



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych



REGULAMIN SIECI 2024/2025

Regulamin sieci 2024/2025 przyjęty do stosowania Uchwałą Nr 863/2023 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 17 października 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
1	11.12.2023	Załączniki: 1, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.11, 2.12, 2.13, 2.14, 2.15, 2.16, 2.17, 2.18, 3.1, 9.1, 9.2, 9.3



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	27
3.2.3.	Licencje	28
3.2.4.	Certyfikat bezpieczeństwa	28
3.2.5.	Ubezpieczenie.....	28
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	31
3.3.4.	Ogólne warunki handlowe.....	32
3.4.	Szczegółne 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	37
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	57
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	60
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	73
6.	EKSPLLOATACJA	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 rozrządzania 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 Rocznej 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

Cennik:

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

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

² Załącznik zostanie opublikowany niezwłocznie po jego opracowaniu

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



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 wnioski 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 przepelnienia** – 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 zewnętrznych 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 wykraczająca 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 wykraczającym 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) **wykras 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)

1. 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](#):
 - 1) **Korytarz Towarowy nr 5 - Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie (RFC5):**
Świnoujście / Gdynia – Katowice – Ostrawa / Żylin – Bratysława / Wiedeń – / Klagenfurt – Udine – (Wenecja – Bolonia/Rawenna) / Triest / – Graz – Maribor – Lublana – Koper / Triest;
 - 2) **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);
 - 3) **Bursztynowy Korytarz Towarowy nr 11 (RFC11):**
Koper – Lublana / Zalaszentiván – Sopron / Csorna / (granica węgiersko-serbska) – Kelebia – Budapeszt / Komárom – Leopoldov / Rajka – Bratysława – Żilina – Katowice / Kraków – Warszawa / Łuków – Terespol – (granica polsko-białoruska).Wykaz linii kolejowych zaliczanych do ww. europejskich korytarzy towarowych zawiera **załącznik 2.17**.
2. 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:
 - 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.

1.7.2. RailNetEurope oraz pozostała współpraca międzynarodowa

1. PLK jest członkiem RailNetEurope (RNE), która jest organizacją zrzeszającą europejskich zarządców infrastruktury kolejowej i organy przydzielające.
2. Informacje na temat międzynarodowej współpracy zarządców infrastruktury kolejowej państw zrzeszonych w RNE publikuje się w języku angielskim na stronie: <http://www.rne.eu/organisation>.
3. Wersje anglojęzyczne regulaminów sieci państw zrzeszonych w RNE są publikowane pod adresem: <http://www.rne.eu/organisation/network-statements/>
4. Podstawowe narzędzia informatyczne RNE:
 - 1) **PCS** - Path Coordination System - system koordynacji tras pociągów: <http://pcs.rne.eu/>
 - 2) **TIS** - Train Information System - system informacji o pociągach: <http://tis.rne.eu/>
 - 3) **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)

5. 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 któregośkolwiek 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 **Wytocznych 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 (półsamoczynnej) 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 kolejną 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

- Wykaz linii udostępnianych przez PLK zawiera **załącznik 1**.
- Na liniach udostępnianych przez PLK występują ograniczenia eksploatacyjne, które mogą wynikać między innymi z:
 - planowych zamknięć torowych wynikających z prac inwestycyjnych, modernizacyjnych, remontowych i bieżącego utrzymania;
 - nieplanowych zamknięć torowych wynikających z uszkodzeń infrastruktury kolejowej;
 - nieujętych w planowaniu długoterminowym zamknięć wynikających z realizacji dodatkowych zadań inwestycyjnych i modernizacyjnych;
 - czasowych ograniczeń w użytkowaniu fragmentów linii kolejowych lub pracy posterunków ruchu zawartych w **załączniku 2.7**;
 - przerw technologicznych;
 - uszkodzeń taboru;
 - wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych;
 - zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy;
 - potrzeb związanych z bezpieczeństwem i obronnością państwa;
 - 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) poświadczoną 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 wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy o wykorzystanie, szkody doznała osoba trzecia, strona która wyrównała osobie trzeciej doznana 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 uiszczania.
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, 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 będący 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**.
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, postoju 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 - wniosek 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.
3. 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

4. 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:

- 1) 1030 mm dla profilu B.2;
- 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 jazdy pociągowej powinny mieć uruchomiony wyżej wymieniony system.

5. 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*.
6. Zestawy kołowe taboru muszą zapewnić elektryczne zwieranie toków szynowych – rezystancja zestawu kołowego nie może być większa niż 50 mΩ.
7. 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 szczękowe 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 rozrządzania wagonów, nieujęte w aktualnie obowiązujących przepisach i instrukcjach, a wynikające ze specyfiki obiektu wyposażonego w urządzenia automatycznego sterowania rozrządzaniem, 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*.

8. 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.
9. 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 uniemożliwiające przesunięcie, emisję ładunku poprzez np. pylenie, wywiewanie, usypywanie, wylanie, wyciekanie i uwalnianie oraz emisję energii.
10. 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 kłap spustowych i urządzeń zsykowych, 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 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. / Automatyka i Telekomunikacja*.
- W przypadku pojazdów kolejowych wyposażonych w radiotelefon sieci pociągowej, w lokalizacjach, gdzie zachodzi konieczność wykonywania manewrów przez przewoźnika, istnieje możliwość zaprogramowania w tych radiotelefonach kanałów sieci manewrowej, zgodnie z danymi udostępnionymi przez PLK i możliwościami technicznymi w danej lokalizacji.
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 oraz parametrów częstotliwości manewrowych wykorzystywanych na stacjach, na których istnieje sieć manewrowa - 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 radiolączności 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: ld.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 kolejną 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 kolejną 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 kolejną zawarte są w „Instrukcji o postępowaniu przy przewozie kolejną 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: id@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 uwzględnia 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: ld@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 Osobowa – Gdańsk Główny	cała linia
202	Gdańsk Główny - Stargard	cała linia
213	Reda - Hel	cała linia
229	Pruszcz Gdański – Łeba	Łębork - 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 ruchu 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 druga³ 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:

³ 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

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. 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 ustala 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 progu 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 uwzględnia 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 uwzględnia 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: ld@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 wniosek o przydzielenie trasy pociągu, dla którego projekt RRJ nie spełnia określonych wymagań, a wnioski niewycofane PLK przyjmuje jako zaakceptowane.

Jeżeli PLK uwzględnia uwagi lub propozycje zmian, o których mowa w ust. 11, uzgadnia z aplikantem projekt rozkładu jazdy pociągów, 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 umożliwia 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 umożliwia 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 pożądaných 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 umożliwia 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 między 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 przepełniony 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 1200 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 uzgodnionych części projektu zmiany rozkładu jazdy pociągów, zarządza zmianę rozkładu jazdy pociągów.
24. PLK umożliwia 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, PLK nie nalicza 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 i transgranicznych 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/poekm, 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;⁴
 - 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.

Kara pieniężna nie jest naliczana przewoźnikowi, jeśli wydłużony postój pojazdów kolejowych przewoźnika wynika z przyczyn leżących po stronie PLK.

⁴ 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.

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.

Dla każdych 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 „**Wytocznych 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 dojazdu 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

1. Opłata rezerwacyjna pobierana od aplikantów za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, jeżeli:
 - 1) 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;
 - 2) 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](#).
2. 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:
 - 1) w przypadku braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu **25%** opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu;
 - 2) w przypadku złożenia rezygnacji **do dnia 13 listopada 2024 r.**, opłata rezerwacyjna:
 - a) za okres od dnia planowanego uruchomienia pociągu objętego rezygnacją do dnia 13 kwietnia 2025 r. wynosi **25%** opłaty podstawowej,
 - b) za okres od dnia 14 kwietnia 2025 r. do końca obowiązywania RRJ wynosi **5%** opłaty podstawowej;
 - 3) w przypadku złożenia rezygnacji **do dnia 24 stycznia 2025 r.**, opłata rezerwacyjna:
 - a) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia 14 czerwca 2025 r. wynosi **25%** opłaty podstawowej,
 - b) za okres od dnia 15 czerwca 2025 r. do końca obowiązywania RRJ wynosi **5%** opłaty podstawowej;
 - 4) w przypadku złożenia rezygnacji **do dnia 25 kwietnia 2025 r.**, opłata rezerwacyjna:
 - a) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia 31 sierpnia 2025 r. wynosi **25%** opłaty podstawowej,
 - b) za okres od dnia 1 września 2025 r. do końca obowiązywania RRJ wynosi **5%** opłaty podstawowej;
 - 5) w przypadku złożenia rezygnacji **do dnia 27 maja 2025 r.**, opłata rezerwacyjna:
 - a) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia 28 września 2025 r. wynosi **25%** opłaty podstawowej,
 - b) za okres od dnia 29 września 2025 r. do końca obowiązywania RRJ wynosi **5%** opłaty podstawowej.
3. 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:
 - 1) **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;

- 2) **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;
 - 3) **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) ...,... %⁵ dla pociągów pasażerskich;
 - 2) ...,... %⁶ 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);

⁵ Wartość zostanie podana po zamknięciu rozliczenia RJP 2023/2024

⁶ Wartość zostanie podana po zamknięciu rozliczenia RJP 2023/2024

- 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). 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 przesiadli 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 zdąża 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 „zdejściu” 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 ...,... zł⁷ (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.

⁷ Stawka zostanie uzupełniona po ustaleniu cennika na RJP 2024/2025 oraz po pierwszym półroczu 2024 r.

4. W przypadku, gdy opóźnienie pociągu, za które należna jest 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.
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, odpowiedzialność ponosi podmiot odpowiedzialny za spowodowanie pierwotnego opóźnienia.
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 rozstrzygania 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 podróznymi, 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) relację 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 stawienia się 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](#).

W przypadku stwierdzenia przez przewoźnika braku zasadności obciążenia kosztami za usługę ściągnięcia taboru lub czasu trwania tej usługi, przewoźnik składa reklamację wraz z uzasadnieniem na adres: ius@plk-sa.pl.

PLK ponownie weryfikuje zasadność obciążenia kosztami usługi ściągnięcia taboru, a w przypadku konieczności weryfikacji czasu trwania tej usługi, występuje do przewoźnika, który usługę wykonał.

W przypadku zasadności złożonej przez przewoźnika reklamacji, PLK dokonuje korekty rozliczenia kosztów z tego tytułu.

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 umożliwia przewoźnikowi nieodpłatny 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. Za zabezpieczenie hasła i dane wprowadzone do systemu SEPE odpowiedzialność ponosi przewoźnik.
5. PLK umożliwia przewoźnikom pozyskiwanie informacji na temat bieżącej sytuacji ruchowej na sieci kolejowej, poprzez odpłatny dostęp do systemu SEPE moduł Wykres ruchu, w którym przewoźnik ma możliwość podglądu wykresów ruchu rzeczywistych przebiegów własnych pociągów oraz pozostałych przewoźników w zakresie: rodzaj pociągu, numer pociągu i zamówienia, relację i termin kursowania, czasy przejazdu na poszczególnych posterunkach ruchu – bez oznaczenia przewoźnika.
6. Informacji o warunkach przydzielenia przewoźnikowi dostępu do modułu Wykres ruchu oraz o pozostałych modułach systemu SEPE, 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.