



**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 ustalanego 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 2015/2016 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 ustalone jest z uwzględnieniem średniodobowego obciążenia odcinków linii kolejowych w 2014 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	$0 < N \leq 6$	$6 < N \leq 10$	$10 < N \leq 20$	$20 < N \leq 40$	$N > 40$