej.

W przypadku pozytywnego wyniku tej oceny Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej PLK informuje o rozpatrzeniu wniosku wraz z ustaleniem możliwej daty przekwalifikowania przystanku/przystanków na przystanki z postojami na żądanie.

9. Decyzja przekazywana jest niezwłocznie do:
 - 1) Wnioskodawcy;
 - 2) pozostałych przewoźników realizujących postoje handlowe na danym przystanku.
10. Zakwalifikowanie przystanku kolejowego jako przystanek z postojami na żądanie skutkuje przyjmowaniem od wszystkich przewoźników zamówień na postoje handlowe ze statusem postojów na żądanie.
11. W przypadku negatywnego wyniku oceny lub potrzeby uzupełnienia dokumentacji PLK przekazuje stosowną informację wnioskodawcy.

B. Rezygnacja z kwalifikacji przystanku osobowego jako przystanku z postojami na żądanie

Działania przewoźników kolejowych:

12. Z chwilą podjęcia przez przewoźnika decyzji o potrzebie rezygnacji z kwalifikacji danego przystanku osobowego jako przystanku z postojami na żądanie, zainteresowany przewoźnik występuje do Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej PLK, na adres: IES@plk-sa.pl, z wnioskiem o przekwalifikowanie tego przystanku, podając jego nazwę, numer linii kolejowej, na której jest usytuowany i proponowaną datę przekwalifikowania obiektu.
13. W przypadku realizowania postojów handlowych na wnioskowanym przystanku osobowym przez kilku przewoźników, zainteresowany przewoźnik występuje do Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej PLK z wnioskiem o przekwalifikowanie przystanku po uzyskaniu zgody pozostałych przewoźników.

Działania PLK:

14. Wniosek przekazany przez przewoźnika jest analizowany pod kątem:
 - 1) eksploatacji (czy we wskazanym we wniosku terminie rezygnacji z kwalifikacji danego przystanku osobowego jako przystanku z postojami na żądanie złożono zamówienia na postoje handlowe wyłącznie przez przewoźnika zgłaszającego wniosek, czy też przez innych przewoźników);
 - 2) zgodności z terminami wnioskowania do POS o zmianę statusu z uwzględnieniem terminów wejścia w życie nowego rocznego rozkładu jazdy pociągów lub też zastępczych rozkładów jazdy umożliwiającą terminowe przeanalizowanie wniosku i zapewnienie informacji pasażerskiej;
 - 3) możliwości wprowadzenia procesu zarządzania zmianą we wszystkich systemach informacji pasażerskiej, w szczególności w lokalnych obszarowych systemach SDIP.
15. Wniosek zostaje poddany ocenie merytorycznej przez Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK, Biuro Bezpieczeństwa PLK oraz Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej PLK.
W przypadku pozytywnego wyniku tej oceny Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej PLK informuje o rozpatrzeniu wniosku wraz z ustaleniem możliwej daty przekwalifikowania przystanku.
16. Decyzja przekazywana jest niezwłocznie do:
 - 1) Wnioskodawcy;
 - 2) pozostałych przewoźników realizujących postoje handlowe na danym przystanku;
 - 3) zainteresowanych jednostek i komórek organizacyjnych PLK.
17. Przekwalifikowanie przystanku skutkuje przyjmowaniem od wszystkich przewoźników zamówień na postoje handlowe bez statusu postojów na żądanie.
18. W przypadku negatywnego wyniku oceny, lub potrzeby uzupełnienia dokumentacji Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej PLK przekazuje stosowną informację wnioskodawcy.