PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Załącznik do uchwały Nr 1200/2015
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 15 grudnia 2015 r.

INSTRUKCJA

o rozkładzie jazdy pociągów

Ir-11

Warszawa, 2015 rok

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2015 r. poz.1297).

Właściciel: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wydawca: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Rozkładów Jazdy
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
tel. 22 47 32 590
www.plk-sa.pl, e-mail: ij@plk-sa.pl

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

Spis treści

Rozdział 1 – Postanowienia ogólne 5
§ 1. Cel instrukcji 5
§ 2. Określenie i rola rozkładu jazdy 5
§ 3. Definicje i używane skróty 6
§ 4. Przepisy uzupełniające 8
Rozdział 2 – Proces opracowania rozkładu jazdy 9
§ 5. Harmonogram opracowania rocznego rozkładu jazdy 9
§ 6. Kalendarz prac międzynarodowych 10
§ 7. Proces konstrukcji rocznego rozkładu jazdy 11
§ 8. Procedura wdrożenia rocznego rozkładu jazdy 13
§ 9. Aktualizacja Rocznego Rozkładu Jazdy 13
§ 10. Zastępczy Rozkład Jazdy 14
§ 11. Zmiana czasu 15
§ 12. Indywidualny Rozkład Jazdy 16
§ 13. Studium Rozkładu Jazdy 16
§ 14. Trasy z Katalogu PLK 16
Rozdział 3 – Technika opracowania rozkładu jazdy 17
§ 15. Przygotowanie do konstrukcji rozkładu jazdy 17
§ 16. Wykres ruchu pociągów 18
§ 17. Zawartość wykresu ruchu 19
§ 18. Zasady przygotowania czasu przejazdu pociągów 21
§ 19. Ogólne zasady konstrukcji rozkładu jazdy 24
§ 20. Zasady konstrukcji zastępczego rozkładu jazdy 27
§ 21. Numeracja pociągów 29
§ 22. Skomunikowania pociągów pasażerskich 32
Rozdział 4 – Aplikacje wspomagania konstrukcji rozkładu jazdy 35
§ 23. SKRJ – System Konstrukcji Rozkładu Jazdy 35
§ 24. ISZTP – Internetowy System Zamawiania Trasy Pociągu 37
§ 25. Elektroniczny wniosek o przydzielenie trasy pociągu 40
§ 26. POS – Prowadzenie Opisu Sieci 41
§ 27. PCS - Path Coordination System 43

Rozdział 5 – Wydawnictwa rozkładu jazdy 45
§ 28. WRJ – wewnętrzny rozkład jazdy, strony stałe, karty rozkładu jazdy 45
§ 29. Dodatki do wewnętrznego rozkładu jazdy 47
§ 30. Portal PLK dla Pasażera (PDP) 48
§ 31. Zarządzenie rozkładu jazdy.....52

Załączniki

Załącznik 1. Harmonogram opracowania Rocznego Rozkładu Jazdy 53
Załącznik 2. Wykres ruchu pociągów 55
Załącznik 3. Wniosek o przydzielenie trasy pociągu 56
Załącznik 4. Opis wyróżników na kartach rozkładu jazdy 58
Załącznik 5. Karta rozkładu jazdy dla pociągu 61
Załącznik 6. Opis skrótów i objaśnień rodzajów pociągów 65
Załącznik 7. Opis symboli i terminów kursowania pociągów 67

Rozdział 1
Postanowienia ogólne

§ 1. Cel instrukcji

1. Instrukcja o rozkładzie jazdy pociągów Ir - 11 (zwana dalej „instrukcją”) ma na celu usystematyzowanie i ujednolicenie zasad związanych z opracowaniem i publikacją rozkładu jazdy pociągów.
2. Postanowienia instrukcji dotyczą obszaru sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (zwaną dalej PKP PLK S.A.) oraz odcinków linii kolejowych innych zarządców infrastruktury, dla których PKP PLK S.A. opracowuje rozkład jazdy na podstawie zawartych umów.

§ 2. Określenie i rola rozkładu jazdy

1. Rozkład jazdy pociągów jest to plan, według którego mają odbywać się przejazdy pociągów na danej sieci kolejowej lub na jej części w czasie, w którym on obowiązuje.
2. Prawidłowa budowa rozkładu jazdy pociągów i jego ścisłe wykonywanie ma bezpośredni wpływ na sprawność przewozów kolejowych, regularny, punktualny i bezpieczny ruch pociągów oraz konkurencyjność kolei, jej pozycję oraz przyszłość na rynku przewozowym zapewnia spełnienie oczekiwań klientów, jak również wyniki ekonomiczne.
3. Rozkład jazdy pociągów wraz z dodatkami do wewnętrznego rozkładu jazdy jest podstawowym planem pracy zarządcy infrastruktury oraz przewoźników, którego realizacji powinny być podporządkowane zadania jednostek organizacyjnych. Stanowi ofertę przewozową, reklamę usług i nieodzowną formę organizacji pracy transportu kolejowego. Umożliwia klientom kolei zapoznanie się z godziną rozpoczęcia i zakończenia podróży, trasą przejazdu, jakością odbywania podróży, czasem nadania i odbioru przesyłek oraz sposobem ich przewozu.
4. Zadaniem rozkładu jazdy pociągów jest planowe zorganizowanie usługi przewozowej zadawalającej licencjonowanych przewoźników kolejowych oraz ich klientów w sposób racjonalny, terminowy i ekonomiczny, z zachowaniem obowiązujących procedur opracowania rozkładu jazdy, zasad prowadzenia ruchu

pociągów i realności wykonania przewozów w okresie przewozów normalnych, jak i szczytowych, oraz dostosowanie podaży jakościowej i ilościowej usług do występującego popytu i standardów transportowych, z uwzględnieniem możliwości techniczno-eksploatacyjnych, taborowych i zasobów kadrowych.

5. Na jakość rozkładu jazdy pociągów mają wpływ:
   1) godziny odjazdów i przyjazdów pociągów oraz ich relacje;
   2) czas trwania podróży lub przewozu ładunków;
   3) częstotliwość kursowania pociągów w poszczególnych relacjach i kategoriach;
   4) skomunikowania pociągów;
   5) prawidłowa realizacja, zapewniająca punktualność kursowania pociągów.

§ 3. Definicje i używane skróty

1. Roczny Rozkład Jazdy Pociągów (RRJ) – rozkład jazdy pociągów obowiązujący pomiędzy dwoma kolejnymi zmianami rozkładu jazdy pociągów następującymi o północy w drugą sobotę grudnia.
2. Zastępczy Rozkład Jazdy Pociągów (ZRJ) – roczny rozkład jazdy dostosowywany w okresie prowadzenia prac remontowych i modernizacyjnych. Szczegółowe terminy opracowania organizacji ZRJ określa instrukcja „Zasady organizacji i udzielania zamknięć torowych Ir-19”.
3. Przejściowy Rozkład Jazdy Pociągów (PRJ) – rozkład jazdy opracowywany na krótki przedział czasowy (do 24 godzin) z uwagi na zmiany związane z przejściem jednego RRJ w kolejny oraz wprowadzeniem i odwołaniem czasu letniego środkowoeuropejskiego.
4. Indywidualny Rozkład Jazdy Pociągów (IRJ) – rozkład jazdy opracowany na indywidualny wniosek przewoźnika, na jeden lub więcej terminów kursowania w ramach pozostałej wolnej zdolności przepustowej.
5. Trasy z Katalogu PLK w ramach rozkładu jazdy (Katalog PLK) – oferta tras pociągów, dla których przygotowano rozkład jazdy pociągów na okres obowiązywania RRJ w oparciu o parametry przyjęte przez PKP PLK S.A.
6. PAPs – Pre-Arranged Paths – wstępnie ustalone trasy pociągów towarowych opracowywane zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 913/2010 z dnia 22 września 2010r.

7. Studium Rozkładu Jazdy Pociągu (SRJ) – propozycja rozkładu jazdy pociągu, niestanowiąca podstawy do realizacji przejazdu, będąca wstępną informacją dotyczącą drogi i czasu przejazdu, pozwalająca oszacować koszty przejazdu.
8. Regulamin – „Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów (…)" określający warunki udostępniania i korzystania z infrastruktury kolejowej, zawierający opis sieci kolejowej, wzory dokumentów, wykaz przepisów wewnętrznych obowiązujących przewoźnika oraz dane teleadresowe PKP PLK S.A.
9. Cennik – stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów i opłat dodatkowych.
10. ISZTP – Internetowy System Zamawiania Trasy Pociągu.
11. POS – Prowadzenie Opisu Sieci.
12. SKRJ – System Konstrukcji Rozkładów Jazdy.
13. WRJ – Wewnętrzny rozkład jazdy pociągów przeznaczony do użytku pracowników PKP PLK S.A. i przewoźników.
14. PCS – Path Coordination System – internetowy system koordynacji tras pociągów międzynarodowych.
15. RNE – Rail Net Europe – europejskie stowarzyszenie zarządców infrastruktury i urzędów alokujących przepustowość.
16. FTE – Forum Train Europe – europejska platforma koordynacyjna dla przewoźników kolejowych współpracująca z RNE w zakresie koordynacji i synchronizacji opracowania międzynarodowego rozkładu jazdy.
17. UIC – International Union of Railways – międzynarodowy związek kolei zrzeszający koleje z całego świata.
18. OSŻD – Organizacja Współpracy Kolei – jej członkami są ministerstwa transportu i centralne organy państwowe kierujące transportem kolejowym z 27 krajów Europy i Azji.
19. Chronometraż – komisyjne przeprowadzenie pomiarów dla sprawdzenia poprawności przyjętych wartości (np. czasu postoju) zastosowanych w rozkładzie jazdy z udziałem przedstawicieli zainteresowanych jednostek organizacyjnych.

§ 4. Przepisy uzupełniające

1. „Zasady udzielania i organizacji zamknięć torowych Ir-19” określają wszystkie procedury związane z planowaniem, procesem przygotowań i opracowaniem ZRJ a także harmonogram wszystkich tych czynności w sposób jednolity dla całej sieci PKP PLK S.A.

Rozdział 2
Proces opracowania rozkładu jazdy

§ 5. Harmonogram opracowania rocznego rozkładu jazdy pociągów

1. Harmonogram opracowania rocznego rozkładu jazdy, którego wzór stanowi Załącznik 1 jest dokumentem szczegółowo określającym terminarz konstrukcji nowego rocznego rozkładu jazdy.
2. Harmonogram stanowi załącznik do Regulaminu.
3. Prace nad nowym RRJ rozpoczynają się od przygotowania Harmonogramu opracowania rocznego rozkładu jazdy, który składa się z 4 części:
   1) A - konstrukcja rocznego rozkładu jazdy pociągów;
   2) B - konferencje i narady;
   3) C - przygotowania i prace programowe do konstrukcji RRJ;
   4) D - opracowanie wydawnictw rocznego rozkładu jazdy.
4. W części:
   1) A wyznaczone są wszystkie daty związane ze składaniem wniosków i konstrukcją rozkładu jazdy oddzielnie dla pociągów pasażerskich i towarowych;
   2) B zawarty jest terminarz narad, konferencji krajowych i międzynarodowych, na których prowadzone są prace konstrukcyjne i uzgodnienia nowego RRJ;
   3) C wskazane są daty zakończenia poszczególnych etapów prac związanych z przygotowaniem bazy POS zawierającej parametry udostępnianych linii kolejowych;
   4) D podane są daty zakończenia prac związanych z przygotowaniem i publikacją wydawnictw wewnętrznego rozkładu jazdy.
5. Każda z części podzielona jest na cztery główne kolumny:
   1) kolumna 1 „Wyszczególnienie czynności” zawiera opis prac, które należy wykonać;
   2) kolumna 2 „Jednostka opracowująca/odpowiedzialna wskazuje jednostki organizacyjne odpowiedzialne za przygotowanie materiałów;
   3) kolumna 3 „Termin realizacji” wskazuje termin zakończenia prac;
   4) kolumna 4 wskazuje jednostkę organizacyjną otrzymującą opracowany materiał.

§ 6. Kalendarz prac międzynarodowych

1. Przygotowanie rozkładu jazdy pociągów międzynarodowych odbywa się na podstawie:
   1) ustaleń FTE – z dnia 05.11.2003r. w sprawie procesu planowania rozkładu jazdy pociągów międzynarodowych;
   2) ustaleń RNE – z dnia 30.05.2005r. w sprawie procesu planowania rozkładu jazdy pociągów międzynarodowych.
2. Proces RNE/FTE planowania rocznego rozkładu jazdy pociągów międzynarodowych obejmuje cztery fazy:
   1) faza strategicznego planowania rocznego rozkładu jazdy - obejmuje okres od 48 do 12 miesięcy przed jego wdrożeniem. W tym czasie prowadzone są wśród przewoźników ankiety, w których podawane są wymagania odnośnie planowanych przewozów. Na podstawie ankiet oraz danych o infrastrukturze sporządzana jest przez RNE strategiczna koncepcja dostępnej zdolności przepustowej;
   2) faza doradcza - obejmuje okres od 24 do 8 miesięcy przed wdrożeniem rozkładu jazdy. W tym czasie przewoźnicy planują nową wstępną ofertę przewozową oraz warunki jej wprowadzenia. Zarządcy infrastruktury doradzają przewoźnikom oraz sprawdzają możliwości realizacji tak przygotowywanej oferty. Prace prowadzone są według Karty UIC C6 w okresie od 13 do 11 miesięcy przed wdrożeniem rozkładu jazdy na posiedzeniach „Route Management” dla ruchu pasażerskiego oraz Związków Ofertowych dla ruchu towarowego. Następnie przygotowana oferta jest szczegółowo omawiana z udziałem wszystkich zainteresowanych na globalnych europejskich konferencjach FTE osobno dla ruchu pasażerskiego i towarowego. Szczegółowe dane odnośnie planowanych tras pociągów są wprowadzane do aplikacji PCS;
   3) faza przygotowania projektu rocznego rozkładu jazdy - trwa od ostatniego dnia składania wniosków na pociągi międzynarodowe (drugi poniedziałek kwietnia) do 5 miesięcy przed wdrożeniem rozkładu jazdy. Jest to faza opracowania rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków. W czerwcu odbywa się konferencja techniczna RNE, na której harmonizowane są trasy pociągów

na przejściach granicznych i kończy się przekazaniem projektu rozkładu jazdy przewoźnikom;

4) faza alokacji tras i konsultacji - polega na analizie tras przez przewoźników z ich akceptacją lub zgłoszeniem uwag do zarządców. W tym czasie odbywają się w zależności od potrzeb dwu lub wielostronne konferencje graniczne uzgadniające ostateczny rozkład jazdy na przejściach granicznych. Faza kończy się ostateczną akceptacją tras pociągów międzynarodowych.

3. Ponadto dla opracowania rozkładu jazdy pociągów międzynarodowych przekraczających granice Unii Europejskiej (Ukraina, Białoruś, Rosja) w ramach OSŻD są prowadzone prace na konferencjach dla ruchu pasażerskiego i towarowego.

§ 7. Proces konstrukcji rocznego rozkładu jazdy

1. Proces konstrukcji rocznego rozkładu jazdy jest w całości realizowany za pomocą informatycznych aplikacji SKRJ i ISZTP w oparciu o zawartość bazy POS. Występują w nim 4 etapy:
   1) Etap 1. (wrzesień – styczeń) - przygotowanie aplikacji SKRJ i ISZTP wspierających konstruktora i przewoźnika oraz przygotowanie danych w bazie POS w zakresie nowych parametrów linii kolejowych;
   2) Etap 2. (listopad – styczeń) – opracowanie tras PAPs;
   3) Etap 3. (styczeń – marzec) – opracowanie tras wzorcowych na podstawie wniosków przewoźników. Trasy te należy konstruować z uwzględnieniem rezerw zgodnie z § 18 instrukcji. Umożliwiają one przewoźnikom zapoznanie się z nowymi parametrami linii kolejowych oraz czasami przejazdu w poszczególnych relacjach. Na ich podstawie przewoźnicy planują swoją ofertę, ilość tras w poszczególnych relacjach, możliwości skomunikowań, a także prowadzą wzajemne uzgodnienia. W trakcie tego etapu omawiane są wstępne założenia dla planowanych cykli pociągów w poszczególnych relacjach;
   4) Etap 4. – (marzec – wrzesień) konstrukcja nowego rocznego rozkładu jazdy:
      a) rozpoczyna się od złożenia przez przewoźników elektronicznych wniosków poprzez aplikację ISZTP. Wnioski te są przesyłane do poczekalni aplikacji SKRJ,

b) konstruktor, przyjmując i wyznaczając trasę pociągu powinien sprawdzić:
   - prawidłowość wskazanej we wniosku drogi przebiegu,
   - długość pociągu pod względem zgodności z długością peronów dla postojów handlowych w przypadku pociągów pasażerskich oraz zgodności z Tabelą 2 Dodatku 1 do WRJ dla pociągów towarowych,

c) w przypadku ujawnienia przekroczenia długości pociągu należy poinformować o tym wnioskodawcę oraz bezpośredniego zwierzchnika służbowego. Jednocześnie w takich przypadkach przewoźnicy zobowiązani są wdrożyć procedury zapewniające bezpieczeństwo pasażerów;

Każdą trasę należy opracować na wykresie ruchu z uwzględnieniem przewidzianych rezerw eksploatacyjnych i modernizacyjnych.

2. Faza konstrukcji rozkładu jazdy jest prowadzona przy czynnym współudziale zainteresowanych przewoźników, z którymi należy konsultować wszystkie elementy mające wpływ na przyszłą jakość rozkładu jazdy. W tym czasie organizowane są konferencje krajowe dla przewoźników pasażerskich, na których:
   1) wspólnie prowadzone są prace i uzgodnienia w zakresie planowanych cykli oraz skomunikowań pociągów;
   2) dokonywana jest koordynacja tras w celu rozwiązania stwierdzonych konfliktów pomiędzy pociągami różnych przewoźników.

   Faza konstrukcji kończy się przygotowaniem projektu rocznego rozkładu jazdy, który jest przekazywany do analizy przewoźnikom.
3. W ciągu miesiąca od momentu przekazania projektu przewoźnicy sprawdzają przygotowany projekt, akceptują go bądź zgłaszają swoje uwagi.
4. Przez następne dwa tygodnie zgłoszone uwagi są analizowane i w miarę możliwości wprowadzane do rozkładu jazdy. W przypadku braku możliwości ich realizacji należy o tym poinformować przewoźnika. Opracowany rozkład jazdy podlega ostatecznej akceptacji przez przewoźników.
5. Na trzy miesiące przed wejściem w życie rozkładu jazdy jest on przekazywany przewoźnikom w formie „Powiadomienia Nr … o przydzielonych trasach pociągów w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów ….” według wzoru znajdującego się w załączniku do Regulaminu.
6. Na powiadomieniu wskazana jest nazwa przewoźnika kolejowego, liczba przydzielonych tras pociągów oraz zamówiona praca eksploatacyjna na liniach

PKP PLK S.A. w danym rozkładzie jazdy. Jednocześnie przewoźnik uzyskuje możliwość pobrania z aplikacji ISZTP opracowanego rozkładu jazdy w formie kart wewnętrznego rozkładu jazdy osobno dla każdego pociągu.

7. Równolegle dane nowego rozkładu jazdy udostępniane są zainteresowanym jednostkom organizacyjnym PKP PLK S.A.

§ 8. Procedura wdrożenia rocznego rozkładu jazdy

1. Zmiana rozkładu jazdy pociągów następuje o północy w drugą sobotę grudnia każdego roku.
2. Przejściowy rozkład jazdy opracowuje się na podstawie uzgodnień międzynarodowych oraz wniosków i materiałów zgłaszanych przez zainteresowanych przewoźników:
   1) przewoźnicy opracowują plany obiegów składów, lokomotyw i drużyn pociągowych dla nowych pociągów i dla tych, których rozkład jazdy został zmieniony;
   2) na podstawie planów, o których mowa w pkt. 1 przewoźnicy składają wnioski na trasy pociągów kursujących w noc zmiany rozkładu jazdy;
   3) pociągi kursujące w czasie zmiany rozkładu jazdy należy trasować z uwzględnieniem kolizji w aktualnym, a po zmianie w nowym rozkładzie jazdy;
   4) pociągi, o których mowa w pkt. 2, mogą kursować z odstępstwami od obowiązującego lub nowego rozkładu jazdy;
   5) rozkład jazdy na noc przejściową należy zarządzić zgodnie z terminami wskazanymi w Regulaminie.

§ 9. Aktualizacja Rocznego Rozkładu Jazdy

1. PKP PLK S.A. w trakcie obowiązywania RRJ, umożliwia przewoźnikom dokonanie jego aktualizacji polegających na:
   1) wprowadzeniu zmian do przydzielonych tras pociągów;
   2) wprowadzeniu nowych tras pociągów.
2. Szczegółowe terminy aktualizacji rozkładu jazdy, sposobu składania wniosków przez przewoźników, możliwych do wprowadzenia zmian oraz sposób ustalania opłat za opracowane zmiany określa Regulamin.

3. Terminy aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów mogą dotyczyć wszystkich rodzajów pociągów lub tylko pociągów towarowych.
4. W przypadku aktualizacji rozkładu jazdy pociągów pasażerskich i towarowych PKP PLK S.A. równocześnie przeprowadza korektę danych w bazie POS w zakresie wszystkich parametrów.
5. Aktualizacja rozkładu jazdy jest realizowana w ramach dostępnej wolnej przepustowości.
6. W przypadku kolizji tras pociągów wprowadzonych w ramach aktualizacji z trasami pociągów niezmienianych, wdrożenie zmian uzależnione jest od wyrażenia zgody przez przewoźnika, którego trasa musi zostać zmieniona dla realizacji nowego wniosku.
7. Analogicznie do konstrukcji RRJ opracowane trasy podlegają akceptacji zainteresowanych przewoźników, po której są udostępniane do pobrania w aplikacji ISZTP.

§ 10. Zastępczy Rozkład Jazdy

1. W czasie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy występują ograniczenia w przepustowości mające wpływ na ruch pociągów, związane z koniecznością prowadzenia robót wynikających z:
   1) potrzeb modernizacji, rewitalizacji, napraw bieżących;
   2) konieczności usunięcia awarii;
   3) wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych.
2. W celu przygotowania organizacji ruchu, która szczegółowo uwzględnia występujące ograniczenia konstruowany jest ZRJ, opracowywany kompleksowo dla całej sieci PKP PLK S.A. i uwzględniający wszystkie prowadzone w danym okresie roboty mające wpływ na trasy pociągów.
3. Przygotowanie każdej organizacji wymaga opracowania szczegółowych zasad prowadzenia ruchu (regulaminy tymczasowe prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót), które zapewnią bezpieczne prowadzenie ruchu pociągów i maksymalne wykorzystanie zdolności przepustowej, przy uwzględnieniu istniejących miejscowych warunków techniczno-ruchowych odcinków objętych robotami oraz wprowadzanych ograniczeń prędkości maksymalnych.

4. W trakcie obowiązywania RRJ przewidziane jest wprowadzenie kilku zmian organizacji zastępczego rozkładu jazdy. Szczegółowy harmonogram opracowania poszczególnych organizacji oraz terminów ich obowiązywania zawarty jest w Instrukcji Ir-19.
5. W każdej organizacji ZRJ istnieje możliwość aktualizacji danych w bazie POS uwzględniających poprawę parametrów linii kolejowych.
6. Opracowany ZRJ dla przewoźników i personelu wykonawczego PKP PLK S.A. zarządzany jest zgodnie z terminami określonymi w Regulaminie.

§11. Zmiana czasu

1. W trakcie obowiązywania RRJ na terenie Polski zgodnie z właściwym Rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów mają miejsce dwie zmiany czasu związane z wprowadzeniem oraz odwołaniem czasu letniego środkowoeuropejskiego.
2. Wprowadzenie czasu letniego środkowoeuropejskiego odbywa się corocznie w ostatnią niedzielę marca i polega na zmianie wskazań zegarów z godziny 2 minut 00 czasu środkowoeuropejskiego na godzinę 3 minut 00, która będzie godziną początkową czasu letniego środkowoeuropejskiego.
3. Odwołanie czasu letniego środkowoeuropejskiego odbywa się corocznie w ostatnią niedzielę października i polega na zmianie wskazań zegarów z godziny 3 minut 00 czasu letniego środkowoeuropejskiego na godzinę 2 minut 00, która będzie godziną początkową czasu środkowoeuropejskiego.
4. Na kanwie obowiązującej organizacji rozkładu jazdy przy uwzględnieniu tras pociągów kursujących w ramach IRJ opracowuje się przejściowy rozkład jazdy dla pociągów kursujących w noc zmiany czasu uwzględniający zmianę wskazań zegarów.
5. Opracowany przejściowy rozkład jazdy należy zarządzić zgodnie z terminem w obowiązującym Regulaminie.

§ 12. Indywidualny Rozkład Jazdy

1. IRJ może być opracowany na jeden lub więcej terminów kursowania pociągu w ramach pozostałej wolnej przepustowości obowiązującego RRJ/ZRJ.
2. Obowiązujące terminy składania wniosków w ramach IRJ dla pociągów krajowych i międzynarodowych określone są w Regulaminie.

§13. Studium Rozkładu Jazdy

1. SRJ to projekt trasy pociągu opracowany według wniosku przewoźnika umożliwiający uzyskanie informacji o czasie przejazdu pociągu, w zależności od zastosowanego środka trakcyjnego i obciążenia, który nie stanowi podstawy do realizacji przejazdu.
2. Zasady składania wniosków o opracowanie SRJ precyzuje Regulamin.

§14. Trasy z Katalogu PLK

1. Katalog PLK to wolne trasy pociągów przygotowane przez PKP PLK S.A. i udostępniane przewoźnikom.
2. Trasy katalogowe mogą zostać opracowane dla pociągów krajowych i międzynarodowych.
3. Trasy katalogowe pociągów międzynarodowych korytarzowych „wcześniej przygotowane” należy opracować zgodnie z prawodawstwem Unii Europejskiej.

Rozdział 3
Technika opracowania rozkładu jazdy

§15. Przygotowanie do konstrukcji rozkładu jazdy

1. Przed przystąpieniem do konstrukcji rozkładów jazdy, konstruktor rozkładu jazdy pociągów zobowiązany jest do dokładnego zaznajomienia się z warunkami techniczno-eksploatacyjnymi odcinków linii kolejowych, dla których ma opracować rozkład jazdy pociągów. Przy konstrukcji rozkładu jazdy należy uwzględniać:
   1) priorytety określone obowiązującymi aktami prawnymi;
   2) liczbę torów szlakowych;
   3) liczbę torów na stacjach oraz ich długości użyteczne;
   4) sprzeczne przebiegi na stacjach na podstawie tablic sprzecznych przebiegów;
   5) krzyżowania oraz następstwa pociągów;
   6) możliwość jednoczesnych wjazdów i wyjazdów na podstawie regulaminów technicznych posterunków ruchu;
   7) czasy jazdy na szlakach i odstępach;
   8) liczbę, układ i długości peronów;
   9) drogi dojścia podróżnych do pociągu (np. w poziomie szyn, tunelem, kładką nad torami oraz potrzebnego na to czasu);
   10) zmiany kierunków jazdy pociągów oraz potrzebnego na to czasu;
   11) sposób zapowiadania pociągów, w tym rodzaje zastosowanych urządzeń blokady liniowej na szlaku;
   12) rodzaj trakcji;
   13) zmiany lokomotyw i czas ich trwania;
   14) czas postoju pociągu dla potrzeb technicznych;
   15) czas postoju pociągu dla potrzeb niehandlowych;
   16) czas postoju pociągu na stacjach odprawy celnej i kontroli paszportowej;
   17) minimalny czas potrzebny na skomunikowanie pociągów;
   18) możliwości prowadzenia pociągów podwójną trakcją i z lokomotywą popychającą;
   19) maksymalne dopuszczalne prędkości dla pociągu i naciski taboru na szyny;
   20) szczególne warunki bezpieczeństwa ruchu pociągów na szlakach o dużych pochyleniach;

21) ilość torów postojowych dla składów pasażerskich na stacjach zwrotnych;
22) układy sekcjonowania sieci trakcyjnej;
23) parametry skrajni.

2. W trakcie konstrukcji rozkładu jazdy należy przestrzegać wszystkich obowiązujących przepisów i postanowień regulaminów technicznych posterunków zapowiadawczych odnoszących się do bezpieczeństwa prowadzenia ruchu i porządku wyprawiania pociągów na szlak oraz przyjmowania pociągów ze szlaku.

§ 16. Wykres ruchu pociągów

1. Wykres ruchu pociągów, którego wzór stanowi Załącznik 2 jest graficznym przedstawieniem trasy (jazdy i postoju) każdego pociągu, jako funkcji czasu i odległości. Funkcje te są określone na siatce graficznej o układzie współrzędnych, gdzie linie pionowe stanowią odstępy czasu, a linie poziome posterunki ruchu oraz punkty techniczne i handlowe.
2. Wykresy ruchu pociągów należy zdefiniować w systemie dla każdej czynnej linii lub odcinka.
3. W zależności od organizacji ruchu pociągów sporządza się wykresy ruchu:
   1) o różnych prędkościach technicznych i różnych postojach (wykres zwykły);
   2) o jednakowych prędkościach technicznych i różnych postojach (wykres równoległy);
   3) o jednakowych prędkościach technicznych i jednakowych postojach (wykres równoległy równoodstępowy);
   4) pakietowe opracowywane dla zwiększenia przepustowości odcinka jednotorowego polegające na grupowaniu i trasowaniu kilku pociągów jadących w tym samym kierunku bezpośrednio po sobie w odstępach blokady liniowej naprzemiennie dla każdego kierunku.
4. Wykresy ruchu pociągów, na których umieszczona jest największa liczba tras pociągów, jakie mogą kursować na danej linii lub odcinku nazywają się wykresami maksymalnymi.
5. Numeracja wykresów powinna być trzycyfrowa (cyfry arabskie) z możliwością uzupełnienia literowego, gdzie pierwsza cyfra oznacza numer obszaru konstrukcyjnego, a pozostałe znaki konkretny wykres.

6. Wykresy ruchu pociągów należy rozpoczynać i kończyć na posterunkach zapowiadawczych lub na punktach końcowych linii. W szczególnych przypadkach wykresy mogą się rozpoczynać lub kończyć w miejscach łączenia linii kolejowych.
7. Wykres ruchu dla wszystkich rodzajów pociągów określonego odcinka, który ujmuje linie jedno i dwutorowe sporządza się na jednej siatce graficznej.
8. Dla pociągów kursujących na szlakach o większej liczbie torów niż dwa, wykresy ruchu pociągów sporządza się oddzielnie dla każdej grupy torów w zależności od sposobu prowadzenia ruchu i kierunku jazdy.
9. Wykres ruchu pociągów opracowuje się dla wszystkich pociągów.

§ 17. Zawartość wykresu ruchu

1. Graficzne przedstawianie rozkładu jazdy nazywa się trasowaniem pociągu i odbywa się ono na utworzonej w ustalonej skali siatce składającej się z:
   1) linii poziomych ciągłych, które oznaczają osie posterunków ruchu (stacji, posterunków odgałęźnych, mijanek itd.);
   2) linii poziomych przerywanych, które oznaczają punkty handlowe (przystanki osobowe lub bocznice szlakowe);
   3) linii pionowych ciągłych oznaczających pełne godziny;
   4) linii pionowych przerywanych oznaczających części dziesiętne minut.
2. Siatka wykresu ruchu pociągów wraz z oznaczeniem rodzaju posterunku, kilometrem osi, nazwami przystanków osobowych, bocznic szlakowych i innych obiektów eksploatacyjnych tworzona jest w kolorze szarym.
3. Nazwy posterunków ruchu oznaczone są kolorem czerwonym, przy czym stacje węzłowe są opisane wielkimi literami, pozostałe posterunki ruchu literami małymi.
4. W przypadku ograniczonego czasu pracy posterunku pod jego nazwą kolorem fioletowym jest określony czas jego pracy.
5. Pomiędzy nazwami stacji a siatką wykresu znajduje się oznaczenie rodzaju blokady na poszczególnych szlakach oraz ilości torów na linii. Dwie cienkie, pionowe linie oznaczają szlak dwutorowy, jedna cienka szlak jednotorowy.
6. Istnieje możliwość pokazania na wykresie ruchu przystanków osobowych, bocznic szlakowych oraz oznaczeń semaforów.

7. Trasy pociągów skonstruowanych (zatwierdzonych) są oznaczone:
   1) pociągi pasażerskie ekspresowe - linią grubą oraz cienką w kolorze czerwonym po stronie opadającej;
   2) pociągi pasażerskie pośpieszne - linią grubą w kolorze czerwonym;
   3) pociągi pasażerskie osobowe - linią pół-grubą w kolorze czerwonym;
   4) pociągi towarowe w systemowych przewozach europejskich, ekspresowe i pośpieszne - linią cienką kreskowaną w kolorze czarnym;
   5) pociągi z wprowadzoną komunikacją autobusową - linią pół–cienką w kolorze czerwonym;
   6) pozostałe pociągi towarowe - linią cienką w kolorze czarnym;
   7) trasy katalogowe - linią pół-cienką w kolorze czarnym;
   8) lokomotywy luzem - linią cienką przerywaną w kolorze fioletowym;
   9) próżne składy pasażerskie - linią cienką przerywaną w kolorze fioletowym;
   10) pociągi próbne - linią cienką w kolorze fioletowym;
   11) próżne wagony towarowe do i z naprawy - linią cienką w kolorze fioletowym;
   12) pociągi kursujące torem lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego odpowiednią dla danego rodzaju - linią żółtą;
   13) pociągi kursujące w ramach IRJ – kolorem pomarańczowym.

8. Trasy wszystkich nowych pociągów wprowadzonych do SKRJ oczekujące na konstrukcję są oznaczone na wykresie kolorem zielonym.
9. Trasy wstępnie zatwierdzone są oznaczone na wykresie kolorem niebieskim.
10. Trasa pociągu aktualnie modyfikowanego jest oznaczona kolorem białym.
11. Układanie tras na wykresie ruchu odbywa się z zachowaniem następujących zasad:
   1) trasy pociągów jadących zgodnie ze wzrostem kilometracji linii kolejowej zasadniczo obrazuje linia ukośnie prowadzona w prawo z góry na dół, zaś pociągów jadących przeciwnie do wzrostu kilometracji linii kolejowej w prawo z dołu do góry;
   2) czas przyjazdu, przejazdu bez zatrzymania i odjazdu przez posterunek ruchu lub przystanek osobowy (z dokładnością do 0,1 minuty) na wykresie ruchu określa punkt przecięcia się linii jego biegu (trasy) z osią tego posterunku lub przystanku osobowego, przy czym w kierunku:

a) zgodnym ze wzrostem kilometracji linii kolejowej końcówki minut umieszczone są dla:
   - odjazdu - w kącie ostrym z prawej strony trasy pod linią poziomą siatki oznaczającą punkt odjazdu,
   - przyjazdu - w kącie ostrym z lewej strony nad linią poziomą siatki oznaczającą punkt przyjazdu,
b) przeciwnym do wzrostu kilometracji linii kolejowej końcówki minut umieszczone są dla:
   - odjazdu - w kącie ostrym z prawej strony trasy nad linią poziomą siatki oznaczającą punkt odjazdu,
   - przyjazdu - w kącie ostrym z lewej strony pod linią poziomą siatki oznaczającą punkt przyjazdu,
c) przy przejeździe pociągu przez posterunek ruchu bez zatrzymania, końcówki minut są umieszczone jak przy odjeździe,
d) na przystankach, bocznicach szlakowych, na których nie wyznaczono postoju dla danego pociągu czasu nie opisuje się;

12. Końcówki minut na wykresie są zawsze w kolorze przypisanym danemu rodzajowi pociągu bez względu, na jakim etapie znajduje się konstrukcja danej trasy.
13. Trasy pociągów, które mają swój dalszy ciąg na innych wykresach przeciągane są poza linie poziome oznaczające posterunek ruchu, na którym kończy się dany wykres ruchu pociągów.
14. Szczegółowy rozkład jazdy opracowywanej trasy znajduje się w panelu (pasek), który pojawia się z lewej strony wykresu po naciśnięciu przycisku pokaż/ukryj i zaznaczeniu pociągu. Wyświetlane są na nim posterunki ruchu, czasy przyjazdu i odjazdu, czasy skrócone i normalne na poszczególnych szlakach biegu pociągu. Na dole panelu pokazywana jest zalecana całkowita rezerwa dla trasy jak również zalecana rezerwa dla opracowywanego odcinka trasy.

§ 18. Zasady przygotowania czasu przejazdu pociągów

1. Czas przejazdu pociągu jest kluczowym elementem oferty przewozowej i jednym z głównych czynników powodujących wybór klienta. Jest to czas upływający od odjazdu pociągu ze stacji początkowej do przyjazdu do stacji końcowej, przy

uwzględnieniu przewidywalnych i nieprzewidywalnych wydarzeń zakłócających bieg pociągu.

2. Przygotowany rozkład jazdy pociągu powinien gwarantować uzyskanie punktualności na poziomie 100% w normalnych warunkach eksploatacyjnych.
3. Czas jazdy powinien być ustalony w takiej wielkości aby maksymalnie wykorzystywać parametry techniczne linii jak również możliwości wynikające z charakterystyk technicznych użytego taboru przez licencjonowanych przewoźników.
4. Rezerwy czasowe ustala się na nieprzewidywalne awarie urządzeń infrastruktury i taboru, błędy obsługi oraz krótkoterminowe ograniczenia (ostrzeżenia doraźne), jak również na elementy niezbędne do regulacji układu tras pociągów.
5. Elementami czasu przejazdu pociągu są:
   1) A – techniczny czas jazdy – jest to czas przejazdu pomiędzy punktami rozkładowymi według ustalonych prędkości, uwzględniający:
      a) straty na rozruch i hamowanie przy postojach i zmianach prędkości maksymalnych,
      b) straty związane z ograniczeniami prędkości wynikającymi:
         - z geometrii toru i rozjazdów,
         - z braku widoczności wskazań semaforów,
         - ze strat czasu na wskaźniki trakcyjne oraz kontrolne hamowania;
   2) B – rezerwa eksploatacyjna, która obejmuje:
      a) doraźne ograniczenia prędkości wynikające z usterek:
         - torów,
         - sieci trakcyjnej i układów zasilania,
         - urządzeń srk,
         - przejazdów kolejowych,
      b) zatrzymania w wyniku konieczności wydania rozkazu pisemnego,
      c) nieplanowane zakłócenia biegu pociągów wskutek błędu pracowników prowadzących ruch pociągów,
      d) wydłużenie czynności handlowych;
   3) C – rezerwa modernizacyjna, ma charakter nadzwyczajny i jest ustalana, dla strat czasu jazdy wskutek długotrwałych ograniczeń (ruch jednotorowy przy zamknięciach 24-godzinnych) zgodnie z Załącznikiem 5.1 do Regulaminu przydzielania tras;

4) D – postoje handlowe i techniczne;
5) R – rezerwa całkowita.

6. Do obliczania elementów czasu jazdy pociągów przyjmuje się:
   1) A – techniczny czas jazdy, zawierający czasy jazdy pomiędzy punktami rozkładowymi jest obliczany przez aplikację Obliczenia Trakcyjne (OT);
   2) B – rezerwę eksploatacyjną obliczaną wg poniższych założeń:
      a) 2,5 min. na 100 km dla pociągów pasażerskich rodzaju EIJ,
      b) 3 min. na 100 km dla pociągów pasażerskich rodzaju EC, EN, EX EIE, EIM, EIS, MH, MM, MP, RP
      c) 5 min. na 100 km dla pozostałych pociągów pasażerskich,
      d) 7 min. na 100 km dla pociągów towarowych,
      e) 5 min. na 100 km dla pociągów niehandlowych,
      f) 3 min. na 100 km dla lokomotyw luzem;
   3) C – rezerwa modernizacyjna ustalana jest:
      a) dla poszczególnych linii kolejowych ustala się liczbę dni zamknięć całodobowych w poszczególnych lokalizacjach, zgodnie z Załącznikiem 5.1 do Regulaminu,
      b) ustala się szlaki (odcinki) o największym nasileniu robót,
      c) oblicza się straty czasu jazdy uwzględniając:
         - ograniczenia prędkości obok miejsca robót zgodnie z Załącznikiem 5.1 do Regulaminu,
         - zmniejszenia prędkości w wyniku wjazdu i wyjazdu z toru lewego na stacjach przyległych do miejsca robót,
         - ograniczenia prędkości na obiektach inżynieryjnych,
      d) dla ustalonego szlaku (odcinka) objętego robotami oblicza się wielkość wydłużenia czasu jazdy przy czym:
         - w przypadku, gdy prace modernizacyjne planowane są na kilku szlakach danego odcinka w jednolitych terminach rezerwę modernizacyjną oblicza się jako sumę wydłużeń czasu jazdy na poszczególnych szlakach,
         - w przypadku, gdy prace modernizacyjne planowane są na kilku szlakach danego odcinka w różnych terminach rezerwę modernizacyjną oblicza się dla szlaku krytycznego tj. o największym wydłużeniu czasu jazdy

Rezerwa modernizacyjna ujmowana jest w technicznym czasie jazdy dla RRJ. W trakcie opracowywania ZRJ rezerwa jest zdejmowana i zastępowana rzeczywistymi ograniczeniami obok miejsca robót.

4) R – całkowita rezerwa – jest to suma rezerw: eksploatacyjnej - B i modernizacyjnej – C.

7. Rozkładowy czas stanowi sumę:
   1) A - technicznego czasu jazdy;
   2) B - rezerwy eksploatacyjnej;
   3) C - rezerwy modernizacyjnej;
   4) D - czasu postojów.
8. Poszczególne elementy czasu przejazdu oblicza się z dokładnością do 0,1 minuty.
9. Czasy odjazdów ze stacji początkowych, przyjazdów i odjazdów ze stacji węzłowych oraz przyjazdów do stacji końcowych co do zasady, należy zaokrąglać do pełnych minut, a na stacjach pośrednich do połowy minuty.

§ 19. Ogólne zasady konstrukcji rozkładu jazdy

1. Konstrukcję rozkładu jazdy należy rozpocząć od trasowania pociągów pasażerskich z zachowaniem priorytetów wskazanych w Regulaminie.
2. W trakcie przyjmowania wniosków należy każdorazowo sprawdzić długość pociągu w odniesieniu do długości użytecznej torów i peronów.
3. Zasadniczo na szlaku dwutorowym pociągi należy trasować po torze prawym.
4. W uzasadnionych przypadkach po przeprowadzonej analizie możliwe jest trasowanie pociągu po torze lewym jeżeli urządzenia srk na posterunku i na szlaku przystosowane są do ruchu zmienno-kierunkowego.
5. Przy rozdziale rezerw czasowych, należy zachować zasadę równomiernego rozłożenia rezerw eksploatacyjnych umożliwiającą planowy przyjazd pociągów do stacji węzłowych dla zapewnienia skomunikowań i planowego przekazania pociągów na przejściach granicznych. Maksymalne zwiększenie rezerwy w uzasadnionych przypadkach nie powinno przekroczyć 30%.
6. W przypadku wariantowania brutta tego samego pociągu w różnych terminach kursowania, (oznaczenie „wariant” na pierwszej stronie wniosku) należy opracować identyczne trasy dla wszystkich powiązanych wniosków. Efektem powyższego będzie jednolity rozkład jazdy.

7. Minimalny czas postoju handlowego dla pociągów pasażerskich wynosi:
   1) 0,5 minuty za wyjątkiem pociągów obsługiwanych autobusami szynowymi jedno i dwu i trójczłonowymi oraz zespołami trakcyjnymi, dla których czas postoju nie może być krótszy niż 0,3 minuty;
   2) 1 minutę dla pociągów pasażerskich międzywojewódzkich pośpiesznych zestawionych z wagonów;
   3) 2 minuty na dużych stacjach węzłowych w obrębie aglomeracji dla pociągów pasażerskich międzywojewódzkich pośpiesznych w przypadku kursowania w tych pociągach wagonów sypialnych lub kuszetek;
   4) 4 minuty w przypadku wymiany drużyny trakcyjnej.

   Istnieje możliwość zmiany ww. wartości dla konkretnych posterunków ruchu pod warunkiem dokonania chronometrażu i ujęcia zmienionych wartości w protokole przekazanym wszystkim zainteresowanym.
8. Dla stacji granicznych, gdzie prowadzona jest kontrola służb granicznych i celnych należy unikać jednoczesnych postojów kilku pociągów w trakcie odprawy celnej i paszportowej.
9. Konstruktor układając trasy pociągów powinien równocześnie kontrolować dla nich zajęcie torów na stacji, aby uniknąć zaplanowania większej liczby pociągów, niż na to zezwala zdolność przepustowa stacji.
10. Przy układaniu tras pociągów należy stosować następujące zasady:
    1) na liniach z blokadą półsamoczynną oraz na liniach z zapowiadaniem telefonicznym należy brać pod uwagę szlak lub odstęp krytyczny danego odcinka;
    2) na liniach z blokadą samoczynną należy brać pod uwagę dwa obok siebie leżące odstępy, które w sumie są krytyczne na danym odcinku lub szlaku;
    3) odjazd ze stacji w tym samym kierunku następnego pociągu, który ma postój na stacji, należy przewidzieć dopiero po przyjeździe do następnego posterunku ruchu następczego poprzednio wyprawionego pociągu i po upływie, co najmniej:
       a) 2 minut – przy blokadzie liniowej półsamoczynnej,
       b) 2,5 minuty – przy zapowiadaniu telefonicznym.
    4) odjazd ze stacji w tym samym kierunku następnego pociągu, który przejeżdża przez stację bez zatrzymania, należy przewidzieć dopiero po przyjeździe

do następnego posterunku ruchu następczego poprzednio wyprawionego pociągu i po upływie, co najmniej 3 minut.

Normy czasów stacjonarnych określające czas przygotowania i rozwiązywania drogi przebiegu dla pociągów powinny być ustalone dla każdej stacji na podstawie badań chronometrażowych. Przy obliczaniu czasów należy uwzględnić sposób porozumiewania się posterunków następczych (zapowiadanie telefoniczne, półsamoczynna blokada liniowa, samoczynna blokada liniowa), sposoby nastawiania dróg przebiegu i semaforów (ręczne, mechaniczne, elektryczne, przekaźnikowe, komputerowe) oraz wzajemny układ torów i ich grup, rozmieszczenie posterunków nastawczych, profile torów na podejściu do stacji itp. W przypadku, gdy stacja ma typowy układ torów i nie jest potrzebna duża dokładność należy przyjmować czasy wskazane powyżej.

5) na liniach z blokadą samoczynną odjazd ze stacji w tym samym kierunku następnego pociągu należy przewidzieć po upływie, co najmniej:
   a) 2 minut – przy ruszaniu ze stacji - czas ten jest potrzebny na zmianę sygnału na semaforze wyjazdowym oraz na czynności związane z wyprawieniem pociągu,
   b) 4 minut – przy przejeździe pociągu przez stację bez zatrzymania - czas ten jest potrzebny na zmianę sygnału na semaforach oraz na przejazd pociągu do semafora wyjazdowego z zastosowaniem wyjazdu na sygnał S 2 lub S 3.
6) równoczesne wjazdy, wyjazdy lub przejazdy pociągów na stacji są dopuszczone, jeżeli:
   a) przebiegi nie są sprzeczne,
   b) nie zagraża to bezpiecznemu przejściu podróżnych,
   c) regulamin techniczny posterunku ruchu nie zawiera dodatkowych ograniczeń.

Dla zachowania bezpiecznego dojścia pasażerów do i od pociągów przez przejście w poziomie szyn należy przewidzieć minimalny czas 4 minut dla przyjęcia dwóch pociągów zatrzymujących się na stacji. We wszystkich innych przypadkach należy zachować różnicę czasu dla wjazdów, wyjazdów i przejazdów pociągów, ustaloną w regulaminie technicznym posterunku ruchu.

11. W trakcie konstrukcji rozkładu jazdy należy stosować czasy nie mniejsze niż:

1) na liniach jednotorowych dla krzyżowania pociągów czas niejednoczesnego wjazdu:
   a) 4 minuty dla urządzeń mechanicznych,
   b) 3 minuty dla urządzeń przekaźnikowych i komputerowych;
2) czas niejednoczesnego odjazdu przy przebiegach sprzecznych:
   a) 3 minuty;
3) zmiana czoła pociągu pasażerskiego – zgodnie z wartościami określonymi w systemie konstrukcji;
4) odjazd podzielonego składu zestawionego z wagonów następuje:
   a) 8 minut – pierwsza część składu,
   b) 12 minut – po pierwszej, kolejna część składu,
   c) 12 minut - dla każdej następnej części składu;
5) dla pociągów towarowych minimalny czas na wymianę lokomotywy lub zmianę czoła pociągu – 40 minut;
6) łączenie składów - 12 minut.
7) dla przebiegu sprzecznego na biegu - 5 min.

12. Na każdym etapie konstrukcji rozkładu jazdy dąży się do realizacji zaplanowanego przez przewoźników wstępnego układu cykli pociągów w poszczególnych relacjach.
13. W trakcie opracowania trasy pociągu należy zwrócić szczególną uwagę na wskazane przez przewoźnika planowane skomunikowania pociągów.

§ 20. Zasady konstrukcji zastępczego rozkładu jazdy

1. Konstrukcja ZRJ odbywa się w oparciu o założenia przygotowywane indywidualnie dla każdej zmienianej organizacji ruchu, które zawierają w szczególności:
   1) określenie terminów realizacji poszczególnych etapów opracowania zastępczego rozkładu jazdy;
   2) stosowanie zasad określonych w Regulaminie;
   3) ustalenie Ekspozytury wiodącej w trakcie konstrukcji;
   4) wykaz pociągów priorytetowych, które trasowane będą w pierwszej kolejności;

5) inne ustalenia m.in.: ograniczenia prędkości, stosowania rezerw czasowych, szczegółowe zalecenia związane z budową siatki połączeń dla wybranych relacji itp.

2. Konstruktor rozkładu jazdy przed przystąpieniem do opracowywania ZRJ powinien dokładnie zapoznać się ze szlakami (odcinkami), dla których będzie opracowywał rozkład jazdy.
3. Dla szlaków, na których będą prowadzone roboty torowe oraz przyległych posterunków ruchu należy sprawdzić układ i liczbę torów zasadniczych oraz dodatkowych, po których można prowadzić przebiegi zorganizowane, stacyjny układ rozjazdów, sekcjonowanie sieci trakcyjnej, położenie i liczbę krawędzi peronowych oraz drogi dojścia do nich.
4. Należy dokładnie zapoznać się z zapisami zawartymi w regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót.
5. Dla stacji węzłowych należy zachować istniejące przełączenia grup wagonów oraz skomunikowania.
6. Każdy przypadek odwołania (zerwania) skomunikowania należy uzgodnić z przewoźnikiem wyjaśniając przyczyny.
7. Konstrukcja ZRJ podzielona jest na etapy:
   1) w pierwszym etapie, do systemu SKRJ wprowadzane są dane dotyczące lokalizacji i terminów planowanych zamknięć torowych wraz z ograniczeniami prędkości wynikającymi z prowadzonych robót;
   2) w drugim etapie następuje generowanie wniosków, które uwzględniają wprowadzone zmiany. Powstaje zbiór nowych wniosków, dostosowanych do terminów poszczególnych zamknięć torowych uwzględniających w czasach jazdy wprowadzone ograniczenia;
   3) zbiór, o którym mowa w pkt 2 dzieli się na poszczególne obszary konstrukcyjne według godzin wiodących ustalanych automatycznie na podstawie lokalizacji poszczególnych zamknięć na trasie przebiegu poszczególnych pociągów.
8. Rozpoczęcie konstrukcji polega na pobraniu wniosku z poczekalni ogólnej lub z wykresu ruchu (faza przypisania wniosku konstruktorowi).
9. Konstruktor może modyfikować parametry wniosku (np. trasę pociągu, relację, wprowadzać komunikację zastępczą itp.) oraz dokonywać ostatecznego zatwierdzenia trasy na wykresie ruchu.

10. Przewoźnicy aktywnie uczestniczą w procesie konstrukcji zastępczego rozkładu jazdy i na bieżąco zgłaszają konstruktorom uwagi dotyczące wprowadzanych zmian.
11. Po skonstruowaniu wszystkich tras ZRJ następuje wygenerowanie projektu zastępczego rozkładu jazdy, który przekazywany jest poszczególnym przewoźnikom do ostatecznego uzgodnienia.
12. Przewoźnicy, po analizie projektu rozkładu jazdy precyzują wnioski końcowe, które w miarę możliwości są realizowane lub odrzucane;
13. Ostatnim etapem opracowania ZRJ jest jego zarządzenie i podanie do wiadomości podróżnych.

§ 21. Numeracja pociągów [1]

1. *Pociąg jest to skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym albo pojazd trakcyjny, osygnalizowany i przygotowany do jazdy lub znajdujący się w drodze.*
2. *Ze względu na rodzaj wykonywanych przewozów pociągi dzielimy na:*
   1) *pasażerskie;*
   2) *towarowe;*
   3) *utrzymaniowo – naprawcze.*
3. *Każdy uruchomiony pociąg otrzymuje jednolity, niepowtarzalny i obowiązujący na całej trasie przejazdu numer, który przypisuje się do rodzaju pociągu.*
4. *Pociągi pasażerskie krajowe oznaczane są numerami 4 lub 5 cyfrowymi.*
5. *Dla pociągów zmieniających rodzaj na drodze przebiegu (np. z MPE na EIC) obowiązuje na całej trasie numer z uruchomienia pociągu.*
6. *Pociągi krajowe towarowe, utrzymaniowo-naprawcze oraz niehandlowe oznaczane są numerami 6 cyfrowymi.*
7. *Pociągi międzynarodowe oznaczane są zgodnie z postanowieniami kart UIC 419-1 dla pociągów pasażerskich i 419-2 dla pociągów towarowych oraz ustaleniami*

[1] *Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podjęcia, z zastrzeżeniem, iż § 21 – „Numeracja pociągu", w „Instrukcji o rozkładzie jazdy pociągów Ir-11" obowiązuje po zmianie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji w tymże zakresie, z dniem oznaczonym w decyzji Wiceprezesa Zarządu – dyrektora ds. eksploatacji.*

konferencji międzynarodowych tylko numerem międzynarodowym w przedziale od 1 do 5 cyfr.

8. *Pierwsza cyfra w numerach 4, 5, 6 cyfrowych pociągów krajowych oznacza numer obszaru konstrukcyjnego dla stacji uruchomienia pociągu.*
9. *Druga cyfra w numerach 4, 5, 6 cyfrowych pociągów krajowych oznacza numer obszaru konstrukcyjnego dla stacji końcowej pociągu.*
10. *Kolejne cyfry oznaczają rodzaj pociągu. Zaleca się stosowanie kolejności numeracji dla danego rodzaju i relacji pociągu w ciągu doby.*
11. *Oznaczenie numeryczne obszarów konstrukcyjnych:*
    1) *Warszawa 1;*
    2) *Lublin 2;*
    3) *Kraków 3;*
    4) *Sosnowiec 4;*
    5) *Gdańsk 5;*
    6) *Wrocław 6;*
    7) *Poznań 7;*
    8) *Szczecin 8;*
    9) *Rezerwa 9.*
12. *Oznaczenie numeryczne dwóch pierwszych cyfr dla pociągów rozpoczynających i kończących bieg w granicach jednego obszaru konstrukcyjnego, niezależnie od rodzaju pociągu:*
    1) *11, 10, 19, 91,– Warszawa;*
    2) *22, 20, 29 – Lublin;*
    3) *33, 30, 39, 93 – Kraków;*
    4) *40, 44, 90, 94, 99 – Sosnowiec;*
    5) *55, 50, 59, 95, 96, 97 – Gdańsk;*
    6) *66, 60, 69 – Wrocław;*
    7) *77, 70, 79 – Poznań;*
    8) *88, 80, 89 – Szczecin;*
    9) *92, 98 – rezerwa konstrukcyjna.*
13. *Numeracja 4 cyfrowa:*
    1) *3 i 4 cyfra z przedziału 00-99 pociągi pasażerskie ekspresowe krajowe:*
        a) *ekspresowe Intercity – EI,*
        b) *ekspresowe – EX;*

14. *Numeracja 5 cyfrowa:*
    1) *3,4,5 cyfra z przedziału 001–199 pociągi pasażerskie pośpieszne krajowe:*
        a) *międzywojewódzkie pośpieszne – MP,*
        b) *międzywojewódzkie pośpieszne typu hotelowego – MH;*
    2) *3,4,5 cyfra z przedziału 200–999 pozostałe pociągi pasażerskie krajowe.*
15. *W numerach 6 – cyfrowych trzecia cyfra oznacza:*
    1) *Pociągi towarowe krajowe – 0;*
        a) *do przewozów priorytetowych – TB,*
        b) *do całopociągowych przewozów intermodalnych – TD,*
        c) *pośpieszne o podwyższonym standardzie prędkości technicznej – TP;*
    2) *Pociągi towarowe krajowe – 1;*
        a) *do przewozów niemasowych w pojedynczych wagonach i grupach wagonów – TN,*
        b) *liniowy do przewozu ładunków w pojedynczych wagonach i grupach wagonów – TL,*
        c) *zdawcze do obsługi stacji i bocznic w rejonie ciążenia stacji manewrowej – TK;*
    3) *Pociągi towarowe krajowe – 2, do przewozów masowych – TM;*
    4) *Pociągi towarowe – 3;*
        a) *do przewozów wagonów do i z naprawy – TT,*
        b) *próbne oraz inne pociągi – TS,*
        c) *lokomotywy luzem do i od pociągów – LT,*
        d) *lokomotywy luzem do i od prac manewrowych – LM,*
        e) *pozostałe lokomotywy luzem, pojazdy kolejowe oraz pojazdy pomocnicze zaliczane do taboru specjalnego – LS,*
        f) *skład lokomotyw – powyżej 3 lokomotyw – TH;*
    5) *Pociągi pasażerskie niehandlowe – 4;*
        a) *próżne składy do i od pociągów pasażerskich – PW,*
        b) *próbne pociągi pasażerskie – PC,*
        c) *do i z naprawy – PX,*
        d) *lokomotywy luzem do i od pociągów – LP,*
        e) *lokomotywy luzem do i od prac manewrowych – LW,*
        f) *skład lokomotyw – powyżej 3 lokomotyw – PH;*
    6) *Pociągi pasażerskie i towarowe – 5, 6, 7, 8;*

a) rezerwa konstrukcyjna;

7) Pociągi utrzymaniowo – naprawcze – 9;

a) pociągi ratunkowe – ZG,

b) pociągi inspekcyjne – ZN,

c) pociągi gospodarcze – ZX,

d) pociągi diagnostyczne – ZD,

e) skład lokomotyw – powyżej 3 lokomotyw – ZH,

f) lokomotywy luzem do i od pociągów utrzymaniowo-naprawczych – LZ.

§ 22. Skomunikowania pociągów pasażerskich

1. Skomunikowanie pociągów pasażerskich ma na celu umożliwienie podróżnym kontynuowanie przejazdu następnym pociągiem po przesiadaniu na stacji skomunikowania. W związku z tym pociąg, z którego podróżni zamierzają się przesiąść jest pociągiem zdążającym na skomunikowanie, a pociąg, do którego podróżni będą się przesiadali, jest pociągiem skomunikowanym lub gwarantującym skomunikowanie.
2. Za pociągi skomunikowane należy uważać wszystkie pociągi pasażerskie, dla których przewoźnik wprowadził skomunikowanie do systemu SKRJ.
3. Pociąg gwarantujący skomunikowanie to pociąg oczekujący przez dokładnie określony przez przewoźnika czas nawet w przypadku opóźnienia pociągu zdążającego na skomunikowanie.
4. Przyjmuje się czas na skomunikowanie zawierający się w przedziale 5 – 59 minut. W szczególnych przypadkach żądany czas może zostać wyliczony na podstawie wzajemnych uzgodnień (Przewoźników oraz PLK) i ewentualnego chronometrażu.
5. Normy czasu na przesiadanie dla poszczególnych stacji ustala Zarządca Infrastruktury w porozumieniu z przewoźnikami na podstawie chronometrażu.
6. Między przyjazdem pociągu zdążającego na skomunikowanie, a odjazdem pociągu skomunikowanego lub gwarantującego skomunikowanie, podróżni powinni mieć czas niezbędny na:
   1) opuszczenie pociągu;

2) ewentualne potwierdzenie posiadanych informacji o skomunikowaniu (odnalezienie tablicy informacyjnej o odjazdach pociągów, ustalenie numeru pociągu, peronu, sektora, kierunku jazdy);
3) dojście do pociągu skomunikowanego z uwzględnieniem ograniczeń podróżnych w przemieszczaniu się (osoby niepełnosprawne, z małymi dziećmi, z dużym bagażem etc.;
4) upewnienie się, co do wyboru właściwego peronu, pociągu i wagonu;
5) wejście do pociągu skomunikowanego.

7. Proces skomunikowań w rocznym rozkładzie jazdy RRJ rozpoczyna się po opracowaniu przez PLK tras wzorcowych. Na ich podstawie przewoźnicy określają potrzeby i możliwości w zakresie skomunikowań w ramach planowanych do uruchomienia pociągów. Na tym etapie mogą odbywać się również uzgodnienia oferty pomiędzy organizatorami przewozów (z udziałem przewoźników).
8. Składanie wniosków przez przewoźników wraz z określeniem skomunikowań własnych pociągów odbywa się w terminach określonych w Harmonogramie opracowania rocznego rozkładu jazdy. Wprowadzanie skomunikowań odbywa się w terminach określonych w Harmonogramie opracowania RRJ poprzez oznaczanie w aplikacji SKRJ wniosków na pociągi, które mają być ze sobą skomunikowane w ramach rocznego rozkładu jazdy.
9. Wnioski oznacza tylko przewoźnik inicjujący skomunikowanie. W trakcie konstrukcji zamówienie przewoźnika inicjującego należy tak konstruować, aby możliwe było zachowanie skomunikowania.
10. Nie jest wymagane wzajemne potwierdzanie skomunikowań przez zainteresowanych przewoźników, gdyż wszelkie zmiany konieczne w celu jego realizacji będą odbywały się na zamówieniu przewoźnika inicjującego chyba, że przewoźnicy uzgodnią między sobą konieczność innych zmian konstrukcyjnych w celu realizacji skomunikowania.
11. Po zakończeniu etapu składania wniosków do RRJ istnieje możliwość podglądu wniosków dla potrzeb przygotowania oferty skomunikowań między przewoźnikami.
12. Oznaczanie zamówień w zakresie żądanych skomunikowań odbywa się do dnia zakończenia konstrukcji zgodnie z Harmonogramem opracowania RRJ. Zainteresowani użytkownicy mogą na bieżąco monitorować poprzez system raportowania stan skomunikowań pociągów.

13. Skomunikowania zrealizowane w RRJ należy uwzględniać w ramach konstrukcji zastępczego rozkładu jazdy. W przypadku braku możliwości zachowania skomunikowania w ZRJ o jego zerwaniu decyduje przewoźnik lub zarządca.
14. W ramach zastępczego rozkładu jazdy mogą występować potrzeby realizacji dodatkowych skomunikowań nie przewidzianych w rocznym rozkładzie jazdy, które można realizować zgodnie z harmonogramem ZRJ.
15. W aplikacji SKRJ istnieje możliwość kompletnego raportowania w zakresie pociągów skomunikowanych, zarówno w ramach rocznego rozkładu jazdy, jak i zastępczego rozkładu jazdy, w tym wygenerowanie wykazu pociągów skomunikowanych.

Rozdział 4
Aplikacje wspomagania konstrukcji rozkładu jazdy

Proces konstrukcji rozkładu jazdy jest wspomagany przez elektroniczne aplikacje umożliwiające w sposób spójny i jednolity dla całej sieci kolejowej prowadzenie prac w trakcie opracowywania rozkładu jazdy, które użytkuje zarówno PKP PLK S.A. jak i przewoźnicy kolejowi.

§ 23. SKRJ – System Konstrukcji Rozkładów Jazdy

1. SKRJ to aplikacja informatyczna będąca własnością PKP PLK S.A. wspomagająca pracę konstruktorów rozkładów jazdy w zakresie kompleksowej obsługi wniosków licencjonowanych przewoźników kolejowych w celu opracowania i przekazania oczekiwanego rozkładu jazdy pociągów. Umożliwia ona opracowanie tras pociągów na wykresach ruchu w skali całej sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. Jest ona również udostępniana licencjonowanym przewoźnikom jako narzędzie wspomagające prace związane z obsługą wniosków. Aplikacja ta ściśle współpracuje z Internetowym Systemem Zamawiania Trasy Pociągu – ISZTP.
2. Aplikacja SKRJ umożliwia:
   1) opracowanie tras pociągów dla wszystkich rodzajów rozkładów jazdy;
   2) opracowanie zajętości torów i krawędzi peronowych na stacjach;
   3) oznaczanie i zdejmowanie oznaczeń pociągów skomunikowanych;
   4) wprowadzenie danych handlowych oraz informacji o przełączaniu wagonów;
   5) realizację wniosków w ramach Tras Katalogowych – realizacja rozkładów jazdy bez udziału konstruktora;
   6) realizację wniosków w ramach IRJ zarówno w wersji automatycznej jak i z udziałem konstruktora rozkładów jazdy;
   7) realizację zmian parametrów pociągów zarówno w wersji automatycznej jak i z udziałem konstruktora rozkładów jazdy;
   8) realizację zmian w przydzielonych trasach pociągów w zakresie związanym z opracowywaniem zmienionej organizacji ruchu spowodowanej prowadzonymi pracami utrzymaniowymi oraz inwestycyjnymi;
   9) wygenerowanie złożonego przez przewoźnika wniosku o przydział trasy pociągu i jego wydruk;

10) wygenerowanie opracowanej trasy pociągu w formie kart zawierających szczegółowy rozkład jazdy oraz parametry pociągu i ich wydruk;
11) podgląd schematów posterunków ruchu.

3. Podstawowymi modułami aplikacji SKRJ są:
   1) wykres ruchu pociągów - to elektronicznie zobrazowany układ współrzędnych (droga/czas), na którym wyświetlane są wnioski przewoźników w postaci tras pociągów;
   2) poczekalnia wniosków - to moduł, w którym wnioski przewoźników oczekują na podjęcie przez konstruktora;
   3) obliczenia trakcyjne - to moduł aplikacji SKRJ odpowiadający za wyliczenie czasów jazdy pociągu w oparciu o:
      a) parametry linii kolejowych pobrane z bazy POS (Prowadzenie Opisu Sieci),
      b) parametry składu podane przez przewoźnika we wniosku o przydzielenie trasy pociągu,
      c) parametry trakcyjne zastosowanego pojazdu trakcyjnego;

   Moduł Obliczenia Trakcyjne posiada również wszelkie niezbędne procedury sprawdzające, umożliwiające opracowanie rozkładu jazdy z zachowaniem zasad bezpiecznego prowadzenia ruchu pociągów.
   4) elektroniczny wniosek przewoźnika zawiera:
      a) informacje umożliwiające wygenerowanie rozkładu jazdy,
      b) informacje o stanie realizacji wniosku,
      c) trasę przejazdu pociągu wraz z opracowanymi godzinami przejazdu,
      d) dane autoryzujące w procesie uzgadniania przejazdu międzynarodowego, nadzwyczajnego,
      e) historię dokonanych we wniosku zmian,
      f) informacje o akceptacji rozkładu jazdy przez przewoźnika;
   5) raporty konstrukcyjne - umożliwiają bieżący podgląd opracowywanego rozkładu jazdy wraz z informacjami o godzinach przyjazdów i odjazdów pociągów do i z poszczególnych punktów rozkładowych, o postojach i czasach jazdy między tymi punktami, zastosowanymi rezerwami czasowymi oraz maksymalnymi dopuszczalnymi prędkościami dla pociągu;
   6) zamknięcia torowe - umożliwiają wprowadzanie ograniczeń jazdy pociągów związanych z prowadzonymi pracami utrzymaniowymi oraz modernizacyjnymi.

Ograniczenia te dotyczą przede wszystkim wyłączenia z ruchu poszczególnych torów szlakowych, wprowadzenia ograniczeń prędkości oraz innych sytuacji powodujących konieczność zmiany organizacji ruchu pociągów;

7) specyfikacje - umożliwiają generowanie wykazów wniosków, które zgodnie z obowiązującym Cennikiem podlegają opłatom za opracowanie rozkładu jazdy pociągów oraz opłatom z tytułu udostępnienia aplikacji SKRJ licencjonowanym przewoźnikom kolejowym;
8) statystyka - umożliwia bieżący podgląd do danych o wnioskach realizowanych w aplikacji SKRJ w zakresie:
   a) sprzedaży tras katalogowych,
   b) konstrukcji wniosków w ramach IRJ,
   c) raportowania wniosków nieprzyjętych do realizacji,
   d) innych danych niezbędnych do bieżącego monitorowania i raportowania;
9) dane handlowe - umożliwiają:
   a) przewoźnikom:
      - oznaczanie i zdejmowanie skomunikowań pociągów,
      - wprowadzanie danych o przełączaniu wagonów między pociągami,
      - wprowadzanie informacji handlowych (np. zestawienie składu, rodzaj wagonów, usługi dostępne w wagonach);
   b) PKP PLK S.A:
      - opracowanie zajętości torów i krawędzi peronowych na stacjach;
10) mapa sieci kolejowej - obrazuje sieć kolejową na interaktywnej mapie wykorzystywanej w procesie realizacji złożonych wniosków która umożliwia:
   a) ułożenie trasy pociągu w oparciu o zgłoszone przez przewoźnika punkty rozkładowe,
   b) definiowanie wykresów ruchu pociągów dla dowolnego odcinka linii kolejowej;

§24. ISZTP – Internetowy System Zamawiania Trasy Pociągu

1. ISZTP to aplikacja informatyczna udostępniana poprzez sieć internetową licencjonowanym przewoźnikom kolejowym w celu umożliwienia elektronicznej obsługi wniosków w ramach obowiązujących rodzajów rozkładów jazdy.

2. Zasadnicze funkcje aplikacji ISZTP to:
   1) wnioski w ramach RRJ;
   2) wnioski w ramach aktualizacji RRJ;
   3) wnioski w ramach IRJ;
   4) sprzedaż Tras Katalogowych;
   5) wnioski w ramach SRJ;
   6) zmiana parametrów pociągu;
   7) przegląd wykazu złożonych wniosków;
   8) wykresy ruchu pociągów;
   9) skomunikowania;
   10) przełączanie składów pociągów;
   11) dane handlowe;
   12) rezygnacja z trasy.
3. Poprzez ISZTP udostępniane są również przewoźnikom liczne dokumenty tj.:
   1) miejscowe porozumienia graniczne;
   2) Dodatek 1 do WRJ;
   3) strony stałe do WRJ;
   4) projekty i zarządzenia zastępczego rozkładu jazdy;
   5) okresowe harmonogramy zamknięć torowych;
   6) wyciągi z regulaminów technicznych posterunków ruchu;
   7) komunikaty o aktualnie występujących ograniczeniach.
4. Funkcjonalności aplikacji ISZTP:
   1) wnioski w ramach RRJ to moduł umożliwiający w ramach określonego harmonogramu składanie przez licencjonowanych przewoźników kolejowych nowych wniosków na pociągi pasażerskie bądź towarowe w ramach RRJ;
   2) wnioski w ramach aktualizacji RRJ to moduł umożliwiający w ramach określonego harmonogramu wprowadzanie wniosków na trasy pociągów w ramach RRJ zgodnie z obowiązującym Regulaminem;
   3) wnioski w ramach IRJ to moduł umożliwiający złożenie przez przewoźnika dodatkowych wniosków nieprzewidzianych w ramach RRJ – opracowany w ramach pozostałej wolnej zdolności przepustowej;
   4) sprzedaż Tras Katalogowych to moduł umożliwiający zamawianie tras pociągów w ramach oferty, dla których przygotowano rozkład jazdy pociągów

na okres obowiązywania RRJ pociągów w oparciu o parametry przyjęte przez Zarządcę Infrastruktury;

5) wnioski w ramach SRJ to moduł umożliwiający przewoźnikom kolejowym złożenie wniosku na opracowanie propozycji rozkładu jazdy pociągu, nie stanowiący podstawy do realizacji przejazdu, będący wstępną informacją dotyczącą drogi i czasu przejazdu oraz analizy możliwości zastosowania pojazdu trakcyjnego;
6) zmiana parametrów pociągu to moduł umożliwiający przewoźnikowi edycję zarządzonego wniosku poprzez zmianę niektórych składowych np. zmiana środka trakcyjnego, zmiana masy brutto;
7) zmiany parametrów pociągu, o którym mowa w pkt 6 można dokonywać zgodnie z obowiązującym Regulaminem;
8) wykaz stanu wniosków zawiera złożone przez przewoźnika wnioski z uwzględnieniem wszelkich informacji z nimi związanych (np. parametry, stan realizacji) z umożliwieniem ich pełnej obsługi;
9) wykresy ruchu pociągów to moduł umożliwiający przeglądanie przez przewoźników kolejowych zdefiniowanych fragmentów wykresów ruchu w ramach posiadanych uprawnień w zakresie wzajemnego udostępniania danych o rozkładzie jazdy;
10) skomunikowania to moduł umożliwiający przewoźnikom oznaczanie i wskazywanie pociągów, które należy skomunikować w trakcie konstrukcji rozkładu jazdy jak również zdejmowanie zaznaczonych skomunikowań;
11) przełączanie składów pociągów to moduł umożliwiający przewoźnikom wskazywanie, które wagony ze składu pociągu będą przełączane do innego pociągu na wskazanej stacji i w jakich terminach. Numery wagonów dla pociągu (o ile zdefiniowano) są pobierane z modułu „dane handlowe”;
12) dane handlowe to moduł umożliwiający przewoźnikom wprowadzenie danych handlowych o pociągach np. rodzaj handlowy pociągu, szczegółowe zestawienie składu, numeracja i rodzaj wagonów itp.;
13) rezygnacja z trasy to moduł umożliwiający całkowitą lub częściową (na odcinku) rezygnację z trasy pociągu.

§ 25. Elektroniczny wniosek o przydzielenie trasy pociągu

1. Trasy pociągów są zamawiane przez licencjonowanych przewoźników kolejowych poprzez złożenie elektronicznego wniosku o przydział trasy pociągu, którego wzór stanowi Załącznik 3.
2. Przygotowanie i złożenie wniosku umożliwia Internetowy System Zamawiania Trasy Pociągu.
3. Opracowanie wniosku polega na wypełnieniu wszystkich istotnych pól zawierających szczegółowe dane zamawiającego, parametrów pociągu, trasy przejazdu, wnioskowanych postojów, wskazaniu stacji początku konstrukcji.
4. Przewoźnik ma możliwość wprowadzenia uwag dla konstruktora oraz zarządzenia rozkładu jazdy.
5. Wniosek podzielony jest na następujące moduły:
   1) A. Dane porządkowe;
   2) B. Dane wnioskodawcy;
   3) C. Dane przewoźnika realizującego umowę;
   4) D. Dane o pociągu;
   5) E. Dane techniczne pociągu;
   6) F. Ograniczenia;
   7) G. Trasa wstępna pociągu;
   8) H. Charakter przewozu pasażerskiego;
   9) I. Uwagi i wskazówki wnioskodawcy;
   10) J. Komentarz do zarządzenia rj.
6. Moduł dane porządkowe zawiera podstawowe dane o wniosku tj. numer wniosku, jego ID, datę złożenia wniosku, rodzaj rozkładu jazdy oraz dane przyjmującego wniosek.
7. Dane wnioskodawcy to szczegółowe dane teleadresowe zamawiającego trasę pociągu.
8. Dane przewoźnika realizującego umowę to szczegółowe dane teleadresowe przewoźnika realizującego przejazd.
9. W module dane o pociągu zawarte są informacje dotyczące rodzaju pociągu, jego numerze, nazwie, relacji, rodzaju przewozów, tolerancji trasowania, godzinie wiodącej i terminach kursowania.

10. Dane techniczne pociągu zawierają dane o pociągu tj. rodzaj i serię pojazdu trakcyjnego, masę brutto, długość, prędkość maksymalną, maksymalny % masy hamującej, naciski osi wagonów.
11. W module ograniczenia przewoźnik wskazuje dane związane z rodzajem wykorzystywanego taboru lub przewożonych przesyłek, które powodują konieczność sporządzenia szczegółowych warunków przewozu i wydania zgody na przewóz nadzwyczajny.
12. Moduł trasa wstępna pociągu zawiera szczegółowe dane o trasie pociągu, rodzajach i wielkościach postojów, ilości pojazdów trakcyjnych, prędkości maksymalnej, masie brutto na poszczególnych odcinkach trasy, długości składu i pociągu, % masy hamującej wagonów, naciskach osi wagonów, kategorii handlowej oraz podstawę realizacji przewozu pasażerskiego.
13. W module charakter przewozu pasażerskiego wnioskodawca określa podstawę złożenia wniosku o przydział trasy.
14. Moduł uwagi i wskazówki wnioskodawcy umożliwia wprowadzenie dodatkowych informacji np. stacji przełączania grup wagonów itp.
15. Moduł o którym mowa w pkt 12 umożliwia również przypisanie do pociągu torów i peronów na stacji.
16. Komentarz do zarządzenia rj umożliwia wprowadzenie dodatkowych uwag np. wskazanie odcinka jazdy bez obsady konduktorskiej itp.

§ 26. POS – Prowadzenie Opisu Sieci

1. POS jest systemem służącym do zakładania i utrzymania bazy danych o obiektach i parametrach sieci kolejowej, który zapewnia dane dla innych aplikacji.
2. POS składa się z bazy danych i aplikacji (POS_baza danych, POS_Raport, ZMIPEL oraz e-POS) służących do utrzymania danych opisujących elementy infrastruktury kolejowej.
3. Podstawowe cele POS to:
   1) stworzenie różnym jednostkom organizacyjnym PKP PLK S.A. możliwości korzystania z tych samych danych;
   2) usprawnienie procesu zakładania i aktualizowania ewidencji elementów infrastruktury kolejowej;

3) rezygnacja z utrzymywania ewidencji podręcznych i ich powielania w różnych komórkach i na różnych szczeblach zarządzania;
4) poprawienie jakości analiz i zestawień zbiorczych;
5) archiwizowanie wybranych danych w celu umożliwienia zestawień porównawczych;
6) unifikacja i standaryzacja pojęć, terminologii i procedur;
7) automatyzacja wymiany danych z innymi zarządami kolei.

4. Zdefiniowane cele są realizowane poprzez następujące funkcje:
   1) prowadzenie i utrzymanie danych o:
      a) zarządach kolei i obiektach eksploatacyjnych,
      b) liniach kolejowych,
      c) torach niezbędnych do konstrukcji rozkładu jazdy pociągów,
      d) parametrach techniczno-eksploatacyjnych i cechach w/w elementów sieci kolejowej,
      e) jednostkach organizacyjnych,
      f) przejściach granicznych,
      g) ograniczeniach eksploatacyjnych;
   2) udostępnianie zasobów bazy danych innym aplikacjom;
   3) generowanie zestawień i analiz o sieci i infrastrukturze kolejowej.
5. Najważniejsze parametry techniczno-eksploatacyjne linii kolejowych stanowiące podstawę dla opracowania rozkładu jazdy to:
   1) prędkości maksymalne;
   2) naciski;
   3) plan toru;
   4) profil toru;
   5) prędkość dla pociągów z przekroczonym naciskiem ;
   6) prędkość dla rodzaju taboru;
   7) zakaz stosowania podwójnej trakcji;
   8) jazdy bezprądowe/opuszczony pantograf;
   9) zakaz stosowania lokomotyw popychających.
6. Aplikacja e-POS - moduł Oznaczenia do WRJ, umożliwia przyporządkowanie do każdego obiektu na sieci kolejowej znaków i skrótów, za pomocą których opisuje się podstawowe parametry techniczno-ruchowe obiektu, takie jak:
   1) wyposażenie w urządzenia radiołączności pociągowej;

2) dodatkowe warunki dla wjazdu i wyjazdu pociągów;
3) dostępność infrastruktury (obiekty czynne okresowo, zamknięte);
4) liczba torów na przyległych szlakach;
5) rodzaj liniowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym na przyległych szlakach.

7. Szczegółowy opis wyróżników optycznych stosowanych w konstrukcji rozkładu jazdy zawiera Załącznik 4. Poniżej przykładowe opisy:
   1) ST – stacja jest to posterunek ruchu wyposażony w infrastrukturę do obsługi osób zgodnie z § 3 pkt. 5 instrukcji Ir-1 umożliwiający rozpoczynanie i kończenie biegu pociągów ich krzyżowanie i wyprzedzanie. Na wykresach ruchu pociągów i w wydawnictwach oznaczeniem stacji jest wytłuszczenie nazwy (np. **Pruszków**), przy czym dodatkowo stacje węzłowe opisane są dużymi literami (np. **POZNAŃ**);
   2) STTH – stacja techniczna jest to posterunek ruchu niewyposażony w infrastrukturę do obsługi osób umożliwiający rozpoczynanie i kończenie biegu pociągów ich krzyżowanie i wyprzedzanie.
8. Przy określaniu znaków i skrótów należy uwzględniać warunki techniczno-ruchowe każdej linii, na której dany obiekt jest zlokalizowany.

§ 27. PCS - Path Coordination System

1. PCS to system służący do zamawiania, uzgadniania i koordynowania tras pociągów międzynarodowych w Europie. Jej użytkownikami są zarządcy infrastruktury kolejowej oraz przewoźnicy osób i rzeczy. Jest ona zarządzana i rozwijana przez europejskie stowarzyszenie zarządców infrastruktury kolejowej RNE - Rail Net Europe.
2. PCS funkcjonuje na zasadzie osobnych dossier (zbiorów danych) dla każdego pociągu międzynarodowego zawierających szczegółowe dane o nim. System ten posiada następujące główne opcje:
   1) inbox - wykaz założonych dossier;
   2) szukanie i raporty – umożliwia wyszukanie konkretnego dossier;
   3) produkty wstępnie konstruowane – trasy katalogowe;
   4) sterowanie – informacje o akceptacji trasy oraz postępie planowania trasy z możliwością przełączania poszczególnych faz konstrukcji;

5) szczegóły - powrót do edycji z opcji sterowanie;
6) import – pobieranie dossier;
7) administracja - przydział dossier do poszczególnych zespołów roboczych.

3. Każde dossier podzielone jest na 3 części:
   1) ogólną - w tej części znajdują się informacje o edycji tego rozkładu jazdy którego dotyczy, wnioskującym przewoźniku, nazwie i numerze dossier, numerze międzynarodowym pociągu, aktualnej fazie planowania trasy pociągu, informacje o uczestniczących w opracowaniu rozkładu jazdy pociągu przewoźnikach i zarządcach infrastruktury;
   2) przewoźnika – w tej części znajdują się dane o relacji pociągu, zestawieniu, nazwie, terminach kursowania, kierunku trasowania oraz proponowanym wstępnym rozkładzie jazdy;
   3) zarządcy infrastruktury – ta część zawiera analogiczne dane jak część przewoźnika z rzeczywistym rozkładem jazdy oraz skomunikowania i informacje o powiązanych dossier dla innych pociągów w przypadku np. przełączania wagonów.
4. Każdy z uczestników dossier odpowiada za swoją część trasy.
5. Dane o rozkładzie jazdy mogą być wprowadzane do dossier ręcznie lub automatycznie poprzez platformę integracyjną (WebService) pomiędzy własnym systemem konstrukcji rozkładu jazdy a PCS.

Rozdział 5
Wydawnictwa rozkładu jazdy

§ 28. WRJ – wewnętrzny rozkład jazdy, karty rozkładu jazdy, strony stałe

1. Wydawnictwa wewnętrznego rozkładu jazdy służą do przekazania opracowanego rozkładu jazdy w czytelny i precyzyjny sposób pracownikom odpowiedzialnym za jego realizację.
2. Rozkład jazdy prezentowany jest jako karty rozkładu jazdy.
3. Każda karta rozkładu jazdy, której wzór stanowi Załącznik 5 składa się ze strony tytułowej oraz szczegółowego rozkładu jazdy dla pociągu.
4. Karty rozkładu jazdy generowane są w wersji elektronicznej przez aplikację SKRJ z możliwością wydruku.
5. W aplikacji ISZTP oraz poprzez interfejs WebService udostepniane są strony stałe WRJ zawierające szczegółowy opis wszystkich wyróżników (znaków umownych, skrótów i objaśnień) użytych w kartach rozkładu jazdy.
   1) strony od 1 do 3 zawierają objaśnienia wyróżników optycznych używanych na kartach rozkładu jazdy. Szczegółowy opis znaków i skrótów zawiera Załącznik 4,
   2) strony 4 i 5 zawierają skróty i objaśnienia rodzajów pociągów Załącznik 6,
   3) strona 6 zawiera opis symboli terminów kursowania pociągu Załącznik 7,
   4) strony 7, 8 i 9 zawierają wykaz licencjonowanych przewoźników kolejowych,
   5) strona 10 zawiera dodatkowe postanowienia do rozkładu jazdy.
6. Ustala się następujący układ i treść karty rozkładu jazdy:
   1) strona tytułowa – zawiera informacje o zarządzanym rozkładzie jazdy, rodzaju rozkładu jazdy, numerze pociągu, przewoźniku i numerze wniosku, numerze i dacie zarządzenia rozkładu jazdy, dacie wygenerowania w systemie oraz informacji dla maszynisty;
   2) strony szczegółowego rozkładu jazdy składające się z nagłówka oraz kolumn rozkładu jazdy:
      a) nagłówek zawiera rodzaj, numer, nazwę i pełną relację oraz numer systemowy,
      b) kolumna 1 wskazuje numery linii kolejowych po których pociąg kursuje,

c) kolumna 2 zawiera szczegółowy kilometraż zmian dopuszczalnych maksymalnych prędkości dla pociągu, przy czym wytłuszczoną czcionką wskazana jest kilometracja zmiany prędkości po torze dla którego opracowany jest rozkład jazdy,
d) pogrubiona linia zakończona strzałką pomiędzy kolumnami 2 a 3 wskazuje że, rozkład jazdy został opracowany dla jazdy po linii jednotorowej lub po torze prawym linii dwutorowej,
e) kolumna 3 wskazuje dopuszczalną maksymalną prędkość dla pociągu po torze prawym, przy czym wytłuszczoną czcionką wskazana jest maksymalna prędkość po torze dla którego opracowany jest rozkład jazdy,
f) kolumna 4 wskazuje dopuszczalną maksymalną prędkość dla pociągu po torze lewym, przy czym wytłuszczoną czcionką wskazana jest maksymalna prędkość po torze dla którego opracowany jest rozkład jazdy,
g) dla odcinków jednotorowych kolumny 3 i 4 są połączone,
h) pogrubiona linia zakończona strzałką pomiędzy kolumnami 4 a 5 wskazuje, że rozkład jazdy został opracowany dla jazdy po torze lewym linii dwutorowej w kierunku przeciwnym do zasadniczego,
i) kolumna 5 wskazuje nazwy posterunków ruchu następczych i pomocniczych, punktów ekspedycyjnych, przystanków osobowych, bocznic kolejowych i kilometrację osi tych posterunków oraz wszelkie skróty i znaki umowne odnoszące się do wskazówek techniczno-ruchowych,
j) linia gruba pomiędzy kolumną 5 a 6 informuje, że linia po której kursuje pociąg jest jednotorowa, a dwie cienkie linie informują o szlaku dwutorowym,
k) kolumna 6 podzielona na dwie rubryki wskazuje:
   - w rubryce 1 - czasy przyjazdu i odjazdu lub przejazdu przez wskazane w kolumnie piątej posterunki oraz rodzaj i numer pociągu,
   - w rubryce 2 - czasy jazdy pomiędzy posterunkami (w liczniku czas normalny, w mianowniku czas skrócony);
l) kolumna 7 wskazuje użyte pojazdy trakcyjne,
m) kolumna 8 zawiera informacje o masie brutto i długości pociągu,
n) kolumna 9 wskazuje prędkość maksymalną z jaką pociąg może kursować oraz wymagany % masy hamującej,

o) na dole strony znajdują się uwagi dodatkowe, które zawierają informacje uzupełniające o rozkładzie jazdy np. wskazanie szlaku, na którym pociąg kursuje po torze lewym oraz uwagi do posterunków zapowiadawczych,
p) na końcu ostatniej strony jest umieszczona informacja o terminach kursowania pociągu.

7. Karta rozkładu jazdy łącznie ze stronami stałymi stanowi kompleksową informację o rozkładzie jazdy konkretnego pociągu.
8. Karty rozkładu jazdy należy przechowywać przez okres 5 lat.

§ 29. Dodatki do wewnętrznego rozkładu jazdy

W dodatkach do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów umieszczone są niezbędne dane i informacje w zakresie prawidłowego organizowania i wykonywania przewozów kolejowych. W tym celu wydaje się następujące dodatki do WRJ.

1. Dodatek 1 – zawierający warunki techniczno – ruchowe linii kolejowych dla wskazanego obszaru sieci kolejowej. W jego skład wchodzą wykazy i tablice zawierające:
   1) wykaz linii objętych dodatkiem;
   2) wykaz linii zawierających samoczynną blokadę dwukierunkową;
   3) wykaz linii zawierających półsamoczynną blokadę dwukierunkową;
   4) wykaz stacji wyznaczonych do wydawania rozkazów pisemnych drużynom pociągowym;
   5) wykaz dopuszczalnych długości pociągów towarowych wraz z czynnymi lokomotywami (w metrach);
   6) wykaz pochyleń (spadków) miarodajnych w ‰ do obliczania masy hamującej w pociągach na odcinkach linii;
   7) wykaz procentowych norm do obliczania wymaganej masy hamującej w pociągach;
   8) wykaz odcinków linii, na których jest zabronione stosowanie lokomotyw popychających;
   9) wykaz szlaków z tunelami, w których obowiązuje stosowanie sygnałów nocnych na pociągach i pojazdach pomocniczych w porze dziennej;
   10) wykaz odcinków linii, na których warunki techniczne wymagają obsady konduktorskiej w pociągach towarowych;

11) wykaz odcinków linii, na których jest zabronione stosowanie podwójnej trakcji;
12) wykaz posterunków zapowiadawczych, na których dla wyjazdu pociągu oprócz podania sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym obowiązuje podanie sygnału „Nakaz jazdy” lub zezwolenie za pomocą urządzeń łączności lub ustnie;
13) wykaz odcinków linii niewyposażonych w urządzenia SHP lub w urządzenia radiołączności pociągowej;
14) wykaz miejsc, gdzie na semaforach świetlnych stosuje się do odwołania sygnały określone w § 18 ust. 1 - 3 instrukcji sygnalizacji Ie-1 (E-1);
15) wykaz linii (odcinków) przystosowanych do prowadzenia ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS;
16) schematy węzłów kolejowych;
17) mapka schematyczna sieci kolejowej linii objętych Dodatkiem 1 do WRJ pociągów.

2. Dodatek 2 – zawierający wykaz ostrzeżeń stałych oraz prędkości drogowych na torach głównych zasadniczych obowiązujących na wskazanym obszarze sieci kolejowej, uporządkowanych według linii kolejowych i kilometrażu ich występowania.

§ 30. Portal PLK dla Pasażera (PDP)

1. Portal PLK dla Pasażera (zwany dalej PDP) – to autorski system informatyczny zaprojektowany i zaimplementowany przez PKP PLK S.A. w celu podawania rozkładu jazdy dla przewozu osób do publicznej wiadomości, w formie ogłoszenia na swojej stronie internetowej oraz na peronach. Zawiera i prezentuje informacje o planie rozkładu jazdy oraz o jego realizacji (zmiany prezentowane są na bieżąco).
2. W skład PDP wchodzą następujące produkty:
   1) PDP-Plakaty – służący pracownikom PKP PLK S.A. do weryfikacji i generowania plakatów, w celu ich publikacji na peronach i stronie internetowej;
   2) PDP-SRJP – służący do generowania tablic Sieciowego Rozkładu Jazdy Pociągów, w celu ich publikacji na stronie internetowej;
   3) Portal Pasażera – służący internautom, umożliwiający korzystanie z zamieszczonych na stronie internetowej PKP PLK S.A. narzędzi:

a) Wyszukiwarki – umożliwiającej wyszukiwanie połączeń na podstawie rozkładu jazdy, z uwzględnieniem informacji o godzinach odjazdu/przyjazdu i czasie podróży, wraz z prognozą zmian dla aktualnie uruchomionych pociągów (w przypadku zakłóceń w ruchu) o utrudnieniach w podróży oraz prezentacją i śledzeniem wybranego połączenia na mapie,

b) Portalu Plakatowego – umożliwiającego pobranie plakatowego rozkładu jazdy pociągów (ZRJ i RRJ, obowiązującego i przyszłego) dla wybranej stacji, w formacie A4 (w kolorze lub czarno-białego). Dostępne są następujące rodzaje plakatowych rozkładów jazdy:

- szczegółowe: Odjazdy i Przyjazdy
- relacyjny (Przyjazdy/Odjazdy),

Rozkłady te publikowane są w terminach ustawowych;

c) Portalu SRJP – umożliwiającego pobranie tablic SRJP:
- dla wybranej stacji
- dla wybranej linii,
- wg wybranego numeru,
- wszystkich,

dla obowiązującego i przyszłego RRJ oraz ZRJ. Rozkłady te publikowane są w terminach ustawowych;

d) Mój pociąg na trasie – prezentuje tablice odjazdów i przyjazdów pociągów dla wybranej stacji z uwzględnieniem informacji o godzinach odjazdu/przyjazdu, wraz z prognozą zmian dla aktualnie uruchomionych pociągów (w przypadku zakłóceń w ruchu), o utrudnieniach w podróży oraz prezentacją i śledzeniem wybranego połączenia na mapie. Ponadto zapewnia szybki dostęp do najbardziej opóźnionych pociągów z podanymi czasami opóźnień, o utrudnieniach w podróży (kolejowa komunikacja zastępcza, prognoza utrudnień, utrudnienia operacyjne ad-hoc), prezentacją i śledzeniem wybranego połączenia na mapie. Dodatkowo prezentuje wartości statystyczne określające bieżący ruch pociągów pasażerskich;

e) Mój pociąg na mapie – prezentuje i zapewnia śledzenie pociągów uruchomionych dla wybranego województwa. Zapewnia dostęp do kompletu informacji o pociągu np. godzinie odjazdu/przyjazdu, prognozę zmian godzin przyjazdu/odjazdu (w przypadku zakłóceń w ruchu), utrudnienia w podróży, danych handlowych, krawędziach peronowych postoi handlowych na trasie pociągu;

f) „żółtej karteczki" – tj. dodatkowych informacji dla podróżnych, publikowanych na stronie z rozkładem jazdy w celu zwrócenia uwagi na istotne zmiany,

g) Poradnik – dokument opisujący podstawowe funkcjonalności Portalu Pasażera, zapewniający pomoc w pierwszych krokach nowego użytkownika Portalu;

h) Okienka wyszukiwarki (wyszukiwarka-external), zamieszczanego na stronach internetowych innych podmiotów;

4) aplikacja „Rozkład Kolejowy", dla urządzeń mobilnych, umożliwiająca wyszukiwanie połączeń na podstawie rozkładu jazdy, z uwzględnieniem informacji o godzinach odjazdu/przyjazdu i czasie podróży, wraz z prognozą zmian dla aktualnie uruchomionych pociągów (w przypadku zakłóceń w ruchu) oraz o utrudnieniach w podróży, Oprócz wyszukania połączenia, aplikacja umożliwia pobranie rozkładu jazdy wraz z informacjami o jego realizacji dla wybranej stacji, w określonym przedziale czasowym, oraz zapisanie rozkładu jazdy;

5) usługi web service – zapewniają automatyczne dostarczanie do PDP informacji o danych handlowych oraz przekazywania z PDP kompleksowych informacji pasażerskich do systemów Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (megafony i wyświetlacze na peronach, drogach dojścia i w innych miejscach stacji);

6) Portalu PLK – umożliwiającego wprowadzenie informacji o utrudnieniach w ruchu pociągów;

7) Portalu Przewoźnika – umożliwiającego wprowadzenie danych o trasach poza siecią zarządzaną przez PLK wraz z informacjami o danych handlowych. Dane te są wprowadzone przez przewoźnika.

3. Proces opracowywania plakatów przez pracowników poszczególnych sekcji z danego zakładu PKP PLK S.A., jest koordynowany przez wyznaczonego pracownika tego zakładu.

4. System PDP korzysta z danych:
   1) o infrastrukturze PKP PLK S.A. z bazy POS,
   2) o rozkładzie jazdy i jego korektach - z systemu SKRJ,
   3) o realizacji rozkładu jazdy - z systemu SEPE.
5. Na podstawie zgromadzonych w PDP danych, istotnych dla podróżnego, są generowane plakaty w wyspecyfikowanych rodzajach i formatach. Następnie są uzgadniane przez pracowników właściwych jednostek organizacyjnych PKP PLK S.A. z lokalnymi przedstawicielami przewoźników.
6. Ostatnim etapem przygotowania plakatowego rozkładu jazdy do publikacji jest przekazanie go do drukarni lub wydruk oraz zamieszczenie na peronach.
7. Równolegle do publikacji rozkładów jazdy na peronach, generowane są plakaty w formacie A4 oraz tablice SRJP, które są publikowane na stronie portalpasazera.pl.
8. Dane udostępniane poprzez wyszukiwarkę połączeń na stronie portalpasazera.pl oraz w aplikacji mobilnej „Rozkład Kolejowy” są dostępne online. Oznacza to, że każda aktualizacja bazy danych PDP jest od razu widoczna w tych kanałach dystrybucji informacji o rozkładzie jazdy.

§ 31. Zarządzenie rozkładu jazdy

1. Rozkład jazdy jest zarządzany automatycznie poprzez aplikację SKRJ w formie zarządzeń rozkładu jazdy;
2. Każde zarządzenie rozkładu jazdy opatrzone jest sygnaturą identyfikującą rodzaj zarządzanego rozkładu jazdy;
3. Stosowane są następujące sygnatury zarządzeń rozkładu jazdy:

Typ zarządzenia rozkładu jazdy	Sygnatura	Uwagi
Roczny Rozkład Jazdy	RRJ_2015_id wniosku_numer harmonogramu RRJ np. RRJ_2015_452_15	Liczba 2015 oznacza rozkład jazdy którego zarządzenie dotyczy, tj. rozkładu jazdy 2014/2015
Korekta Rocznego Rozkładu Jazdy	KRJ_2015_id wniosku_numer harmonogramu RRJ np. KRJ_2015_24516_15	
Zmiana Parametrów Rocznego Rozkładu Jazdy	ZPRRJ_2015_id wniosku np. ZPRRJ_2015_52515	
Zastępczy Rozkład Jazdy pociągów Pasażerskich	ZRJP_2015_id wniosku_numer cyklu zamknięć np. ZRJP_2015_458965_6-1 ZRJP_2015_458965_6-2 (kolejne korekty) ZRJP_2015_458965_6-3 itd…	
Zastępczy Rozkład Jazdy pociągów Towarowych	ZRJT_2015_id wniosku_numer cyklu zamknięć np. ZRJT_2015_458965_6-1 ZRJT_2015_458965_6-2 (kolejne korekty) ZRJT_2015_458965_6-3 itd…	
Indywidualny Rozkład Jazdy	IRJ_2015_id wniosku Np. IRJ_2015_112233	
Zmiana Parametrów Indywidualnego Rozkładu Jazdy	ZPIRJ_2015_id wniosku np.ZPIRJ_2015_525114	
Studium Rozkładu Jazdy	SRJ_2015_id wniosku Np. SRJ_2015_44567	

4. Zarządzenia rozkładu jazdy są wysyłane na zdefiniowane adresy e-mail do zainteresowanych jednostek zarządcy i przewoźników;
5. Równocześnie przewoźnicy uzyskują możliwość samodzielnego pobrania zarządzonego rozkładu jazdy z aplikacji ISZTP lub poprzez interfejs WebService.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rjp .....

Załącznik 8

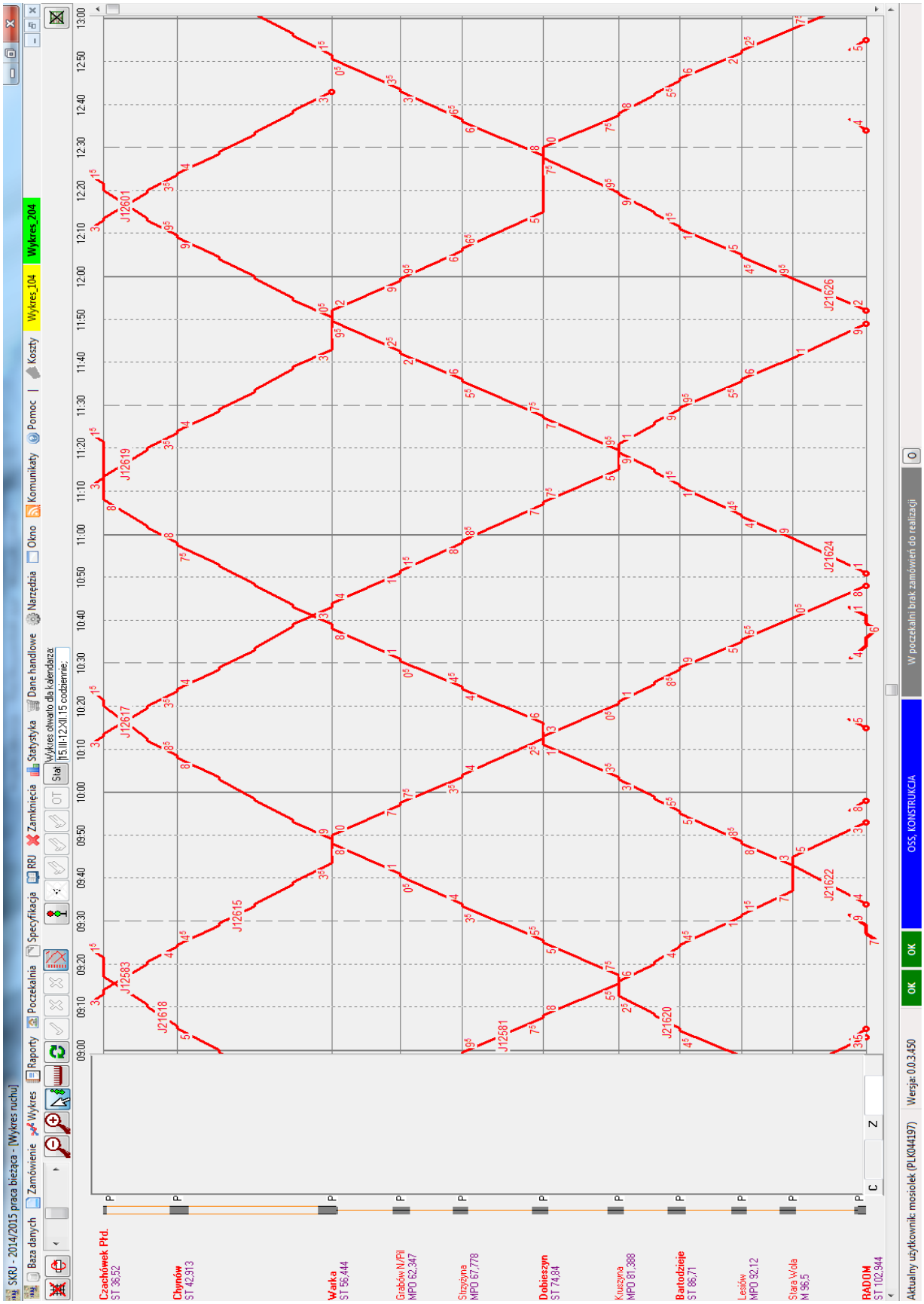
HARMONOGRAM OPRACOWANIA ROCZNEGO ROZKŁADU JAZDY POCIĄGÓW ..... OBOWIĄZUJĄCEGO od ..... do .....

Lp.	Wyszczególnienie czynności	Jednostka opracowująca/ odpowiedzialna	TERMIN REALIZACJI								Jednostka otrzymująca materiał
	A. KONSTRUKCJA ROCZNEGO ROZKŁADU JAZDY POCIĄGÓW										
	Opracowanie tras RFC	**IJRR/IJRJ**	.								**C-OSS**
	TRASY WZORCOWE										
1	Składanie wniosków	Przewoźnicy osób									
2	Konstrukcja tras	IJRR/IJRJ									
3	Uzgodnienie oferty	Przewoźnicy osób									
	POCIĄGI PASAŻERSKIE										
			składanie wniosków	konstrukcja rozkładu jazdy	projekt rozkładu jazdy	analiza projektu i zgłaszanie uwag przez przewoźników	analiza możliwości realizacji uwag	możliwość wycofania wniosków	weryfikacja i oznaczenie skomunikowań i informacji handlowych	przekazanie powiadomienia	
4	Pociągi handlowe	Przewoźnicy osób									Przewoźnicy, IJRJ, IJRR,
5	Próżne składy i lokomotywy										
6	Przekazanie obiegów składów										
	POCIĄGI TOWAROWE										
7	Pociągi międzynarodowe	Przewoźnicy rzeczy									Przewoźnicy, IJRJ, IJRR,
8	Pociągi krajowe										
9	Lokomotywy **LM, LT, LS, TH ***										
	***termin wydłużony (okres wynikający z postanowień art.30 ust.1 Ustawy dotyczy wyłącznie przewozów osób i rzeczy)**										
10	Ostateczny termin składania wniosków w PCS	Przewoźnicy									
11	Opracowanie planu zajętości krawędzi peronowych	IZ/IJRJ Przewoźnicy									
12	Zgłoszenie wniosków na postoje niehandlowe „zp"	IZ									Przewoźnicy
13	Ostateczny termin wprowadzenia wagonów bezpośrednich	Przewoźnicy									IJRJ, IJRR

Lp.	Wyszczególnienie czynności	Jednostka opracowująca/ odpowiedzialna	TERMIN REALIZACJI	Jednostka otrzymująca materiał
		B. KONFERENCJE I NARADY		
1	Konferencja **uzgodnienie cykli**	IJ/Przewoźnicy		UDZIAŁ: PRZEWOŹNICY, PLK
2	Konferencja ***FTE A***	FTE		
3	Konferencja ***WMGS***	OSŻD		
4	Konferencja ***FTE B***	FTE		
5	Konferencja ***WMPS***	OSŻD		
6	Konferencja ***konflikty tras***	IJ/Przewoźnicy		
7	Konferencja ***Technical Meeting***	RNE		
8	Konferencja ***FTE D***	FTE		
9	Konferencja ***WMPS***	OSŻD		
10	Konferencje graniczne			
		C. PRZYGOTOWANIA I PRACE PROGRAMOWE DO KONSTRUKCJI ROZKŁADU JAZDY		
1	Administrowanie, nadzór techniczny i eksploatacyjny nad aplikacjami RJ oraz bazą POS	IIN		
2	Wprowadzenie danych do bazy POS	IZ		IAT, IEN, IES
3	Weryfikacja danych bazy POS	IAT, IEN, IES		ILK
4	Przygotowanie do zatwierdzenia bazy	ILK		IT, IE
5	Gotowość POS i SKRJ do konstrukcji	IIN		IJ
		D. OPRACOWANIE WYDAWNICTW ROCZNEGO ROZKŁADU JAZDY POCIĄGÓW		
1	Aktualizacja oznaczeń w bazie **e-POS**	IZ/IES		IIN/IJ
2	Przygotowanie matryc Dodatków 1 i 2	IZ w siedzibie IJRJ		
3	Rozesłanie Dodatków 1 i 2	IZ w siedzibie IJRJ		
4	**Gotowość do wdrożenia r.j. .....**			
5	Opracowanie planu dyżurów	IJRJ/IJRR		
6	**Wdrożenie rozkładu jazdy .....**			
7	Nadesłanie meldunków o wdrożeniu r.j.	IJRJ		IE, IEE przez IJ

Załącznik 2

Wykres Ruchu Pociągów



Załącznik 3

Wniosek o przydzielenie trasy pociągu

ISZTP v3.0.0.
https://skrj.plk-sa.pl – „Zamawiaj i jedź"

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

WNIOSEK O PRZYDZIELENIE TRASY – RJ 2016/17

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

B. DANE WNIOSKODAWCY
- B01. Nazwa
- B02. Adres
- B03. NIP
- B04. Nr telefonu
- B05. Nr faxu
- B06. Adres e-mail
- B07. Wnioskodawca

C. DANE PRZEWOŹNIKA REALIZUJĄCEGO USŁUGĘ
- C01. Nazwa
- C02. Adres
- C03. NIP
- C04. Nr licencji
- C05. Nr telefonu
- C06. Nr faxu
- C07. Adres e-mail
- C08. Przewoźnik

D. DANE O POCIĄGU
- D01. Rodzaj pociągu
- D02. Nr krajowy
- D03. Nr międzynarodowy
- D04. Nazwa pociągu
- D05. Cykliczność kursowania
- D06. Relacja techniczna od
- D07. Relacja techniczna do
- D08. Relacja handlowa od
- D09. Relacja handlowa do
- D10. Relacja międzynarodowa od
- D11. Relacja międzynarodowa do
- D12. Rodzaj przewozów
- D13. Tolerancja trasowania
- D14. Tolerancja czasu postoju
- D15. Ekspozytura godziny wiodącej
- D16. Godzina wiodąca
- D17. Adresy email dla kopii wniosku
- D18. Język kopii wniosku

© 2007 – 2015 PKP PLK S.A. Biuro Informatyki

ISZTP v3.0.0.
https://skrj.plk-sa.pl – „Zamawiaj i jedź"

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

D19. Kalendarz godziny wiodącej

miesiąc/rok	pn	wt	śr	cz	pt	so	nd	pn	wt	śr	cz	pt	so	nd	pn	wt	śr	cz	pt	so	nd	pn	wt	śr	cz	pt	so	nd	pn	wt	śr	cz	pt	so	nd
luty 2016	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29					
marzec 2016		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		
kwiecień 2016					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

E. DANE TECHNICZNE POCIĄGU

E01. Seria pojazdu trakc./lok.
E02. Max masa brutto [t]
E03. Max długość [m]
E04. Max prędkość składu [km/h]
E05. Max % masy hamującej pociągu [%]
E06. Max nacisk osi wagonów [kN]

F. OGRANICZENIA

F01. TWR
F02. MCT
F03. 'High – Cube'
F04. PST/ 'Push – Pull'
F05. Przekroczona skrajnia
F06. Przekroczony nacisk
F07. Pozostałe przesyłki nadzwyczajne
F08. Długie szyny
F09. Nr zgody/zgód PNZ lub PNK

G. TRASA WSTĘPNA POCIĄGU

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

Legenda NP – nazwa punktu rozkładowego; OZ – oznaczenie punktu rozkładowego; NL – nr linii kolejowej; PS – czas postoju zadanego [min.]; PH – postój handlowy; ZD – zmian drużyny trakcyjnej; PN – postój niehandlowy; PM – prace manewrowe w ramach stacji; ZP – postój dla pracowników kolejowych; RP – rodzaj pociągu; KH – kategoria handlowa pociągu; P1, P2, P3 – pojazdy trakcyjne; BT – rodzaj hamulca; VM – Vmax składu wagonów [km/h]; BS – brutto składu wagonów [t]; BP – brutto pociągu [t]; DS – długość składu wagonów [m]; DP – długość pociągu [m]; MN – max nacisk osi wagonów [kN]; MH – procent masy hamującej [%]; SP – służba publiczna; PR – przewoźnik w trasie pociągu;

H. CHARAKTER PRZEWOZU PASAŻERSKIEGO

H01. Zawarta umowa o świadczenie usług publicznych
H02. Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu
H03. Inny Okazjonalny

I. UWAGI I WSKAZÓWKI WNIOSKODAWCY

J. KOMENTARZ DO ZARZĄDZENIA RJ

© 2007 – 2015 PKP PLK S.A. Biuro Informatyki

Załącznik 4

Opis wyróżników na kartach rozkładu jazdy

1. Objaśnienia znaków i skrótów używanych w rozkładzie jazdy pociągów		
b	=	miejsce dojazdu do bocznicy
gt	=	grupa torów wydzielona w obrębie stacji
m	=	stacja mijanka
opm	=	obsługa przejazdu przez drużynę pociągu
pe	=	posterunek odstępowy
pea	=	automatyczny posterunek odstępowy
pb	=	posterunek bocznicowy
pgr	=	punkt graniczny
po	=	przystanek osobowy publiczny
podg	=	posterunek odgałęźny
pp	=	punkt przeładunkowy
ps	=	przystanek służbowy
pst	=	obiekt kolei obcych
pzs	=	miejsce złączenia linii kolejowych np. Mosty R302 (PZS)
st	=	stacja
stth	=	stacja techniczna
(6-18)	=	posterunek ruchu czynny we wskazanych godzinach
(1)-(5)	=	posterunek ruchu czynny okresowo (w dniach tygodnia)
Uwaga:	1)	Nazwy stacji opisane są wytłuszczoną czcionką np. **Pruszków**, a stacje węzłowe dużymi literami np. **W-WA WSCHODNIA**
	2)	Nazwy pozostałych posterunków ruchu, posterunków ekspedycyjnych, miejsc złączenia linii kolejowych, punktów pomocniczych do konstrukcji rozkładu jazdy, opisane są zwykłą czcionką np. Józefinów podg
Z	=	posterunek ruchu zamknięty z możliwością otwarcia w ciągu 14 dni
K	=	zgłoszenie o wjeździe pociągu z sygnałami końca pociągu, należy do obowiązków drużyny pociągowej
W24	=	posterunek ruchu, na którym zezwoleniem dla wyjazdu na tor szlakowy lewy w kierunku przeciwnym do zasadniczego (szlak z blokadą liniową jednokierunkową lub bez blokady liniowej) jest sygnał zezwalający lub sygnał zastępczy "Sz" z równocześnie wyświetlonym wskaźnikiem W24 (albo w porze dziennej uzupełniony nieoświetloną tablicą ze wskaźnikiem W24), po uprzedzeniu rozkazem pisemnym

Objaśnienia znaków i skrótów używanych w rozkładzie jazdy pociągów		
T	=	trudny podjazd do stacji dla pociągu towarowego. Zatrzymanie przed semaforem wjazdowym grozi niemożnością ruszenia
Rd1	=	zezwolenie na wyjazd pociągu pasażerskiego, oprócz podania sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym obowiązuje podanie sygnału "Nakaz jazdy" lub zezwolenie za pomocą urządzeń łączności względnie ustnie
UZS	=	posterunek ruchu posiadający urządzenia do zdalnego sterowania na odcinku zpr (zdalnego prowadzenia ruchu)
ZS	=	posterunek ruchu zdalnie sterowany
ZSM	=	posterunek ruchu zdalnie sterowany, z możliwością miejscowego nastawiania
Uwaga:	1)	jeśli zdalne sterowanie dotyczy semaforów przy jednym z torów szlakowych to oznaczenie ZS, ZMS jest uzupełniane odpowiednio numerem tego toru np. ZS1
	2)	oznaczenie posterunku zdalnie sterowanego jest uzupełnione skrótem literowym nastawni zdalnego sterowania np. podg Gołąbki ZS Bł
R1	=	posterunek ruchu wyposażony w radiotelefon pracujący na kanale oznaczonym cyfrą
S5	=	posterunek ruchu spółki PKP SKM Trójmiasto wyposażony w radiotelefon pracujący na kanale oznaczonym cyfrą
GSM-R	=	posterunek ruchu wyposażony w cyfrowy, naziemny system łączności radiowej
H	=	zainstalowane są urządzenia SHP
R307	=	posterunek ruchu, z którego kierujący pojazdem kolejowym nie może odjechać bez otrzymania rozkazu pisemnego "O" na dalszy odcinek jazdy, chyba, że otrzymał już rozkaz odnoszący się do odcinka lub szlaku stycznego (przyległego) do tego posterunku
RT	=	posterunek ruchu, na którym rozmowy w sieci radiołączności pociągowej są rejestrowane.
SL	=	posterunek ruchu nieobsadzony, sterowany przez pociąg
↓	=	pomiędzy 2 a 3 kolumną oznacza jazdę pociągu po torze prawym lub jednotorowym odcinku linii kolejowej; pomiędzy 4 a 5 kolumną oznacza jazdę pociągu po torze lewym.

1. W kolumnie 5-tej obok oznaczenia szlaku – rodzaje urządzeń sterowania ruchem na szlaku:		
skróty urządzeń srk	rodzaj urządzeń na szlaku (odstępie) przyległym do posterunku następczego dla danego kierunku jazdy	
PP	=	blokada półsamoczynna na szlaku dwu lub więcej torowym, przystosowana dla jazdy pociągu po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego
S	=	blokada samoczynna na szlaku jednotorowym lub samoczynna jednokierunkowa na szlaku dwutorowym dla jazdy pociągu w kierunku zasadniczym
SS	=	blokada samoczynna na szlaku dwu lub więcej torowym, przystosowana dla jazdy pociągu po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego
SP	=	blokada samoczynna dla jazdy pociągu w kierunku zasadniczym i blokada półsamoczynna przystosowana dla jazdy pociągu po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego, na szlaku dwu lub więcej torowym
PS	=	blokada półsamoczynna dla jazdy pociągu w kierunku zasadniczym i blokada samoczynna przystosowana dla jazdy pociągu po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego, na szlaku dwu lub więcej torowym
L1	=	zainstalowane są przytorowe urządzenia systemu ERMTS/ETCS poziom 1
L2	=	zainstalowane są przytorowe urządzenia systemu ERMTS/ETCS poziom 2
LS	=	zainstalowane są przytorowe urządzenia systemu ERMTS/ETCS poziom 1LS (ograniczonego nadzoru)
Uwaga:	1)	w przypadku różnych rodzajów blokady liniowej na poszczególnych torach szlakowych, skrót rodzaju blokady uzupełniony jest cyfrą oznaczającą numer danego toru np.:SS1,2;P3
	2)	brak oznaczenia rodzaju blokady informuje, że na szlaku jednotorowym urządzona jest blokada półsamoczynna a na szlaku dwutorowym półsamoczynna jednokierunkowa dla jazdy pociągu w kierunku zasadniczym, albo blokada liniowa nie występuje
3. Oznaczenie szlaku (między kolumną 5-tą i 6-tą)		
I	=	szlak jednotorowy (linia gruba)
II	=	szlak dwu lub więcej torowy (dwie linie półgrube)

Załącznik 5

Karta rozkładu jazdy dla pociągu

PKP PLK S.A.

CENTRUM ROZKŁADÓW JAZDY

W WARSZAWIE

ROCZNY ROZKŁAD JAZDY
POCIĄGU NR ……..

NAZWA PRZEWOŹNIKA

na wniosek nr ……. z dnia …….

zarządzenie ……. z dnia …….

wygenerowano w systemieSKRJ
w dniu …….. r. o godz. ……..

Maszynisto!
Podczas jazdy na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny obserwuj drogę przebiegu i zachowaj szczególną ostrożność.
Jeśli zauważysz zagrożenie lub urządzenia pokładowe sygnalizują odstępstwa od normy natychmiast zatrzymaj pociąg i wyjaśnij przyczynę z dyżurnym ruchu.
Nie bój się konsekwencji opóźnienia pociągu.
Bezpieczeństwo jest najważniejsze

PKP PLK S.A.
CENTRUM ZARZĄDZANIA RUCHEM KOLEJOWYM
W WARSZAWIE

ROCZNY ROZKŁAD JAZDY

POCIĄGU NR 5106/7

PKP INTERCITY Spółka Akcyjna

na wniosek nr BPR1g-1r-1330/15 z dnia 31.08.2015

zarządzenie RRJ_2016_3364_2 z dnia 16.09.2015

wygenerowano w systemie

SKRJ

w dniu 27.10.2015 r. o godz. 09:30:21

Maszynisto!
Podczas jazdy na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny obserwuj drogę przebiegu i zachowaj szczególną ostrożność.
Jeśli zauważysz zagrożenie lub urządzenia pokładowe sygnalizują odstępstwa od normy natychmiast zatrzymaj pociąg i wyjaśnij przyczynę z dyżurnym ruchu.
Nie bój się konsekwencji opóźnienia pociągu.
Bezpieczeństwo jest najważniejsze.

EIJ PWJ 5106/7 (3364) Relacja Gdynia Główna - Warszawa Grochów 2

Nr linii	Km	V_P	V_L	Stacja	Godzina		Lok I / Lok II / Lok III	Brutto / Dł.Poc.	Vmax / %
202	20,992	60	60	**GDYNIA GŁÓWNA**			ED250	445	200
	20,030	100	100	R6, R307, RT, H, SS 0.202/20.992	EIJ 5106 **15:23**			187	153
				Gdynia Orłowo	|	5	ED250	445	200
				15.896 R6, RT, H, SS	15:28	4^{8}		187	153
				Sopot ; ph	**15:31**	3	ED250	445	200
				11.661 R6, RT, H, SS	**15:32**	2^{9}		187	153
				Gdańsk Oliwa po ; ph	**15:36**	4	ED250	445	200
				8.008	**15:37**	3^{7}		187	153
				Gdańsk Wrzeszcz ; ph	**15:41**	4	ED250	445	200
	1,000	60	60	4.180 R6, H, SS	**15:42**	3^{8}		187	153
				GDAŃSK GŁÓWNY ; ph	**15:47**	5	ED250	445	200
	-0,320	60							
	-0,381								
9	327,742	100						187	153
	327,739	100	100	0.000 R6, RT, H, PP					
	326,500	140	140	*-0.381/327.742*	**15:50**	4^{4}			
				GDAŃSK POŁUDN. stth	|	2^{7}	ED250	445	200
	324,500	160	160	325.848 R6, RT, H, SS	15:52[7]	2^{6}		187	153
				PRUSZCZ GDAŃSKI	|	4^{5}	ED250	445	200
				317.123 *1), R6, RT, H, SS	15:57[2]	4^{3}		187	153
				PSZCZÓŁKI	|	4^{2}	ED250	445	200
	298,209	120	120						
	297,100	100	100	306.676 R6, RT, H, SS	16:01[4]	4		187	153
				TCZEW	|	4^{6}	ED250	445	200
	296,000	60	60						
	293,820	160	160	R6, 296.249 R307, RT, H, SS	16:06	4^{3}		187	153

*1) Szlak Pruszcz Gd. - Pszczółki jest szlakiem wielotorowym. Po torze nr 1 linii 009 parzysty kierunek jazdy ustalono jakoprzeciwny do zasadniczego.Po torze nr 3 linii nr 260 ruch jest prowadzony jak na linii jednotorowej

EIJ PWJ 5106/7 (3364) Relacja Gdynia Główna - Warszawa Grochów 5

Nr linii	Km	V_p	V_L	Stacja	Godzina		Lok I / Lok II / Lok III	Brutto / Dł.Poc.	Vmax / %
9		160	160	**Ciechanów**	|	6^{4}	ED250	445	200
				98.060 R1, RT, H, SS	$17:45^{3}$	6		187	153
				Gąsocin	|	7^{4}	ED250	445	200
				79.669 R1, RT, UZS, H, SS	$17:52^{7}$	6^{9}		187	153
				Świercze podg, po	|	3^{3}	ED250	445	200
	64,170	130	130						
	60,200	160	160	71.449 ZS Gs, H, SS	17:56	3^{1}		187	153
				NASIELSK	|	7	ED250	445	200
	49,300	110	110						
	47,500	130	130	60.153 R1, RT, H, SS	18:03	4^{8}		187	153
				Modlin	|	7^{4}	ED250	445	200
	43,900	90	90						
	42,300	120	120						
	41,800	160	160	44.106 R1, RT, H, SS	$18:10^{4}$	6^{9}		187	153
				Nowy Dwór Maz	|	2^{5}	ED250	445	200
				39.950 R1, RT, H, SS	$18:12^{9}$	2^{4}		187	153
				Nowy Dwór Maz GT gt	|		ED250	445	200
				39.720	18:13	0^{1}		187	153
				Chotomów podg	|	4^{5}	ED250	445	200
	29,412	160	160	29.412 *2), ZS Lg, H, SS	$18:17^{5}$	4^{2}		187	153
				LEGIONOWO	|	2^{5}	ED250	445	200
				25.190 *3), R1, RT, H, SS	18:20	2^{4}		187	153

*2) Szlaki Chotomów-Legionowo i Legionowo-W-wa Praga złożone z linii Nr 9 i 456 są szlakami wielotorowymi.Po torze Nr 3 linii 456 parzysty kierunek jazdy ustalono jako przeciwny do zasadniczego.

*3) Szlaki Chotomów-Legionowo i Legionowo-W-wa Praga złożone z linii Nr 9 i 456 są szlakami wielotorowymi.Po torze Nr 3 linii 456 parzysty kierunek jazdy ustalono jako przeciwny do zasadniczego.

Uwagi dodatkowe:

- od Chotomów do Warszawa Praga WPT C rozkład opracowany dla jazdy po torze lewym

EIJ PWJ 5106/7 (3364) Relacja Gdynia Główna - Warszawa Grochów 6

Nr linii	Km	V_p	V_L	Stacja	Godzina		Lok I / Lok II / Lok III	Brutto / Dł.Poc.	Vmax / %
9	15,150	160	160	Wwa Praga WPT C pzs	|	4^{3}	ED250	445	200
		160	160	15.150 *4), R1, RT, H	$18:24^{3}$	4		187	153
				Wwa Praga WPT D pzs	|	1^{3}	ED250	445	200
	10,500	100	100	12.700	$18:25^{6}$	1^{2}		187	153
				WWA PRAGA	|	1^{3}	ED250	445	200
	9,300	80	80						
	8,500	100	100	10.100 R1, RT, H	$18:26^{9}$	1^{2}		187	153
				Wwa Praga R15 pzs	|	1^{4}	ED250	445	200
	7,250		90	8.317	$18:28^{3}$	1^{3}		187	153
				Wwa Praga WPT M pzs	|		ED250	445	200
	6,700	80	80						
	5,650	60	70						
	5,200		60						
	4,626	60							
	4,407							187	153
2	4,407	60	60	7.094 *5), R1, H, PP	$18:29^{1}$	0^{8}			
				4.407/4.407	**18:32**	2^{9}	ED250	445	200
				WWA WSCHODNIA ; ph					
	3,450	80	80						
	0,700	60	60						
	0,345							187	153
1	-0,345	60	60	R1, R2, R6, 4.254 R7, R307, RT, H, SS	**18:33**	2^{8}			
				0.345/-0.345	**18:40**	7	ED250	414	200
				Wwa Centralna ; ph					
	0,600	90	80		PWJ 05107				
	2,620		90	0.000 R2, RT, H, SS	**19:15**	6^{4}		187	88

*4) północny okręg nastawczy stacji

*5) południowy okręg nastawczy stacji

EIJ PWJ 5106/7 (3364) Relacja Gdynia Główna - Warszawa Grochów 7

Nr linii	Km	V_p	V_L	Stacja	Godzina		Lok I / Lok II / Lok III	Brutto / Dł.Poc.	Vmax / %
1	3,082	90	90	**Wwa Zachodnia ; pn**	**19:19**	4	ED250	414	200
3	3,082	90							
	3,365								
46	3,365	40							
	3,550	40	40					187	88
				3.082 R2, R3, R5, RT, H	**19:36**	3^{8}			
				3.365/3.365	|	1	ED250	414	200
	3,557			Wwa Zach R206 pprj					
42	3,557	40						187	88
				3.557	19:37	0^{9}			
	4,350			Wwa Czyste stth	|	2^{5}	ED250	414	200
20	3,587	40	40		**PWJ 05106**				
				4.350/3.587 R3, H	19:39^{5}	2^{4}		187	88
				Wwa Gł Tow WOB	|	4	ED250	414	200
	0,222	40							
				1.170 R3, H	19:43^{5}	3^{7}		187	88
	0,000			**Wwa Gł Tow WOA ; pt**	**19:46**	2^{5}	ED250	414	200
509	0,000	40	40		**PWJ 05107**				
				0.000 R3, H	**20:10**	1^{9}		187	88
				Wwa Gł Tow WOC	|	3	ED250	414	200
	2,380	60	60						
				1.579 R3, H, W24	20:13	2^{7}		187	88
				Wwa Jel	|	3	ED250	414	200
	8,183	40							
				3.500 R3, RT, H, W24	20:16	2^{5}		187	88
				Wwa Gdańska GT gt	|	6	ED250	414	200
				8.700	20:22	5^{5}		187	88
				Wwa Gdańska WG	|	1	ED250	414	200
				9.172 R3, RT, H	20:23	0^{8}		187	88
	10,262			Wwa Gdańska R52 pprj	|	2^{5}	ED250	414	200
20	10,829	80	80						
	11,200	60	60					187	88
				10.262/10.829	20:25^{5}	1^{7}			

EIJ PWJ 5106/7 (3364) Relacja Gdynia Główna - Warszawa Grochów 8

Nr linii	Km	V_p	V_L	Stacja	Godzina		Lok I / Lok II / Lok III	Brutto / Dł.Poc.	Vmax / %
20	12,599	60	60	Wwa Praga WPT J pzs	|	3	ED250	414	200
501	0,000	60	60						
	1,136	60						187	88
				12.599/0.000 *6), R1, H	20:28^{5}	2^{4}			
	1,558			Wwa Praga R15 pzs	|	2^{5}	ED250	414	200
9	8,317	100	100		**PWJ 05106**				
	7,250		90					187	88
				1.558/8.317	20:31	2^{2}			
				Wwa Praga WPT M pzs	|	1^{5}	ED250	414	200
				7.094 *7), R1, H	20:32^{5}	1^{1}		187	88
	6,754			Wwa Praga R2 pprj	|	0^{5}	ED250	414	200
545	0,346	40			**PWJ 05107**				
				6.754/0.346	20:33	0^{4}		187	88
				Wwa Grochów stth	20:37	4	ED250	414	200
				2.234 R2, H, S	———	3		187	88

*6) zachodni okręg nastawczy stacji

*7) południowy okręg nastawczy stacji

Kursuje:

- 13.XII.15-18.XII.15; 19.XII.15-31.XII.15 codziennie oprócz (5); 1.I-26.III 28.III-10.XII.16 ;

Załącznik 6

Opis skrótów i objaśnień rodzajów pociągów

4. W rubryce obok numeru skrót rodzaju pociągu					
Rodzaje pociągów	Trakcja				
	parowa	elektryczna		spalinowa	
		lokomo-tywy	zespoły i wagony trakcyjne	lokomo-tywy	zespoły i wagony trakcyjne
A. Pociągi pasażerskie					
EuroCity	-	ECE	ECJ	ECS	ECM
EuroNight	-	ENE	-	ENS	-
Ekspresowy InterCity	-	EIE	EIJ	EIS	EIM
Ekspresowy	-	EXE	EXJ	EXS	EXM
Międzynarodowy pośpieszny	-	MME	MMJ	MMS	MMM
Międzywojewódzki pośpieszny typu hotelowego	-	MHE	-	MHS	-
Międzywojewódzki pośpieszny	-	MPE	MPJ	MPS	MPM
Międzywojewódzki osobowy	-	MOE	MOJ	MOS	MOM
Międzywojewódzki osobowy (autobus szynowy)	-	-	MAJ	-	MAM
Wojewódzki międzynarodowy	RMP	RME	RMJ	RMS	RMM
Wojewódzki krajowy pośpieszny	RPP	RPE	RPJ	RPS	RPM
Wojewódzki krajowy osobowy	ROP	ROE	ROJ	ROS	ROM
Wojewódzki komunikacji aglomeracyjnej	-	RAE	RAJ	RAS	RAM
Wojewódzki międzynarodowy (autobus szynowy)	-	-	AMJ	-	AMM
Wojewódzki krajowy osobowy (autobus szynowy)	-	-	APJ	-	APM
Próżny skład pasażerski – od i do pociągów pasażerskich	PWP	PWE	PWJ	PWS	PWM
Próżny skład pasażerski – próbny	-	PCE	PCJ	PCS	PCM
Próżny skład pasażerski – do i z naprawy	-	PXE	PXJ	PXS	PXM
Skład lokomotyw powyżej 3lokomotyw	PHP	PHE	-	PHS	-
B. Pociągi utrzymaniowo - naprawcze					
Ratunkowy	-	ZGE	ZGJ	ZGS	ZGM
Inspekcyjny	-	ZNE	ZNJ	ZNS	ZNM
Gospodarczy	-	ZXE	-	ZXS	ZXM
Diagnostyczny	-	ZDE	ZDJ	ZDS	ZDM
Skład lokomotyw powyżej 3 lokomotyw	-	ZHE	-	ZHS	-

W rubryce obok numeru skrót rodzaju pociągu					
Rodzaje pociągów	Trakcja				
	parowa	elektryczna		spalinowa	
		lokomo-tywy	zespoły i wagony trakcyjne	lokomo-tywy	zespoły i wagony trakcyjne
C. Pociągi towarowe					
1. Pociągi towarowe w ruchu międzynarodowym					
Do przewozów priorytetowych		TAE		TAS	
Do całopociągowych przewozów intermodalnych		TCE		TCS	
Do przewozów masowych i granicznych		TGE		TGS	
Do przewozów rozproszonych (pojedyncze wagony i grupy wagonów)		TRE		TRS	
2. Pociągi towarowe w ruchu krajowym					
Do przewozów priorytetowych		TBE		TBS	
Do całopociągowych przewozów intermodalnych		TDE		TDS	
Pośpieszny o podwyższonym standardzie szybkości technicznej do przewozu ładunków w pojedynczych wagonach i grupach wagonowych		TPE		TPS	
Do przewozów niemasowych w pojedynczych wagonach i grupach wagonowych		TNE		TNS	
Do przewozów masowych w ładownych i próżnych składach całopociągowych		TME		TMS	
Liniowy do przewozu ładunków w pojedynczych wagonach i grupach wagonowych		TLE		TLS	
Zdawczy do obsługi stacji i bocznic w rejonie ciążenia stacji manewrowej	TKP	TKE		TKS	
Próżne wagony do i z naprawy		TTE		TTS	
Próbny oraz inne pociągi		TSE		TSS	
Skład lokomotyw - powyżej 3 lokomotyw		THE		THS	
D. Pojazdy kolejowe luzem					
Lokomotywa do i od prac manewrowych w ruchu towarowym		LME		LMS	
Lokomotywa do i od prac manewrowych w ruchu pasażerskim		LWE		LWS	
Lokomotywa do i od pociągów pasażerskich - max. 3 lokomotywy	LPP	LPE		LPS	
Lokomotywa do i od pociągów towarowych - max. 3 lokomotywy	LTP	LTE		LTS	
Lokomotywa luzem do i od pociągów utrzymaniowo-naprawczych - max. 3 lokomotywy		LZE		LZS	
Pozostałe lokomotywy luzem, pojazd kolejowy, pojazd pomocniczy zaliczany do taboru specjalnego		LSE		LSS	

Załącznik 7

Opis symboli i terminów kursowania pociągów

5. W kolumnie 5-tej obok nazwy stacji, posterunku:		
ph	=	postój handlowy - obsługa pasażera
pn	=	postój niehandlowy - tylko dla potrzeb przewoźnika
zp	=	zatrzymuje się w razie potrzeby (stosuje się w przypadku dojazdu, zjazdu pracowników kolejowych na posterunki blokowe, podstacje trakcyjne itp.) po uprzednim zgłoszeniu kierownikowi pociągu
pm	=	praca manewrowa na stacji z wymianą grup wagonów bez zmiany brutta lub wymiana lokomotywy
pt	=	postój tylko dla potrzeb technicznych
zd	=	zmiana drużyny
6. Pod tabelą rozkładu jazdy w polu: <u>Kursuje:</u>		
(+)	=	kursuje w dni świąteczne (niedziele i święta)
(1)	=	kursuje w poniedziałki
(2)	=	kursuje we wtorki
(3)	=	kursuje w środy
(4)	=	kursuje w czwartki
(5)	=	kursuje w piątki
(6)	=	kursuje w soboty
(7)	=	kursuje w niedziele
(1/2, 2/3, 3/4, 4/5, 5/6, 6/7, 7/1)	=	kursuje na przełomie niektórych dni tygodnia (z poniedziałku na wtorek, z wtorku na środę, ze środy na czwartek, z czwartku na piątek, z piątku na sobotę, z soboty na niedzielę , z niedzieli na poniedziałek)
(1)-(7)	=	kursuje od poniedziałku do niedzieli
(A)	=	kursuje od poniedziałku do piątku
(B)	=	kursuje codziennie oprócz soboty
(C)	=	kursuje w soboty, niedziele i święta
(D)	=	kursuje od poniedziałku do piątku oprócz dni świątecznych
(E)	=	kursuje od poniedziałku do soboty oprócz dni świątecznych
Uwaga:		

Dla określenia charakteru pociągu oraz rodzaju przewożonej przesyłki, szczegółowa informacja wraz z np. numerem zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej zamieszczona jest pod tabelą z rozkładem jazdy w polu: **<u>Uwagi do rozkładu:</u>**

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Tabela zmian

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