

Zmiana nr 3 z dnia 26 czerwca 2014 r.
wprowadzona w Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania
z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych
w ramach rozkładu jazdy pociągów 2014/2015

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wprowadza w Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2014/2015 zmianę nr 3 polegającą na:

1. Zmianie w § 3 Struktura Regulaminu, rozpowszechnianie, wprowadzanie zmian, zgłaszanie uwag:

1) w ust. 1 pierwszego akapitu, który otrzymuje brzmienie:

„1. Regulamin, został opracowany na podstawie art. 32 Ustawy i § 8 rozporządzenia z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2014 r., poz. 788), zwanego dalej Rozporządzeniem, przez zarządcę infrastruktury kolejowej PLK.”;

2) w ust. 5 trzeciego akapitu, który otrzymuje brzmienie:

„Zmiany załączników 1 i 2 mogą być dokonywane najpóźniej jeden miesiąc przed terminem składania wniosków o aktualizację rocznego rozkładu jazdy pociągów, wskazane w § 17 ust. 5 i 6. (...).”.

2. Dodaniu w § 4 Definicje i używane skróty w ust. 2 pkt 14a w brzmieniu:

„14a) pociąg utrzymaniowo-naprawczy – pociąg lub pojazd pomocniczy PLK albo przedsiębiorcy działającego na zlecenie PLK, wykonujący przejazd w celu utrzymania infrastruktury kolejowej, nadzoru, przeprowadzenia badań lub usuwania awarii;”.

3. Zmianie w § 7 Ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury kolejowej ust. 11, który otrzymuje brzmienie:

„11. Podczas opracowania ZRJ uwzględnia się następujące stopnie pierwszeństwa pociągów:

- 1) pasażerskie ekspresowe (EC, EN, EI, EX) i międzynarodowe (MM, RM, AM);
- 2) pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie dowożące do pracy tzn. z przyjazdem do wskazanej stacji docelowej w godzinach 05:30-08:30;
- 3) pozostałe pasażerskie międzywojewódzkie (MH, MP, MO);
- 4) pasażerskie wojewódzkie odwożące z pracy tzn. pociągi odjeżdżające w godzinach 14:30-16:30;
- 5) pozostałe pasażerskie wojewódzkie;
- 6) pociągi towarowe priorytetowe, dla których wnioskodawca zamówił we wniosku o przydzielenie trasy pociągu pierwszeństwo przed innymi pociągami towarowymi przy trasowaniu i regulowaniu ruchu pociągów;
- 7) towarowe;
- 8) próżne składy pasażerskie i lokomotywy.”.

4. Zmianie brzmienia § 15 Usługi dodatkowe i pomocnicze:

„PLK świadczy, na podstawie Umowy, odrębnych umów lub zleceń, następujące usługi:

- 1) udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi, w tym:
 - a) opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną,
 - b) czynności wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu i nadzoru;

- 2) dostarczenie uzupełniających informacji o przejeździe pociągu objętymi opłatą podstawową, o których mowa w § 14 ust. 1 pkt 5;
 - 3) opracowanie projektu indywidualnego rozkładu jazdy;
 - 4) opracowanie przez konstruktora PLK rozkładu jazdy na odrębne zamówienie przewoźnika dotyczące zmiany rodzaju pojazdu kolejowego z napędem lub zmiany masy brutto pociągu;
 - 5) udostępnienie w postaci wydawnictwa Regulaminu;
 - 6) udostępnienie w postaci wydruku wyciągów z regulaminów technicznych i innych dokumentów wymagających poniesienia dodatkowych kosztów ze strony PLK;
 - 7) inne, sprecyzowane w umowie lub w zleceniu.”.
5. W § 16 Składanie oraz rozpatrywanie wniosków do rocznego rozkładu jazdy pociągów:
- 1) uchyleniu ustępu 8;
 - 2) dodaniu ust. 16a w brzmieniu:

„16a. PLK może odmówić rozpatrzenia wniosku w przypadku braku możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej w wyniku wyłączenia z eksploatacji linii kolejowej lub jej części, dla których w załączniku 2.1 jako prędkość maksymalną wskazano wartość 0 km/h.”;
 - 3) dodaniu ust. 18a w brzmieniu:

„18a. Wnioski o przydzielenie tras pociągów w ramach RRJ, PLK rozpatruje biorąc pod uwagę:

 - 1) obowiązek uwzględnienia zasad określonych w art. 30 ust. 2 Ustawy;
 - 2) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów zapewniających lepsze wykorzystanie zdolności przepustowej;
 - 3) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których przewoźnik wskazał we wniosku, że mają kursować w ramach cyklicznego rozkładu jazdy;
 - 4) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których przewidziano większą liczbę dni kursowania.”;
 - 4) zmianie brzmienia ust. 22:

„22. Jeżeli pomimo działań, o których mowa w ust. 21, nie jest możliwe zrealizowanie zamówień określonych we wnioskach o przydzielenie tras pociągów w sposób zgodny z oczekiwaniami wnioskodawców, PLK niezwłocznie powiadamia Prezesa UTK oraz zainteresowanych przewoźników, że linia kolejowa lub jej odcinek jest przepełniony, z wyłączeniem przypadków, o których mowa w § 5 ust. 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.”;
 - 5) zmianie brzmienia ust. 26, 27 i 28:

„26. Wnioskodawca, w terminie 1 miesiąca od daty przekazania projektu, o którym mowa w ust. 25, uzgadnia projekt RRJ albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany. Uwagi lub propozycje zmian nie mogą dotyczyć elementów, które nie zostały ujęte przez wnioskodawcę we wnioskach o przydzielenie tras pociągów. W przypadku braku stanowiska wnioskodawcy w terminie, o którym mowa wyżej, uznaje się że projekt RRJ został przyjęty bez uwag.

27. PLK rozpatruje zgłoszone uwagi lub propozycje zmian do projektu RRJ. Jeżeli PLK nie może uwzględnić uwag lub propozycji zmian, o których mowa w ust. 26, informuje o tym wnioskodawcę nie później niż w terminie 14 dni od dnia otrzymania uwag lub propozycji zmian do projektu RRJ. Przewoźnik w terminie 5 dni roboczych od otrzymania informacji może wycofać wniosek o przydzielenie trasy pociągu niespełniający określonych wymagań, a wnioski niewycofane PLK przyjmuje jako zaakceptowane. Jeżeli PLK uwzględni uwagi lub propozycje zmian, o których mowa w ust. 26, PLK uzgadnia z wnioskodawcą rozkład jazdy pociągu, nie później niż w terminie 14 dni od dnia ich otrzymania.

28. PLK, uwzględniając uzgodnione projekty rozkładów jazdy pociągów, opracowuje RRJ.

PLK powiadamia wnioskodawcę o przydzielonych trasach pociągów w tym rozkładzie jazdy pociągów najpóźniej do 15 września 2014 r. Warunkiem przekazania Powiadomienia o przydzielonych trasach jest dokonanie przez przewoźnika akceptacji tras w formie autoryzacji w systemie ISZTP do dnia 12 września 2014 r.

Trasy bez autoryzacji przewoźnika nie zostaną ujęte w Powiadomieniu.

Powiadomienie o przydzielonych trasach pociągów uwzględnia wzajemnie uzgodnione zmiany wprowadzone do projektu RRJ i zawiera informacje według wzoru zawartego w załączniku 6.”.

6. W § 17 Zmiany w rocznym rozkładzie jazdy pociągów:

1) zmianie brzmienia ust. 1 oraz dodaniu ust. 1a, 1b i 1c:

„1. PLK przeprowadza aktualizację, polegającą na wprowadzeniu zmian do RRJ, zgłoszonych przez przewoźników kolejowych na podstawie wniosku o przydzielenie tras pociągów, za wyjątkiem rezygnacji z trasy pociągu, której można dokonać jedynie w trybie § 24.

1a. PLK rozpatruje wnioski o przydzielenie tras pociągów złożone w terminach wskazanych w ust. 5 i 6, w których zawarto informacje niezbędne do opracowania rozkładu jazdy pociągów, określone w załączniku 6.

1b. Wnioski o przydzielenie tras pociągów dotyczące aktualizacji RRJ, PLK rozpatruje biorąc pod uwagę:

- 1) pierwszeństwo wniosków, które stanowią korektę tras już przydzielonych;
- 2) zasady określone w art. 30 ust. 2 ustawy;
- 3) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów zapewniających lepsze wykorzystanie zdolności przepustowej;
- 4) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których przewoźnik wskazał we wniosku, że mają kursować w ramach cyklicznego rozkładu jazdy;
- 5) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których przewidziano większą liczbę dni kursowania.

1c. W celu potrzeby nawiązania skomunikowania, przewoźnik składający wniosek o przydzielenie tras w aplikacji ISZTP w zakładce „Skomunikowania”, dokonuje wskazania pociągów, które mają być skomunikowane.”;

2) uchyleniu drugiego akapitu w ustępie 2, 3 i 9;

3) wprowadzeniu nowego brzmienia ust. 5:

„5. PLK wprowadza aktualizację RRJ obowiązującą od 14 czerwca 2015 r., według następującego harmonogramu:

Termin składania wniosków o aktualizację	19.01-23.01.2015
Opracowanie rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków	26.01-18.02.2015
Przekazanie projektu rozkładu jazdy	19.02.2015
Analiza i zgłaszanie uwag do projektu rozkładu jazdy	19.02-23.02.2015
Realizacja lub odmowa realizacji uwag	24.02-02.03.2015
Akceptacja tras przez przewoźników	03.03-06.03.2015
Termin kursowania pociągów w RRJ	14.06-12.12.2015

W wyżej wymienionym terminie aktualizacji, PLK przeprowadza również aktualizację RRJ spowodowaną zmianami stanu technicznego infrastruktury kolejowej uwzględnionymi w bazie POS (Prowadzenie Opisu Sieci).

PLK umożliwi generowanie raportu z ISZTP o zmianach rozkładu jazdy spowodowanych zmianami parametrów linii.”;

4) wprowadzeniu nowego brzmienia ust. 6:

„6. PLK wprowadza dodatkowe aktualizacje RRJ dla pociągów towarowych, według następującego harmonogramu:

Termin składania wniosków o aktualizację	16.10-17.10.2014	08.12-09.12.2014	04.05-05.05.2015	18.06-19.06.2015
Opracowanie RRJ na podst. złożonych wniosków	20.10-24.10.2014	10.12-17.12.2014	06.05-13.05. 2015	22.06-29.06. 2015
Przekazanie projektu rozkładu jazdy	27.10.2014	17.12.2014	13.05.2015	29.06.2015
Analiza i zgłaszanie uwag do projektu	27.10-29.10. 2014	17.12-19.12.2014	13.05-15.05. 2015	29.06-01.07.2015
Realizacja lub odmowa realizacji uwag	30.10-03.11. 2014	22.12-29.12.2014	18.05-20.05. 2015	02.07-06.07.2015
Akceptacja tras przez przewoźników	04.11-05.11.2014	30.12-31.12.2014	21.05-22.05.2015	07.07-08.07.2015
Termin kursowania pociągów w RRJ	15.03-12.12.2015	26.04-12.12.2015	01.09-12.12.2015	18.10-12.12.2015

Aktualizacja dokonywana będzie w ramach wolnej zdolności przepustowej.”;

5) zmianie brzmienia w ust. 8:

„8. PLK umożliwi zainteresowanym przewoźnikom pobranie opracowanego rozkładu jazdy w formie elektronicznej z aplikacji ISZTP – „Zamawiaj i Jedź” na stronie internetowej PLK (www.plk-sa.pl) najpóźniej na 70 dni przed wprowadzeniem zmiany w RRJ.

Przewoźnik od daty przekazania przez PLK projektu rozkładu jazdy, uzgadnia albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany.

Uwagi lub propozycje zmian nie mogą dotyczyć elementów, które nie zostały ujęte przez wnioskodawcę we wnioskach o przydzielenie tras pociągów.

W przypadku braku stanowiska wnioskodawcy w terminach wskazanych w ust. 5 i 6, PLK uznaje, że projekt zmian do RRJ został przyjęty bez uwag.”.

7. Dodaniu w § 18 Przydzielanie tras pociągów w ramach indywidualnego rozkładu jazdy pociągów oprócz tras pociągów wprowadzanych do rocznego rozkładu jazdy pociągów i tras pociągów do przewozu przesyłek nadzwyczajnych ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Wnioski o przydzielenie tras pociągów w ramach IRJ są rozpatrywane z uwzględnieniem planowanego terminu przejazdu oraz kolejności złożenia wniosków.”.

8. Zmianie brzmienia w § 19 Przydzielanie tras pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi ust. 7:

„7. W przypadku, kiedy dla zrealizowania przewozu przesyłki nadzwyczajnej PLK musi dokonać dodatkowych czynności wynikających z warunków przejazdu polegających na dostosowaniu swoich budowli, urządzeń, systemów do specjalnych warunków przejazdu (np. rozbiórka kładek, wiaduktów, sygnalizatorów, demontaż lub podniesienie sieci trakcyjnej), przewoźnik wnosi opłatę za usługi o charakterze dodatkowym wyznaczoną na podstawie indywidualnych kalkulacji.

W przypadku, kiedy dla zrealizowania przewozu przesyłki nadzwyczajnej musi zostać wstrzymany ruch po sąsiednim torze, przewoźnik wnosi opłatę podstawową za minimalny dostęp za korzystanie z obu torów.”.

9. Uchyleniu § 22 Priorytety w przydzielaniu tras pociągów.

10. W § 23 Koordynacja i rozwiązywanie kolizji tras pociągów:

1) zmianie ust. 1, który otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku powstania kolizji pomiędzy trasami, podejmowany jest przez PLK proces koordynacji W trakcie procesu koordynacji, PLK przekazuje zainteresowanym przewoźnikom w

postaci papierowej lub elektronicznej niezbędne informacje o wnioskowanych trasach kolizyjnych bez ujawnienia tożsamości pozostałych przewoźników, chyba że wyrażą zgodę, oraz stosowanych kryteriach w procesie przydzielania tras pociągów.

PLK przedstawia propozycję rozwiązania sytuacji kolizyjnej, niezwłocznie po jej ujawnieniu, z uwzględnieniem pierwszeństwa w opracowaniu tras pociągów, wskazanych w § 16 ust. 18a, 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 przepełniony odcinek infrastruktury poprzez zmniejszenie liczby postojów, czasów ich trwania, zmniejszenie masy pociągu, 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.

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

Nie otrzymanie odpowiedzi wnioskodawcy w terminie 5 dni roboczych od dnia otrzymania od PLK informacji o propozycji rozwiązania kolizji, będzie traktowane jako akceptacja.

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

W rezultacie wypracowywane jest rozwiązanie kompromisowe.”.

2) uchyleniu ust. 3.

11. Zmianie w § 24 Rezygnacja z przydzielonej trasy pociągu ust.1, w brzmieniu:

„1. Przewoźnik ma prawo do zrezygnowania z przydzielonej trasy pociągu.

W tym przypadku, PLK pobiera opłatę rezerwacyjną za całą albo część zamówionej i przydzielonej trasy pociągu, która nie została przez przewoźnika wykorzystana, w wysokości określonej w § 26 ust. 10.”.

12. Dodaniu w § 25 Rodzaje opłat ust. 7, przeniesionego z § 28 ust. 3, w brzmieniu:

„7. Za korzystanie w okresie przepełnienia, o którym mowa w art. 34 ust. 1a Ustawy, z linii kolejowych lub odcinków linii kolejowych zgłoszonych Prezesowi UTK jako przepełnione, PLK pobiera, począwszy od pierwszego dnia obowiązywania RRJ, podwyższoną opłatę podstawową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, ustaloną w wyniku aukcji przeprowadzonej z uwzględnieniem zasad, o których mowa w załączniku 7.”.

13. W § 26 Sposób ustalania opłat:

1) dodaniu w ust. 1 drugiego akapitu w brzmieniu:

„Wartość składnika, stanowiącego część stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w § 7 ust. 3 Rozporządzenia, związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, wynosi 0 złotych dla wszystkich rodzajów przewozów.”;

2) zmianie brzmienia ust. 3 i 4:

„3. Sposób ustalania kategorii linii dla potrzeb kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zostały przedstawione w załączniku 12.

4. Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla przejazdu pociągu według przydzielonej trasy, obliczana jest jako suma iloczynów stawek jednostkowych właściwych dla całkowitej masy brutto pociągu oraz kategorii przypisanym odcinkom linii kolejowych i długości tych odcinków.”;

3) uchyleniu ust. 5;

4) wprowadzeniu nowego brzmienia ust. 8:

„8. Do opłat za usługi dodatkowe nie nalicza się marży zysku.”;

5) wprowadzeniu nowego brzmienia ust. 10:

„10. Opłata rezerwacyjna, o której mowa w § 25 ust. 6, wynosi zgodnie z § 7 ust. 20 Rozporządzenia:

- 1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy albo jej złożeniu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 2) 20% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 12 godzin i krótszym niż 36 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 3) 15% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy 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 w terminie nie krótszym niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 5) 1% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu do czasu najbliższej zmiany rozkładu jazdy, wskazanej w załączniku 5B, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie dłuższym niż 30 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu, z wyłączeniem przejazdów na podstawie IRJ.

Opłaty rezerwacyjnej nie pobiera się w przypadku niezrealizowania przejazdu z przyczyn leżących po stronie PLK lub w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnej.”.

14. Uchyleniu § 27 Ulgi i zmniejszenia opłaty podstawowej za usługi w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej.

15. Uchyleniu § 28 Zwiększanie opłaty podstawowej za usługi w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej.

16. W § 31 Organizacja i realizacja przejazdów pociągów:

1) zmianie w ust. 2 pkt 5, który otrzymuje brzmienie:

„5) opłata za przejazd pociągu ustalana jest dla zmienionej masy brutto pociągu.”;

2) uchyleniu w ust. 2 treści drugiego akapitu.

17. Dodaniu nowego § 31a Działania sprawdzające przeprowadzane przez uprawniony personel PLK, w brzmieniu:

1. Pracownicy zarządcy posiadający imienne upoważnienia wydane przez Dyrektora Biura Bezpieczeństwa Centrali PLK, uprawnieni są do przeprowadzenia doraźnych czynności sprawdzających, w zakresie:

- 1) wyposażenia pracowników i pojazdu kolejowego przewoźnika w następujące dokumenty i przybory:
 - a) prawo kierowania pojazdem kolejowym lub licencję i świadectwo maszynisty,
 - b) zezwolenie wydane dla pracownika w trybie § 33 Regulaminu,
 - c) aktualny wewnętrzny rozkład jazdy pociągu oraz dodatek 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów,
 - 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;
 - 2) zestawienia pociągu zgodnie z parametrami przydzielonej trasy pociągu.
2. PLK powiadamiania przewoźnika o wynikach czynności sprawdzających w terminie 14 dni od ich zakończenia.”.

18. W § 32 Obowiązki i uprawnienia stron, ust.1 pkt 14 otrzymuje brzmienie:

„14) dokonuje czynności sprawdzających, dotyczących pociągów, pojazdów kolejowych oraz pracowników przewoźnika, w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami prowadzenia ruchu oraz spójnej kontroli wspólnego ryzyka wynikającej z rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 60, poz. 407 ze zm.), zgodnie z zasadami określonymi w § 31a;”.

19. Dostosowaniu nazewnictwa i odwołań w treści Regulaminu i treści załączników do nowego rozporządzenia.

20. Aktualizacji załączników: 2.1 Wykaz maksymalnych prędkości, 2.2 Wykaz maksymalnych nacisków osi, 2.2A Wykaz maksymalnych nacisków liniowych, 2.2B Klasy linii, 2.4 Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych, 2.4B „Wykaz ogólnodostępnych torów ładunkowych z przyległym placem lub rampą będących w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do wykonywania czynności ładunkowych”, 2.7 Wykaz linii kolejowych, na których wprowadzone zostały ograniczenia ich użytkowania, 2.8 „Wykaz odległości od terminali towarowych, punktów zaopatrzenia w paliwo, torów postojowych i punktów utrzymania pojazdów kolejowych”.

21. Uchyleniu załącznika 5A.

22. Zmianie załącznika 8, który otrzymuje brzmienie:

Załącznik 8

Wniosek o zarejestrowanie pojazdu kolejowego z napędem w aplikacji OT (Obliczenia Trakcyjne)

Wnioskujący: nazwa i adres przewoźnika		
Nr telefonu		
Nr faksu		
E-mail		
Dane o pojeździe trakcyjnym		
1	Nazwa serii, pod jaką pojazd kolejowego z napędem ma być zarejestrowany (maksymalnie 6 znaków)	
2	Masa własna pojazdu (dotyczy lokomotyw) [t]	
3	Masa hamująca R (dotyczy lokomotyw) [t]	
	Masa hamująca P (dotyczy lokomotyw) [t]	
	Masa hamująca G (dotyczy lokomotyw) [t]	

4	Całkowita długość pojazdu ze zderzakami [mm]	
5	Liczba osi pojazdu	
6	Prędkość maksymalna pojazdu [km/h]	
7	Średnica koła napędowego pojazdu [mm]	
8	Informacja, czy pojazd posiada sterowanie wielokrotne (tak/nie)	
9	Maksymalny nacisk osi pojazdu na szynę [kN]	
10	Rodzaj pojazdu (lokomotywa elektryczna/spalinowa, ezt, autobus szynowy)	
11	Masa własna pojazdu w stanie próżnym i ładownym (dotyczy ezt oraz autobusów szynowych) [t]	
12	Masa hamująca pojazdu w stanie próżnym i ładownym (dotyczy ezt oraz autobusów szynowych) [t]	
13	Charakterystyka pojazdu kolejowego z napędem rozumiana jako zależność maksymalnej siły na obręczach kół [kN] od prędkości [km/h] w pełnym zakresie prędkości od 0 do prędkości maksymalnej	Należy przesłać w formie wykresu lub tabeli jako załącznik do wniosku

23. Zmianie załącznika 12, który otrzymuje brzmienie:

Załącznik 12

Sposób ustalania kategorii linii kolejowych dla potrzeb kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

Zasady ustalania kategorii linii kolejowych wynikają z § 7 ust. 1 Rozporządzenia i wydanych decyzji Prezesa UTK:

- 1) Nr TRM/9111/2/11 z dnia 4 listopada 2011 r. zmieniająca Decyzję Nr TRM/9111/1/11 z dnia 23 września 2011 r.:
 - a) zaokrąglanie „w dół” wyniku obliczeń kategorii odcinka na podstawie prędkości (przy zachowaniu 60% „wagi” dla tego parametru) i natężenia ruchu (przy zachowaniu 40% „wagi” dla tego parametru ustalane łącznie dla ruchu pasażerskiego i towarowego),
 - b) oddzielne ustalanie kategorii odcinków linii kolejowych dla pociągów pasażerskich i towarowych.
- 2) Nr DRRK-911/18/11 z dnia 7 lutego 2012 r.: sprawdzanie warunku, czy na co najmniej połowie długości torów, dopuszczalna prędkość techniczna z uwzględnieniem ograniczeń stałych jest większa od granicznej minimalnej wielkości ustalonej dla danego przedziału.

Kategoria linii kolejowej ustalana jest dla każdego odcinka linii kolejowej wyróżnionego w załączniku do instrukcji „Wykaz linii Id-12 (D-29)”. Kategoria linii kolejowej określona została na podstawie dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe i średniodobowego natężenia ruchu pociągów.

Jako dopuszczalną prędkość techniczną linii kolejowej, charakteryzującą standard techniczny udostępnianego fragmentu linii kolejowej – przyjęto średnią ważoną prędkość maksymalną (oddzielnie dla pociągów pasażerskich i towarowych) z uwzględnieniem ograniczeń stałych, obliczoną dla odcinka linii kolejowej. Średnie wartości dopuszczalnej technicznej prędkości dla odcinka z uwzględnieniem ograniczeń stałych oddzielnie dla kierunku nieparzystego i parzystego obliczane są na podstawie danych zawartych w bazie POS (Prowadzenie Opisu Sieci) na rozkład jazdy pociągów 2014/2015 i przyjętego algorytmu uwzględniającego charakter ograniczenia – stałe czy punktowe oraz założonej

średniej długości pociągu pasażerskiego i towarowego. Do określenia kategorii odcinka wybierana jest niższa z obliczonych wartości średniej dopuszczalnej prędkości technicznej tzn. w przypadku linii jednotorowej mniejsza z 2 obliczonych wielkości dla kierunku nieparzystego i parzystego, a w przypadku linii dwutorowej mniejsza z 2 obliczonych wielkości przy uwzględnieniu prędkości dla toru 1 i 2 dla kierunku nieparzystego i parzystego.

Po wyznaczeniu średniej dopuszczalnej prędkości technicznej sprawdzany jest warunek, czy co najmniej na połowie długości torów wybranego kierunku, dla którego przyjęto prędkość do ustalenia kategorii, obowiązuje prędkość stanowiąca dolną granicę ustalonego przedziału. Jeżeli nie jest spełniony powyższy warunek, to kategoria wynikająca z prędkości obniżana jest o 1 kategorię, po czym ponownie sprawdzany jest ten warunek.

Średniodobowe natężenie ruchu pociągów ustalane jest z uwzględnieniem średniodobowego obciążenia odcinków linii kolejowych w 2013 r. i odnoszone jest na 1 km toru.

Kategoria linii kolejowej ustalana jest odrębnie dla pociągów pasażerskich lub towarowych jako zaokrąglona do całkowitej części liczby (tzn. „w dół”) z przedziału <1,5> średnia ważona z:

- kategorii wynikającej z prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich lub towarowych z uwzględnieniem ograniczeń stałych – waga 60%,
- kategorii wynikającej ze średniodobowego natężenia ruchu pociągów pasażerskich i towarowych na 1 km toru – waga 40%.

Przedziały wartości dla poszczególnych kategorii zestawiono w poniższych tablicach:

Pociągi pasażerskie

Parametr wpływający na kategorię linii kolejowej	Wartości parametrów:				
	1	2	3	4	5
Średnia dopuszczalna prędkość techniczna dla pociągów pasażerskich	$0 < V_{max} \leq 40$	$40 < V_{max} \leq 80$	$80 < V_{max} \leq 100$	$100 < V_{max} \leq 120$	$V_{max} > 120$
Średniodobowe natężenie ruchu pociągów pasażerskich i towarowych na 1 km toru	$0 < N \leq 6$	$6 < N \leq 10$	$10 < N \leq 20$	$20 < N \leq 40$	$N > 40$

Pociągi towarowe

Parametr wpływający na kategorię linii kolejowej	Wartości parametrów:				
	1	2	3	4	5
Średnia dopuszczalna prędkość techniczna dla pociągów towarowych	$0 < V_{max} \leq 40$	$40 < V_{max} \leq 60$	$60 < V_{max} \leq 80$	$80 < V_{max} \leq 100$	$V_{max} > 100$
Średniodobowe natężenie ruchu pociągów pasażerskich i towarowych na 1 km toru	$0 < N \leq 6$	$6 < N \leq 10$	$10 < N \leq 20$	$20 < N \leq 40$	$N > 40$

24.Zmianie załącznika 6 wraz z instrukcją wypełniania wniosku, w brzmieniu:

WNIOSEK O PRZYDZIELENIE TRASY POCIĄGU - RJP 2014/2015

A. DANE PORZĄDKOWE

A1. Nr wniosku:	
A2. Nr zamówienia (ID Zam):	
A3. Przyjmujący wniosek:	
A4. Data:	
A5. Rodzaj rozkładu jazdy:	

B. DANE ZAMAWIAJĄCEGO

B1. Nazwa	
B2. Adres	
B3. NIP	
B4. Nr licencji	
B5. Nr telefonu	
B6. Nr faxu	
B7. Adres e-mail	
B8. Wnioskodawca	

C. DANE O POCIĄGU

C1. Rodzaj pociągu	
C2. Numer krajowy	
C3. Numer międzynarodowy	
C4. Nazwa pociągu	
C5. Charakter kursowania	
C5.1. Pociąg kursuje w cyklu	
C6.1. Relacji handlowa od	
C7.1. Relacja handlowa do	
C6.2. Relacji międzynarodowa od	

C7.2. Relacja międzynarodowa do	
C6.3. Relacji techniczna od	
C7.3. Relacja techniczna do	
C8. Rodzaj przewozów	
C9. Tolerancja trasowania	
C10. Ekspozycja dla godziny wiodącej	
C11. Kalendarz godziny wiodącej	
C12. Godzina wiodąca	
C13. Przewoźnik zagraniczny przekazujący	
C14. Przewoźnik zagraniczny przyjmujący	

D. DANE TECHNICZNE POCIĄGU

D1. Seria pojazdu trakc./lok.	
D2. Masa brutto	
D3. Długość [m]	
D4. Maks. prędkość	
D5. Maks. % masy hamującej pociągu	
D6. Nacisk osi wagonów	
D7. Sposób nastawienia hamulca	

E. OGRANICZENIA

E1. TWR	
E2. MCT	
E3. „High - Cube”	
E4. PST/„Push - Pull”	
E5. Przekroczona skrajnia	
E6. Przekroczony nacisk	
E7. Pozostałe przesyłki nadzwyczajne	
E8. Nr zgody PNZ lub PNK	

F. TRASA POCIĄGU

Lp.	NPR	NL	PS	ZD	PH	PN	PT	PM	ZP	RP	PT I	PT II	PT III	VM	MB	TL	TS	MNW	SP	PMH
-----	-----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	------	-------	--------	----	----	----	----	-----	----	-----

Legenda:

NPR - Nazwa pkt rozkładowego

NL – Nr linii

PS – Postój [min]

ZD – Zmiana drużyny

PH – Postój handlowy

PN – postój niehandlowy – tylko dla potrzeb przewoźnika

PT – Postój techniczny

PM – Prace manewrowe w ramach stacji

ZP – Postój dla pracowników kolejowych

RP – Rodzaj poc.

PT(I-III) – Poj. Trakc. (I-III)

VM – V max [km/h]

MB – Masa brutto [ton]

TL – Dł. pociągu [m]

TS – Dł. składu wagonów [m]

MNW – Max nac. wag. [kN/oś]

SP – służba publiczna

PMH – procent masy hamującej składu wagonów[%]

G. UWAGI i WSKAZÓWKI OGÓLNE OD PRZEWOŹNIKA

--

Instrukcja wypełniania wniosku o przydzielenie trasy pociągu w ramach rozkładu jazdy 2014/2015

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://skrz.plk-sa.pl>
3. Przewoźnik 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 1, 2, 3 itd.
5. Rozkład jazdy 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
A1. Numer wniosku	Kolejny numer wniosku według wewnętrznej numeracji przewoźnika zawierający nie więcej niż 25 znaków
A2. Numer zamówienia	Kolejny numer zgodnie z numeracją obowiązującą w systemie SKRJ (System Konstrukcji Rozkładu Jazdy) eksploatowanym przez PLK
A3. Przyjmujący wniosek	ISZTP
A4. Data	Data i godzina przyjęcia wniosku wpisana według wzoru rrrr-mm-dd-gg-mm (rok-miesiąc-dzień-godzina-minuta)
A5. Rodzaj rozkładu jazdy	Należy określić odpowiedni rodzaj zamawianego rozkładu jazdy przewidziany w Regulaminie – wybrać z pola wyboru

B. DANE ZAMAWIAJĄCEGO

Nazwa pola	Zawartość pola, sposób wypełnienia
B1. Nazwa	Nazwa przewoźnika składającego wniosek
B2. Adres	Adres przewoźnika składającego wniosek
B3. NIP	Numer NIP przewoźnika składającego wniosek
B4. Nr licencji	Nr licencji przewoźnika składającego wniosek
B5. Nr telefonu	Nr telefonu kontaktowego przewoźnika składającego wniosek, upoważnionego do współpracy z PKP PLK S.A.
B6. Nr faksu	Nr faksu przewoźnika składającego wniosek
B7. Adres e-mail	Adres e-mail przewoźnika składającego wniosek
B8. Wnioskodawca	Pracownik przewoźnika (imię i nazwisko) upoważniony do złożenia wniosku

C. DANE O POCIĄGU

Nazwa pola	Zawartość pola, sposób wypełnienia
C1. Rodzaj pociągu	Rodzaj pociągu w formie skrótu, zgodny z dołączonym do instrukcji wykazem rodzajów pociągów.
C2. 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
C3. Numer międzynarodowy	RRJ: PLK lub przewoźnik wpisuje numer pociągu nadany podczas konferencji FTE lub WMPS.

Nazwa pola	Zawartość pola, sposób wypełnienia
	IRJ: numer zostanie nadany po zakończonej konstrukcji trasy
C4. Nazwa pociągu	Przewoźnik wpisuje nazwę pociągu (w przypadku, gdy istnieje)
C5. Charakter kursowania	Np. okazjonalny
C5.1 Pociąg kursuje w cyklu	Przewoźnik wskazuje czy pociąg ma kursować w cyklu. Jeśli pociąg ma kursować w cyklu należy wskazać we wniosku godzinę wiodącą dla odjazdu pociągu ze stacji dla której cykl ma być zachowany.
C6.1.Relacja techniczna od	Przewoźnik wpisuje stację początkową relacji technicznej
C7.1.Relacja techniczna do	Przewoźnik wpisuje stację końcową relacji technicznej
C6.2.Relacja handlowa od	Przewoźnik wybiera stację początkową relacji handlowej
C7.2.Relacja handlowa do	Przewoźnik wybiera stację końcową relacji handlowej
C6.3.Relacja międzynarodowa od	Przewoźnik wpisuje stację początkową relacji międzynarodowej
C7.3.Relacja międzynarodowa do	Przewoźnik wpisuje stację końcową relacji międzynarodowej
C.8. Rodzaj przewozów	Należy wpisać odpowiednio: Pasażerskie, Towarowe, Utrzymanio-wo-Naprawcze-UN
C9. Tolerancja trasowania	Przewoźnik wpisuje akceptowalny przedział czasu dla zmiany godziny wiodącej
C10.Ekspozytura dla godziny wiodącej	Przewoźnik wybiera Ekspozyturę CZRK dla godziny wiodącej
C11. Kalendarz godziny wiodącej	Należy zaznaczyć terminy kursowania pociągu na kalendarzu oraz godzinę wiodącą dla rozpoczęcia konstrukcji
C12. Godzina wiodąca	Przewoźnik wpisuje godzinę wiodącą dla rozpoczęcia konstrukcji w formacie gg-mm (godzina-minuta)
C.13. Przewoźnik zagraniczny przekazujący pociąg	Przewoźnik wpisuje nazwę przewoźnika zagranicznego od którego przejmuje pociąg
C.14. Przewoźnik zagraniczny przyjmujący pociąg	Przewoźnik wpisuje nazwę przewoźnika zagranicznego któremu przekazuje pociąg

D. DANE TECHNICZNE POCIĄGU

Nazwa pola	Zawartość pola, sposób wypełnienia
D1. 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 EZT I, II, III oznacza ilość użytych pojazdów trakcyjnych. W przypadku lokomotyw luzem w ruchu pasażerskim i towarowym można użyć maksymalnie 3 lokomotyw.
D2. Masa brutto [t]	Należy wpisać masę brutto pociągu bez uwzględnienia lokomotywy
D3. Długość [m]	Należy wpisać długość składu pociągu bez uwzględnienia lokomotywy a długość lokomotywy zostanie dodana przez system automatycznie. Maksymalna długość pociągu tj. długość składu + długość lokomotywy która, nie może przekraczać wartości zamieszczonych

Nazwa pola	Zawartość pola, sposób wypełnienia
	w tabelicy 2 dodatku 1 do WRJ.
D4. Maks. prędkość [km/h]	Należy wpisać maksymalną dopuszczalną prędkość składu pociągu bez uwzględnienia lokomotywy
D5. Maks. % masy hamującej	Należy wpisać deklarowany przez przewoźnika maksymalny procent rzeczywistej masy hamującej, ustalony zgodnie z postanowieniami Instrukcji Ir-1 (R-1), z jakim przewoźnik może zestawzić pociąg
D6. Nacisk osi [kN]	Należy wpisać maksymalny nacisk osi wagonów
D7. Sposób nastawienia hamulca	Należy wskazać sposób nastawienia hamulca

E. OGRANICZENIA - należy zaznaczyć w przypadku:

Nazwa pola	Zawartość pola, sposób wypełnienia
E1. TWR	(TWR - Towar Niebezpieczny Wysokiego Ryzyka) - ograniczenia zgodnie z RID i Instrukcją Ir- 16
E2. MCT	(MCT- Międzynarodowe Ciągi Tranzytowe) - ograniczenia zgodnie z Załącznikiem 2.2.C Regulaminu
E3. „High – Cube”	ograniczenia związane z przekroczoną skrajnią ładunkową dla kontenerów typu „High-Cube”
E4. 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
E5. Przekroczona skrajnia	ograniczenia związane z przekroczoną skrajnią zgodnie z §3 i §4 Instrukcji Ir-10
E6. Przekroczony nacisk	ograniczenia związane z przekroczonymi maksymalnymi naciskami: osi (zgodnie z Załącznikiem 2.2 Regulaminu lub i liniowymi (zgodnie z Załącznikiem 2.2.A Regulaminu)
E7. Pozostałe przesyłki nadzwyczajne	ograniczenia związane z pozostałymi przesyłkami nadzwyczajnymi, zgodnie z §3 Instrukcji Ir-10
E8. 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 w §19 Regulaminu)

F. TRASA POCIĄGU

NPR	Nazwa 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
ZD	Zmiana drużyny
PH	Postój handlowy
PN	Postój niehandlowy – tylko dla potrzeb przewoźnika
PT	Postój techniczny

PM	Prace manewrowe na stacji z wymianą grup wagonów bez zmiany brutta lub zmiana lokomotywy
ZP	Postój dla pracowników kolejowych
RP	Rodzaj pociągu
PT I:	Serie pojazdów trakcyjnych
PT II:	
PT III:	
VM	Prędkość maksymalna [km/h]
MB [t]	Masa brutto pociągu, bez uwzględnienia lokomotywy, na danym odcinku
TL [m]	Długość pociągu
TS [m]	Długość składu wagonów
MNW [kN/os]	Maksymalny nacisk wagonów
SP	Służba publiczna
PMH	Procent masy hamującej składu wagonów [%]

G. UWAGI I WSKAZÓWKI OGÓLNE OD PRZEWOŹNIKA

Nazwa pola	Zawartość pola, sposób wypełnienia
	<p>Należy wpisać uwagi do konstrukcji pociągu, wnioskowane skomunikowania, wskazać stacje na których będą przełączane wagony do innych pociągów</p> <p>W przypadku wniosku złożonego w ramach aktualizacji RRJ i potrzeby stosowania alternatywnego pojazdu trakcyjnego należy wpisać numer wniosku o opracowanie studium rozkładu jazdy, o którym mowa w § 21 Regulaminu.</p> <p>W przypadku studium rozkładu jazdy, którego celem jest potwierdzenie możliwości zastosowania alternatywnego pojazdu trakcyjnego, należy wpisać numer wniosku o przydzielenie trasy pociągu, którego dotyczy studium.</p> <p>Miejsce na dodatkowe uwagi przewoźnika, nie uwzględnione w pozostałych polach wniosku, dotyczące wnioskowanej trasy pociągu i innych okoliczności mających wpływ na konstruowanie rozkładu jazdy</p>

Klasyfikacja pociągów stosowana w konstrukcji rozkładów jazdy

Dla określenia rodzaju pociągów stosuje się oznaczenia literowe (maksymalnie do pięciu liter).

A. Pociągi pasażerskie

1. Pierwsza i druga litera oznacza:

- 1) EC – EuroCity,
- 2) EN – EuroNight – nocny typu hotelowego komunikacji międzynarodowej,
- 3) EI – ekspresowy InterCity,
- 4) EX – ekspresowy,
- 5) MH – międzywojewódzki pospieszny typu hotelowego,
- 6) MM – międzynarodowy pospieszny,
- 7) MP – międzywojewódzki pospieszny,
- 8) MO – międzywojewódzki osobowy,
- 7a) MA – międzywojewódzki osobowy (autobus szynowy),
- 9) RM – wojewódzki międzynarodowy,
- 10) RP – wojewódzki krajowy pospieszny,
- 11) RO – wojewódzki krajowy osobowy,
- 12) RA – wojewódzki komunikacji aglomeracyjnej,
- 13) AM – wojewódzki międzynarodowy (autobus szynowy),
- 14) AP – wojewódzki osobowy krajowy (autobus szynowy),
- 15) PW – próżny skład pasażerski (do i od pociągów pasażerskich),
- 16) PC – pociąg próbny,
- 17) PX – próżny skład pasażerski do i z naprawy (wagonowy, zespół trakcyjny i autobus szynowy), pojazdy trakcyjne i pomocnicze w stanie nieczynnym,
- 18) PH – skład lokomotyw.

2. Trzecia litera w oznaczeniu określa rodzaj trakcji i oznacza trakcję:

- 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 44122 – pociąg wojewódzki krajowy osobowy, ezt, nr pociągu 44122.

B. Pociągi towarowe

1. Pierwsza i druga litera oznacza:

W ruchu międzynarodowym:

- 1) TA – do priorytetowych przewozów międzynarodowych,
- 2) TC – do międzynarodowych całopociągowych przewozów intermodalnych,
- 3) TG – do międzynarodowych przewozów masowych i granicznych,
- 4) TR – do międzynarodowych przewozów rozproszonych (pojedyncze wagony i grupy wagonów).

W ruchu krajowym:

- 1) TB – do przewozów priorytetowych,
- 2) TD – do całopociągowych przewozów intermodalnych,
- 3) TP – pospieszny o podwyższonym standardzie szybkości technicznej do przewozu ładunków w pojedynczych wagonach i grupach wagonów,
- 4) TN – do przewozów niemasowych w pojedynczych wagonach i grupach wagonów,
- 5) TM – do przewozów masowych w ładownych i próżnych składach całopociągowych,

- 6) TL – liniowy do przewozu ładunków w pojedynczych wagonach i grupach wagonów,
 - 7) TK – zdawczy do obsługi stacji i bocznic w rejonie ciężenia stacji manewrowej,
 - 8) TT – próżne wagony do i z naprawy,
 - 9) TS – próbny oraz inne pociągi,
 - 10) TH – skład lokomotyw.
2. Trzecia litera w oznaczeniu pociągów towarowych określa rodzaj trakcji i oznacza trakcję:
 - 1) P – parową,
 - 2) E – elektryczną,
 - 3) S – spalinową.

C. Pojazdy kolejowe luzem

1. Pierwsza i druga litera oznacza:
 - 1) LM – lokomotywa do i od prac manewrowych w ruchu towarowym,
 - 2) LW - lokomotywa do i od prac manewrowych w ruchu pasażerskim,
 - 3) LP – lokomotywa do i od pociągów pasażerskich,
 - 4) LT – lokomotywa do i od pociągów towarowych,
 - 5) LZ – lokomotywa luzem do i od pociągów utrzymaniowo-naprawczych,
 - 6) LS – pozostałe lokomotywy luzem, pojazd kolejowy zaliczany do taboru specjalnego, pojazd pomocniczy.
2. Trzecia litera określa rodzaj trakcji i oznacza trakcję:
 - 1) P – parową,
 - 2) E – elektryczną – lokomotywy,
 - 3) S – spalinową – lokomotywy.

D. Pociągi utrzymaniowo-naprawcze

1. Pierwsza i druga litera oznacza:
 - 1) ZG – ratunkowy,
 - 2) ZN – inspekcyjny,
 - 3) ZX – gospodarczy,
 - 4) ZH – skład lokomotyw,
 - 5) ZD – diagnostyczny – pociąg lub pojazd pomocniczy dla przeprowadzenia badań lub usuwania awarii infrastruktury kolejowej
2. Trzecia litera określa rodzaj trakcji i oznacza trakcję:
 - 1) E – elektryczną – lokomotywy,
 - 2) J – elektryczne zespoły trakcyjne,
 - 3) S – spalinową – lokomotywy,
 - 4) M – spalinową – zespoły trakcyjne.

Skróty rodzajów pociągów stosowane w konstrukcji rozkładów jazdy

Rodzaje pociągów	Trakcja				
	parowa	elektryczna		spalinowa	
		lokomotywy	zespoły i wagony trakcyjne	lokomotywy	zespoły i wagony trakcyjne
A. Pociągi pasażerskie					
EuroCity	–	ECE	ECJ	ECS	ECM
EuroNight	–	ENE	–	ENS	–

Ekspresowy InterCity	–	EIE	EIJ	EIS	EIM
Ekspresowy	–	EXE	EXJ	EXS	EXM
Międzywojewódzki pospieszny typu hotelowego	–	MHE	–	MHS	–
Międzynarodowy pospieszny	–	MME	MMJ	MMS	MMM
Międzywojewódzki pospieszny	–	MPE	MPJ	MPS	MPM
Międzywojewódzki osobowy	–	MOE	MOJ	MOS	MOM
Międzywojewódzki osobowy (autobus szynowy)	–	–	MAJ	–	MAM
Wojewódzki międzynarodowy	RMP	RME	RMJ	RMS	RMM
Wojewódzki krajowy pospieszny	RPP	RPE	RPJ	RPS	RPM
Wojewódzki krajowy osobowy	ROP	ROE	ROJ	ROS	ROM
Wojewódzki komunikacji aglomeracyjnej	–	RAE	RAJ	RAS	RAM
Wojewódzki międzynarodowy (autobus szynowy)	–	–	AMJ	–	AMM
Wojewódzki osobowy krajowy (autobus szynowy)	–	–	APJ	–	APM
Próżny skład pasażerski – do i od pociągów pasażerskich	PWP	PWE	PWJ	PWS	PWM
Próżny skład pasażerski – próbny	–	PCE	PCJ	PCS	PCM
Próżny skład pasażerski – do i z naprawy	–	PXE	PXJ	PXS	PXM
Skład lokomotyw – powyżej 3 lokomotyw	PHP	PHE	–	PHS	–
B. Pociągi towarowe					
1. Pociągi towarowe w ruchu międzynarodowym					
Do priorytetowych przewozów międzynarodowych	–	TAE	–	TAS	–
Do międzynarodowych całopociągowych przewozów intermodalnych	–	TCE	–	TCS	–
Do międzynarodowych przewozów masowych i granicznych	–	TGE	–	TGS	–
Do międzynarodowych przewozów rozproszonych (pojedyncze wagony i grupy wagonów)	–	TRE	–	TRS	–
2. Pociągi towarowe w ruchu krajowym					
Do przewozów priorytetowych	–	TBE	–	TBS	–
Do całopociągowych przewozów intermodalnych	–	TDE	–	TDS	–

Pospieszny o podwyższonym standardzie szybkości technicznej do przewozu ładunków w pojedynczych wagonach i grupach wagonów	–	TPE	–	TPS	–
Do przewozów niemasowych w pojedynczych wagonach i grupach wagonów	–	TNE	–	TNS	–
Do przewozów masowych w ładownych i próżnych składach całopociągowych	–	TME	–	TMS	–
Liniowy do przewozu ładunków w pojedynczych wagonach i grupach wagonów	–	TLE	–	TLS	–
Zdawczy do obsługi stacji i bocznic w rejonie ciążenia stacji manewrowej	TKP	TKE	–	TKS	–
Próżne wagony do i z naprawy	–	TTE	–	TTS	–
Próbny oraz inne pociągi	–	TSE	–	TSS	–
Skład lokomotyw – powyżej 3 lokomotyw	–	THE	–	THS	–
C. Pojazdy kolejowe luzem					
Lokomotywa do i od prac manewrowych w ruchu towarowym	–	LME	–	LMS	–
Lokomotywa do i od prac manewrowych w ruchu pasażerskim	–	LWE	–	LWS	–
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	–	LZE	–	LZS	–
Pozostałe lokomotywy luzem, pojazd kolejowy, zaliczany do taboru specjalnego, pojazd pomocniczy	–	LSE	–	LSS	–
D. Pociągi utrzymaniowo-naprawcze					
Ratunkowy	–	ZGE	ZGJ	ZGS	ZGM
Inspekcyjny	–	ZNE	ZNJ	ZNS	ZNM
Gospodarczy	–	ZXE	–	ZXS	ZXM
Skład lokomotyw – powyżej 3 lokomotyw	–	ZHE	–	ZHS	–
Diagnostyczny	–	ZDE	ZDJ	ZDS	ZDM

POWIADOMIENIE Nr ...
o przydzielonych trasach pociągów
w ramach rocznego rozkładu jazdy 2014/2015

Nazwa przewoźnika kolejowego:

Liczba przydzielonych tras pociągów objętych Powiadomieniem:

Zamówiona praca eksploatacyjna (pockm) na liniach PLK:

za PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

za Przewoźnika

.....

.....

data:

data: