

Załącznik do zarządzenia Nr 45/2011
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 20 grudnia 2011 r.



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

**Instrukcja
o kontroli biegu pociągów pasażerskich i towarowych**

Ir-14

Warszawa, 2011 rok

Właściciel: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wydawca: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala
Biuro Eksploatacji
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
tel. 22 47 320 10
www.plk-sa.pl, e-mail: ies@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

§ 1. Cel i zakres instrukcji	5
§ 2. Punktualność biegu pociągów i sposób jej ustalania	5
§ 3. Pociągi kursujące, opóźnione, „chore”	6
§ 4. Zasady kwalifikacji opóźnień pociągów kursujących na poszczególne przyczyny oraz sposób ich rozliczania.....	7
§ 5. Rejestracja procesu przewozowego	9
§ 6. Tworzenie sprawozdawczości	10
§ 7. Rodzaje sprawozdawczości.....	12
Załącznik nr 1	13
Załącznik nr 1a	14
Załącznik nr 2	18
Załącznik nr 3	19
Załącznik nr 3a	20
Załącznik nr 3b	22
Załącznik nr 4	28
Załącznik nr 4a	29
Załącznik nr 4b	31
Załącznik nr 5	37

§ 1.**Cel i zakres instrukcji**

1. „Instrukcja o kontroli biegu pociągów pasażerskich i towarowych”, zwana dalej „Instrukcją Ir-14”, ma na celu merytoryczne i organizacyjne przedstawienie zagadnień związanych z kontrolą biegu pociągów pasażerskich i towarowych w zakresie realizacji rozkładu jazdy oraz ujednoczenie związanej z tym statystyki.
2. Instrukcja Ir-14, zawiera:
 - 1) klasyfikację przyczyn opóźnień na całej drodze przebiegu pociągów kursujących w oparciu o jednolitą kodyfikację;
 - 2) wytyczne do opracowywania statystyki z zakresu punktualności pociągów kursujących;
 - 3) ujednoczone zasady ustalania przyczyn opóźnień pociągów kursujących, do rozliczeń z przewoźnikami wg zawartych z nimi umów o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób lub rzeczy.
3. Instrukcja Ir-14 obowiązuje na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwanej dalej Spółką.

§ 2.**Punktualność biegu pociągów i sposób jej ustalania**

1. Pod pojęciem punktualności biegu pociągów rozumie się stopień przestrzegania rozkładu jazdy przy prowadzeniu ruchu pociągów, a miernikami punktualności są:
 - 1) procent punktualności biegu pociągów;
 - 2) przeciętne opóźnienie w minutach przypadające na jeden pociąg opóźniony;
 - 3) przeciętne opóźnienie w minutach przypadające na jeden pociąg kursujący.
2. Procent punktualności biegu pociągów oblicza się według wzoru:

$$P = \frac{(K - O) \times 100}{K} [\%]$$

we wzorze przyjmuje się:

P – poszukiwany procent punktualności,

K – ogólna liczba kursujących pociągów,

O – liczba opóźnionych pociągów.

Przykład:

ogólna liczba kursujących pociągów – 500, liczba opóźnionych pociągów – 18

$$(500 - 18) \times 100 / 500 = 48200 / 500 = 96,4\%$$

Otrzymany w przykładzie wynik informuje o tym, że 96,4% kursujących pociągów przeprowadzono zgodnie z rozkładem jazdy.

3. Przeciętne opóźnienie w minutach przypadające na jeden pociąg opóźniony oblicza się, dzieląc ogólną liczbę minut opóźnień pociągów przez liczbę pociągów opóźnionych.

4. Przeciętne opóźnienie w minutach przypadające na jeden pociąg kursujący oblicza się, dzieląc ogólną liczbę minut opóźnień pociągów przez liczbę pociągów kursujących.
5. Do wyliczeń statystycznych, o których mowa w ust. 2, jako pociągi kursujące planowo przyjmuje się:
 - 1) dla zakładu linii kolejowych:
 - a) pociągi, które zgodnie z rozkładem jazdy przybyły do stacji końcowych zakładu linii kolejowych lub przekazane zostały do sąsiednich zakładów linii kolejowych, zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury,
 - b) pociągi, które przybyły do stacji końcowych zakładu linii kolejowych lub przekazane zostały do sąsiednich zakładów linii kolejowych, zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury z opóźnieniem, jeżeli opóźnienie to nie powstało lub nie zostało zwiększone w granicach zakładu linii kolejowych,
 - c) pociągi, które przybyły do stacji końcowych zakładu linii kolejowych lub przekazane zostały do sąsiednich zakładów linii kolejowych, zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury z opóźnieniem, jeżeli opóźnienie to nie przekracza norm czasowych ustalonych przez Centralę Spółki;
 - 2) dla sieci Spółki:
 - a) pociągi, które zgodnie z rozkładem jazdy przybyły do stacji końcowych lub przekazane zostały do zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury,
 - b) pociągi w komunikacji międzynarodowej, które przybyły do stacji końcowych lub przekazane zostały do zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury z opóźnieniem, jeżeli opóźnienie to nie powstało lub nie zostało zwiększone na sieci Spółki,
 - c) pociągi, które przybyły do stacji końcowych lub przekazane zostały do zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury z opóźnieniem, jeżeli opóźnienie to nie przekracza norm czasowych ustalonych przez Centralę Spółki

§ 3.

Pociągi kursujące, opóźnione, „chore”

1. Pociągi kursujące na terenie zakładu linii kolejowych (obszarowo) są to wszystkie pociągi, które zakończyły bieg na terenie zakładu linii kolejowych oraz te, które zostały przekazane do sąsiednich zakładów linii kolejowych, zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury.
2. Pociągi kursujące na sieci Spółki (sieciowo) są to wszystkie pociągi, które zakończyły bieg na terenie sieci kolejowej, oraz te które zostały przekazane do zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury.
3. Liczba pociągów opóźnionych na terenie zakładu linii kolejowych jest to suma liczby pociągów, które ukończyły z opóźnieniem jazdę na stacjach zakładu linii kolejowych oraz suma liczby, które zostały przekazane z opóźnieniem do sąsiednich zakładów linii kolejowych, zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury, pomniejszona o liczbę pociągów przyjętych z opóźnieniem z sąsiednich zakładów linii kolejowych, kolei

obcych lub innych zarządców infrastruktury, a które nie zostały opóźnione na terenie własnego zakładu linii kolejowych.

4. Liczba pociągów opóźnionych na sieci Spółki jest to suma liczby pociągów, które ukończyły z opóźnieniem jazdę na stacjach końcowych sieci Spółki oraz liczby pociągów, które zostały przekazane z opóźnieniem do zarządców kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury, pomniejszona o liczbę pociągów przyjętych z opóźnieniem z kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury, a które nie zostały opóźnione na sieci Spółki
5. Pociąg pasażerski uważa się za „chory”, jeżeli opóźnił się w ciągu miesiąca więcej niż 5 razy ponad przyjętą dla tego pociągu normę minut opóźnienia, bez względu na przyczyny.
6. Pociąg towarowy uważa się za „chory”, jeżeli opóźnił się w ciągu miesiąca więcej niż 10 razy ponad przyjętą dla tego pociągu normę minut opóźnienia, bez względu na przyczyny.
7. W razie niemożności usprawnienia kursowania pociągu „chorego” we własnym zakresie działania, Zakład Linii Kolejowych powinien wystąpić do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym z odpowiednim wnioskiem zmierzającym do usunięcia przyczyn opóźnienia „chorego” pociągu.

§ 4.

Zasady kwalifikacji opóźnień pociągów kursujących na poszczególne przyczyny oraz sposób ich rozliczania

1. System kodów (załącznik nr 1 i 1a) jest podstawą do opisywania przyczyn opóźnień w biegu pociągów pasażerskich i towarowych, które są podstawą analiz punktualności kursowania pociągów, jak również do ich rozliczeń z przewoźnikami wg zawartych z nimi umów o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób lub rzeczy.
2. Minuty opóźnień pociągów pasażerskich i towarowych powstałych na całej drodze przebiegu należy zaliczać na:
 - 1) Spółkę, innych zarządców infrastruktury w tym zarządców kolei obcych oraz operatorów współpracujących z zarządcą infrastruktury w jej utrzymaniu;
 - 2) przewoźników krajowych i zagranicznych;
 - 3) przyczyny zewnętrzne – niezależne od operatorów wymienionych w pkt 1 i 2;
 - 4) przyczyny pochodne (wtórne) – niezależne od operatorów wymienionych w pkt 1 i 2, z wyjątkiem opóźnień spowodowanych zdarzeniami tj. poważnymi wypadkami, wypadkami lub incydentami na liniach kolejowych, gdy znana jest przyczyna pierwotna tzn. ustalony jest winny spowodowania tych zdarzeń.
3. Minuty opóźnień ogółem pociągów kursujących dzielą się na:
 - 1) minuty opóźnień na terenie zakładu linii kolejowych – równe sumie opóźnień pociągów, które zakończyły bieg z opóźnieniem na terenie zakładu linii kolejowych i opóźnień pociągów, które zostały przekazane z opóźnieniem do sąsiednich zakładów linii kolejowych, zarządców kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury, pomniejszonej o:
 - a) liczbę minut opóźnień (na stacjach końcowych biegu pociągów i na stacjach stycznych przy przekazaniu pociągów do sąsiednich zakładów linii kolejowych,

zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury) pociągów przyjętych z sąsiednich zakładów linii kolejowych, zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury, które nie zostały opóźnione na terenie własnego zakładu linii kolejowych,

- b) liczbę minut opóźnień pociągów przyjętych z sąsiednich zakładów linii kolejowych, zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury, jeżeli na terenie własnego zakładu linii kolejowych pociągi te zwiększyły swoje opóźnienia.

Liczbę minut opóźnień na terenie zakładu linii kolejowych oblicza się według wzoru:

$$M = Z - (O + S)$$

we wzorze przyjmuje się:

M – liczba minut opóźnień na terenie zakładu linii kolejowych,

Z – liczba minut opóźnień pociągów, które zakończyły jazdę z opóźnieniem na terenie zakładu linii kolejowych i które zostały przekazane z opóźnieniem do sąsiednich zakładów linii kolejowych, zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury,

O – liczba minut opóźnień (na stacji końcowej biegu pociągów i na stacji stycznej przy przekazaniu pociągów do sąsiednich zakładów linii kolejowych, zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury) pociągów przyjętych z sąsiednich zakładów linii kolejowych, zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury, a które nie zostały opóźnione na terenie własnego zakładu linii kolejowych,

S – liczba minut opóźnień pociągów przyjętych z sąsiednich zakładów linii kolejowych, zarządów kolei obcych lub innych zarządców infrastruktury, jeżeli na terenie własnego zakładu linii kolejowych pociągi te zwiększyły swoje opóźnienia;

- 2) minuty opóźnień na sieci Spółki – równe sumie opóźnień pociągów, które zakończyły bieg z opóźnieniem na własnym terenie i opóźnień pociągów, które zostały przekazane z opóźnieniem do zarządów kolei obcych i sąsiednich zarządców infrastruktury, pomniejszonej o:

a) liczbę minut opóźnień (na stacjach końcowych biegu pociągów i na stacjach stycznych przy przekazaniu pociągów do zarządów kolei obcych i innych zarządców infrastruktury) pociągów przyjętych z zarządów kolei obcych i innych zarządców infrastruktury, które nie zostały opóźnione na sieci Spółki,

b) liczbę minut opóźnień pociągów przyjętych z zarządów kolei obcych i innych zarządców infrastruktury, jeżeli na sieci Spółki pociągi te zwiększyły swoje opóźnienia.

Liczbę minut opóźnień na sieci Spółki oblicza się według wzoru:

$$L = K - (W + Z)$$

we wzorze przyjmuje się:

L – liczba minut opóźnień na sieci Spółki,

K – liczba minut opóźnień pociągów, które zakończyły bieg z opóźnieniem na sieci Spółki i które zostały przekazane z opóźnieniem do zarządów kolei obcych i innych zarządców infrastruktury,

W – liczba minut opóźnień (na stacjach końcowych biegu pociągów i na stacjach stycznych przy przekazaniu pociągów do zarządów kolei obcych i innych zarządców infrastruktury) pociągów przyjętych z opóźnieniem z zarządów kolei obcych i innych zarządców infrastruktury, które nie zostały opóźnione na sieci Spółki,

Z – liczba minut opóźnień pociągów przyjętych z zarządów kolei obcych i innych zarządców infrastruktury, jeżeli na sieci Spółki pociągi te zwiększyły swoje opóźnienie.

§ 5.

Rejestracja procesu przewozowego

W rejestracji i tworzeniu informacji o biegu pociągu, jak również tworzeniu sprawozdawczości ilustrującej realizację procesu przewozowego na podstawowym poziomie uczestniczą:

- 1) dyżurny ruchu, który w dzienniku ruchu w rubryce „Uwagi” odnotowuje wielkość i przyczynę opóźnienia, zobowiązany jest do telefonicznego składania meldunków o przyczynach opóźnień pociągów powstałych na stacji i na innym posterunku ruchu oraz na przyległych szlakach, do dyspozytora liniowego w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym, zwanej dalej IDDE;
- 2) dyspozytor liniowy, który zgłoszone przez dyżurnego ruchu przyczyny opóźnień pociągów wprowadza do Systemu Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej, zwanego dalej SEPE, stosując kody przyczyn opóźnień wg załącznika nr 1, przy czym opóźnienia pociągów wynikające z krzyżowania, dojścia, przepuszczania, skomunikowania oraz z przejścia składów (pojazdów) lub drużyn pociągowych w związku z oczekiwaniem na pociąg opóźniony, należy kwalifikować zgodnie z przyczyną pierwotną;
- 3) dyspozytor przewoźnika dokonuje weryfikacji i autoryzacji jakości przejazdu pociągów na podstawie zakładki „autoryzacja” systemu SEPE, zaznaczając opcję, „T – zgoda” lub w przypadku zgłoszenia zastrzeżeń opcję „R – reklamacje”, najpóźniej w terminie 72 godzin po zakończeniu biegu pociągu, a w przypadku nie podjęcia decyzji ww. terminie uznaje się, że przewoźnik wyraził zgodę na zakwalifikowane przyczyny opóźnień;
- 4) reklamacje w zakresie nieprawidłowości przy opisywaniu przyczyn opóźnień pociągów po upływie terminu, o którym mowa w pkt 3, przyjmuje i rozpatruje w ciągu 10 dni Biuro Eksploatacji Centrali Spółki informując przewoźnika o sposobie rozpatrzenia jego zastrzeżeń;
- 5) szczegółowe zasady współpracy dyspozytorów Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym i przewoźników, w zakresie rejestracji procesu przewozowego oraz rozliczeń z tytułu nienależytej realizacji rozkładu jazdy, określone są w załącznikach do umów o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób lub rzeczy.

§ 6.**Tworzenie sprawozdawczości**

1. Dla potrzeb Zakładu Linii Kolejowych Spółki (obszarowo) system SEPE generuje automatycznie, w oparciu o Raporty Ir-193, poniższe miesięczne sprawozdania:
 - 1) dla kursujących pociągów pasażerskich (obszarowo):
 - a) Irp-1 – sprawozdanie o opóźnionych pociągach pasażerskich (Załącznik nr 3a),
 - b) Irp-2 – sprawozdanie o przyczynach opóźnień pociągów z zastosowaniem jednolitej kodyfikacji przyczyn (Załącznik nr 3b);
 - 2) dla kursujących pociągów towarowych (obszarowo):
 - a) Irt-1 – sprawozdanie o opóźnionych pociągach towarowych (Załącznik nr 4a),
 - b) Irt-2 – sprawozdanie o przyczynach opóźnień pociągów towarowych z zastosowaniem jednolitej kodyfikacji przyczyn (Załącznik nr 4b);
 - 3) dla kursujących pociągów (obszarowo):
 - a) Irp – zbiorcze sprawozdanie o opóźnionych pociągach pasażerskich (Załącznik nr 3),
 - b) Irt – zbiorcze sprawozdanie o opóźnionych pociągach towarowych (Załącznik nr 4).
2. Sprawozdania, o których mowa w ust. 1, generowane są automatycznie w SEPE, jednak w celu uzyskania merytorycznej ich poprawności, pracownicy odpowiedzialni za kontrolę jakości kursowania pociągów zobowiązani są do wyjaśniania i korygowania wszelkich rozbieżności między dokumentacją źródłową, a danymi wprowadzonymi do systemu.
3. Pracownicy wprowadzający korekty rozbieżności są zobowiązani do uzgodnienia ich z zainteresowanymi komórkami w zakładzie linii kolejowych i zgłoszenia do IDDE, w celu aktualizacji danych w SEPE.
4. Na podstawie wielkości opóźnień wykazanych w Ir-193 powstaje „Raport o pociągach kursujących w miesiącu” – Ir-202 (Załącznik nr 5), odzwierciedlający codzienne rzeczywiste przejście danych pociągów, obejmujące:
 - 1) czas odjazdu pociągów ze stacji początkowej;
 - 2) czas przyjęcia pociągów międzynarodowych na stacjach granicznych;
 - 3) czas przyjęcia pociągów z sąsiednich zakładów linii kolejowych Spółki lub zarządów kolei obcych bądź innych zarządców infrastruktury;
 - 4) czas przybycia pociągów do stacji końcowej;
 - 5) czas przekazania na teren sąsiedniego zakładu linii kolejowych Spółki, zarządu kolei obcych lub innego zarządcy infrastruktury.
5. Naczelnik Działu ds. Eksploatacji w Zakładzie Linii Kolejowych ma obowiązek:
 - 1) codziennie w godzinach rannych zapoznawać się z raportem Ir-193;
 - 2) po przeprowadzeniu analizy sytuacji eksploatacyjnej w obrębie Zakładu Linii Kolejowych podejmować niezbędne kroki dla wyeliminowania opóźnień pociągów, uwzględniając wnioski naczelników sekcji i interwencje ze strony przewoźników;

- 3) wnikliwie analizować realizację rozkładu jazdy w czasie obowiązywania planowych zamknięć torowych, jak również zwracać uwagę na realizację udzielonych zamknięć torowych i prowadzonych robót oraz obowiązywania ostrzeżeń;
 - 4) udostępniać raporty Ir-193, w celu umożliwienia kontroli, na żądanie właściwych komórek organizacyjnych Biura Eksploatacji Centrali Spółki.
6. Dział ds. Eksploatacji w Zakładzie Linii Kolejowych jest zobowiązany do przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego w następujących przypadkach:
- 1) w wyniku prowadzonej przez siebie kontroli i analizy opóźnień pociągów pasażerskich i towarowych;
 - 2) w razie potrzeby – w wyniku kontroli doraźnych, prowadzonych przez pracowników Centrali Spółki;
 - 3) na podstawie zgłoszeń innych jednostek organizacyjnych o zaniedbaniach pracowników pionu eksploatacji;
 - 4) na każdorazowe żądanie Biura Eksploatacji Centrali Spółki.
7. Do zadań Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych należy m.in.:
- 1) kontrola pociągów pasażerskich i towarowych w zakresie realizacji rozkładu jazdy;
 - 2) nadzór nad prawidłowością i terminowością przeprowadzania zleconych postępowań wyjaśniających.
8. Wszelkie postępowania wyjaśniające, wszczęte przez Zakłady Linii Kolejowych w sprawie opóźnień pociągów pasażerskich i towarowych, powinny być zakończone do dnia 5 następnego miesiąca.
9. Jeżeli z zakończonego postępowania wyjaśniającego wynikają zmiany w klasyfikacji przyczyn i miejsca powstania opóźnienia, to Zakład Linii Kolejowych ma obowiązek niezwłocznie zgłosić te zmiany do Biura Eksploatacji Centrali Spółki, w celu aktualizacji danych w systemie SEPE.
10. Kierownictwo Zakładów Linii Kolejowych odpowiedzialne jest za merytoryczną poprawność sprawozdań Ir-193,
11. Biuro Eksploatacji Centrali Spółki sporządza dla wszystkich pociągów kursujących na sieci Spółki:
- 1) zbiorcze całościowe sprawozdanie Irp-1, Irp-2 (dla wszystkich okresów sprawozdawczych) obejmujące liczbę kursujących pociągów na obszarze zakładów i na sieci Spółki wraz z liczbą minut opóźnień pociągów, jak i winnymi ich powstania;
 - 2) zbiorcze całościowe sprawozdanie Irt-1, Irt-2 (dla wszystkich okresów sprawozdawczych) obejmujące liczbę kursujących pociągów na obszarze zakładów i na sieci Spółki wraz z liczbą minut opóźnień pociągów, jak i winnymi ich powstania.
12. Przyczyny opóźnień pociągów powinny być przedmiotem ciągłych analiz. W przypadkach wątpliwych należy, dla prawidłowego zakwalifikowania przyczyny opóźnienia, żądać niezwłocznie dodatkowych wyjaśnień od zainteresowanych jednostek i komórek.

§ 7.**Rodzaje sprawozdawczości**

1. Stosuje się następujące rodzaje sprawozdawczości:
 - 1) techniczna;
 - 2) handlowa;
 - 3) międzynarodowa.
2. Sprawozdawczość techniczna, opracowywana podstawowo przez zakłady oraz zbiorczo przez Biuro Eksploatacji Centrali Spółki, obejmuje opóźnienia rzeczywiste pociągów kursujących, liczone co do minuty i wyraża stopień realizacji procesu przewozowego.
3. Sprawozdawczość handlowa obejmuje opóźnienia wg zasad określonych w umowach zawartych przez Spółkę z przewoźnikami, przy czym opóźnienia pociągów należy kwalifikować zgodnie z przyczyną pierwotną.
4. Sprawozdawczość handlowa jest opracowywana przez Biuro Eksploatacji Centrali Spółki i obejmuje sieciowe rozliczenie punktualności pociągów kursujących na sieci Spółki:
 - 1) pasażerskich Irp-1 i Irp-2;
 - 2) towarowych Irt-1 i Irt-2.
5. Sprawozdania sieciowe obejmują punktualność kursujących pociągów, jak również liczbę opóźnionych pociągów, gdzie opóźnienie jest liczone co do jednej minuty dla każdej przyczyny opóźnienia dla pociągów uznanych za opóźnione.
6. Rozliczenie punktualności pociągów kursujących na sieci Spółki odbywa się wg warunków określonych w umowach o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób lub rzeczy,
7. Sprawozdawczość międzynarodowa obejmuje opóźnienia kwalifikowane według dyrektyw unijnych i umów międzynarodowych.
8. Sprawozdawczość międzynarodowa pozwala na opracowanie, wspólnie z zainteresowanymi Zarządami Kolei, jednolitych danych w zakresie międzynarodowych pociągów pasażerskich i towarowych, w celu przeprowadzania analiz punktualności biegu pociągów na całej drodze przebiegu.
9. Sprawozdawczość międzynarodowa obejmuje punktualność kursowania pociągów pasażerskich i towarowych sieciowo na przejściach granicznych z sąsiadującymi Zarządami Kolei.
10. Podstawowymi dokumentami do rozliczeń z sąsiadującymi Zarządami Kolei, w zakresie punktualności kursowania pociągów, jest raport Ir-193 oraz „Wykaz opóźnień pociągów pasażerskich i towarowych” Ir-202 przedstawiający codzienny rzeczywisty przebieg pociągów kursujących na sieci Spółki, a także pociągów przyjętych i przekazanych do obcych zarządców infrastruktury.
11. Podstawowym narzędziem do opracowywania ww. statystyki jest SEPE.

Załącznik nr 1

TABELA KODÓW PRZYCZYŃ OPÓŹNIEŃ

	Zarządca Infrastruktury (ZI)				Przewoźnik Kolejowy (PK)				Przyczyny pochodne (wtórne)
	Eksploatacja planowanie i zarządzanie	Urządzenia infrastruktury	Inżynieria lądowa	Przyczyny z winy innych Zarządców Infrastruktury (ZI)	Przyczyny handlowe	Tabor	Przyczyny z winy innych Przewoźników Kolejowych (PK)	Przyczyny zewnętrzne	
- 0	1 - Rozkład jazdy	2 - Urządzenia i systemy sterowania ruchem kolejowym (srk)	3 - Planowe prace budowlane	4 - Opóźnienia wtórne na sieci PKP PLK S.A. spowodowane przez zdarzenie przypisane zarządcy któremu przekazywany jest pociąg	5 - Wydłużony czas postoju	6 - Planowanie obiegów/zmiany w planie obiegów	7 - Opóźnienia wtórne na sieci PKP PLK S.A. spowodowane przez zdarzenie przypisane Przedsiębiorstwu Kolejowemu któremu przekazywany jest pociąg	8 - Strajk	9 - Poważne wypadki, wypadki, incydenty, trudności eksploatacyjne, zagrożenia na liniach kolejowych inne wydarzenia i awarie
- 1	Przygotowanie pociągu przez ZI	Urządzenia zabezpieczenia na przejazdach kolejowych	Nieprawidłowości w realizacji prac budowlanych	Opóźnienia wtórne na sieci PKP PLK S.A. spowodowane przez zdarzenie przypisane zarządcy od którego przyjmowany jest pociąg	Żądanie PK	Przygotowanie pociągu przez PK	Opóźnienia wtórne na sieci PKP PLK S.A. spowodowane przez zdarzenie przypisane Przedsiębiorstwu Kolejowemu od którego przyjmowany jest pociąg	Formalności administracyjne	Zajątość szlaku spowodowana opóźnieniem pociągu
- 2	Niewłaściwa organizacja ruchu	Urządzenia telekomunikacyjne	Ograniczenia prędkości ze względu na zły stan toru		Czynności załadunkowe	Wagony pasażerskie		Czynniki zewnętrzne	Zajątość szlaku spowodowana przez opóźnienie innego pociągu
- 3	Nieprzestrzegane zasad kolejności wyprawiania pociągów	Urządzenia energetyczne			Nieprawidłowości załadunku	Wagony towarowe		Warunki atmosferyczne	Opóźnienia pochodne (wtórne)
- 4		Tor			Handlowe przygotowanie pociągu	Pojazdy trakcyjne (lokomotywy, autobusy szynowe, jednostki elektryczne, spalinowe)		Opóźnienia spowodowane przez przyczyny zewnętrzne występujące na sąsiedniej sieci kol.	Skomunikowania
- 5		Budowle inżynieryjne							Przyczyny opóźnień wymagające dodatkowych wyjaśnień
- 6									
- 7									
- 8	Personel	Personel			Personel	Personel			
- 9	Inne przyczyny eksploatacyjne, planowania i zarządzania	Inne przyczyny związane z urządzeniami infrastruktury	Inne przyczyny związane z inżynierią lądową		Inne przyczyny handlowe	Inne związane z taborem kolejowym		Inne przyczyny zewnętrzne	

Załącznik nr 1a

KODY PRZYCZYNY OPÓŹNIEŃ POCIĄGÓW W PROGRAMIE SEPE

Operator	Kod winnego opóźnienia (nr operatora w SEPE)	Grupa przyczyn	Kod przyczyny opóźnienia	Tytuł kodu przyczyny opóźnienia	Opis przyczyny opóźnienia	Uwagi w zakresie stosowania przyczyny opóźnienia	Opóźnienie zalicza się na konto			
PKP PLK (IZ, ID, IR, IES) linii zarządzanej, PKP Energetyka TK Telekom Zagranica	1, 40, 78, 94, 95 itd.	1. Eksploatacja, planowanie i zarządzanie	10	Rozkład jazdy	10-1 Brak lub nieprawidłowo skonstruowany rozkład jazdy 10-2 Nieprzebieżanie rozkładu jazdy w związku z kursowaniem dodatkowych pociągów (dla obsługi technologicznych itp.) 10-3 Niewystarczające rezerwy techniczno-eksploatacyjne przyjęte do konstrukcji l.j. 10-4 Pociąg zaplanowany na zamkniętej linii z powodu przerwy eksploatacyjnej lub awaryjnego zamknięcia toru 10-5 Przewóz ładunku z przeszyką nadwyznaczoną lub innych powodujących ograniczenia w ruchu 10-6 Inne przyczyny związane z konstrukcją rozkładu jazdy		Polskie Linie Kolejowe ID Polskie Linie Kolejowe ID			
				11	Przygotowanie pociągu	11-1 Niewłaściwa organizacja ruchu				
				12	Niewłaściwa organizacja ruchu	12-1 Brak dojeżdża 12-2 Brak wolnego toru na przyjęcie pociągu 12-3 Późne podanie sygnału 12-4 Sprzeczne przebiegi 12-5 Wyprzerwienie pociągu w niewłaściwym kierunku				
				13	Nieprzebieżanie zasad kolejności wyprawiania pociągów	13-1 Niewłaściwa organizacja pracy manewrowej 13-2 Niewłaściwe stosowanie zasad pierwszeństwa				
				18	Personel	18-1 Brak obsady posterunku ruchu, przejazdu, późne zgłoszenie się do pracy 18-2 Niewłaściwa decyzja (dyspozycja)				
				19	Inne przyczyny eksploatacyjne, planowania i zarządzania (w tym przekroczone iloczynny ruch na przejazdach)					
				20	Urządzenia i systemy sterowania ruchem kolejowym (srk)	20-1 Usieki elementów infrastruktury ETCS 20-2 Usieki liniowych urządzeń srk 20-3 Usieki stacyjnych urządzeń srk 20-4 Usieki w urządzeniach detekcji stanów awaryjnych taboru (dsat)				
				21	Urządzenia zabezpieczenia na przejazdach kolejowych	21-1 Usieki urządzeń na przejazdach				
				22	Urządzenia telekomunikacyjne	22-1 Usieki urządzeń łączności przewodowej 22-2 Usieki urządzeń radiolączności 22-3 Usieki GSM-R 22-4 Inne przyczyny związane z komunikacją				
				23	Urządzenia energetyczne	23-1 Urządzenia zasilania trakcji elektrycznej. Spadki, zaniki, brak napięcia w sieci trakcyjnej 23-2 Przerwy w dostawach energii elektrycznej do odbiorców nietrakcyjnych z sieci dystrybucyjnej przedsiębiorstw energetycznych 23-3 Awarie urządzeń elektroenergetyki nietrakcyjnej 23-4 Awarie sieci trakcyjnej				
				24	Tor	24-1 Pęknięta szyna 24-2 Wybożenie i deformacja toru 24-3 Uszkodzenia zwrotnic (inne przyczyny niż sygnalizacji) 24-4 Nagła awaria toru				

Przebieg pociągów przez obszar kraju za okres 2011-10-01 - 2011-10-31 -> Pasażerskie kwalifikowane (I r – 193)

Ilość pociągów ogółem -> 31

Przybycie

Przybycie/Zdanie - Ilość pociągów opóźnionych -> 25
 Suma opóźnień (minuty) -> 349
 Punktualność -> 19,4 %

Odejście

Odejście/Przyjęcie - Ilość pociągów opóźnionych -> 1
 Suma opóźnień (minuty) -> 11
 Punktualność -> 96,8 %

Numer	Rodzaj	Nazwa	Stacja początkowa	Odjazd	Opóźnienie	Kraj	Stacja końcowa	Przyjazd	Opóźnienie	Kraj
14004	ECE	PRAHA	Warszawa Wschodnia	2011-10-01 08:58	0	0	Zebrzydowice	2011-10-01 13:12	0	0

Kod opóźnienia:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - ograniczenie prędkości - zły stan podtorza, nawierzchni, obiektów inżynierskich itp. - 1 min. - IZ Warszawa

Opis przyczyny: Krzyżowanie z poc. 31120 -> Wtórne - Ograniczenie prędkości (R-307). [poc. 6108]
Opis lokalizacji: Grodzisk Mazowiecki

14004	ECE	PRAHA	Warszawa Wschodnia	2011-10-02 08:58	0	0	Zebrzydowice	2011-10-02 13:12	0	0
-------	-----	-------	--------------------	------------------	---	---	--------------	------------------	---	---

Kod opóźnienia:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - ograniczenie prędkości - zły stan podtorza, nawierzchni, obiektów inżynierskich itp. - 3 min. - IZ Warszawa

Opis przyczyny: Krzyżowanie z poc.31120.Planowe zamknięcie Grodzisk Maz. - Korytów -> Wtórne - Ograniczenie prędkości (R-307). [poc. 6108]
Opis lokalizacji: Grodzisk Mazowiecki

14004	ECE	PRAHA	Warszawa Wschodnia	2011-10-03 08:58	0	0	Zebrzydowice	2011-10-03 13:12	4	4
-------	-----	-------	--------------------	------------------	---	---	--------------	------------------	---	---

Kod opóźnienia:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - usterki w działaniu urządzeń SRK (w tym usterki w rozjazdach) - 4 min. - IZ Warszawa

Opis przyczyny: Krzyżowanie z poc.31120[Pl. zamknięcie] -> Wtórne - Wygaśnięcie semaforaE1/2 stacja Łazy ŁA - jazda na rozkaz pisemny [poc. 6108]
Opis lokalizacji: Grodzisk Mazowiecki

PKP INTERCITY S.A. - wydłużony czas jazdy - 1 min. - IZ Skarżysko Kam.

Kod opóźnienia:

Opis przyczyny: Wydłużony czas jazdy przez lokomotywę EP09-26 [poc. 14004]

Załącznik nr 3a

Irp1 – Sprawozdanie o przyczynach opóźnień pociągów pasażerskich Spółki PKP INTERCITY S.A. dla kraju -sieciowo za okres od: dzień-miesiąc-rok do: dzień-miesiąc-rok

Kategoria pociągu	Rodzaj opóźnienia	Rodzaj pociągu	Liczba pociągów kursujących	Liczba pociągów opóźnionych	Punktalność	Mnuty opóźień na ukonczeniu	Zarządca Infrastruktury (Z)		Zarządca Infrastruktury (Z)		Zarządca Infrastruktury (Z)		Zarządca Infrastruktury (Z)		Zarządca Infrastruktury (Z)		Zarządca Infrastruktury (Z)		Przedsiębiorstwo Kolejowe (PK)		
							PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	PKP Intercity S.A. - Przewoźnicy handlowe	PKP Intercity S.A. - Przewoźnicy handlowe					
Pasażerskie (wzr./dlaflowe) are	P																				
Pasażerskie (wzr./dlaflowe) are	W																				
Pasażerskie Kwalifikowane	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				
Miejszyznowe	P																				
Miejszyznowe	W																				

Zarządca infrastruktury (ZI)	Zarządca infrastruktury (ZI)	Zarządca infrastruktury (ZI)	Zarządca infrastruktury (ZI)	Zarządca infrastruktury (ZI)	Zarządca infrastruktury (ZI)	Zarządca infrastruktury (ZI)
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Zarządca infrastruktury (ZI)	linii operatorzy współpracujący z zarządcą infrastruktury
PKP - Urządzenia infrastruktury	Inżynieria łądowa	PLK - Przyczyny pochodne (włóme)	Przyczyny opóźnień z winy innych zarządców infrastruktury (w tym zagranica)	TK Telekom S.A. - Urządzenia infrastruktury	TK Telekom S.A. - Przyczyny pochodne (włóme)	TK Telekom S.A. - Przyczyny pochodne (włóme)
25-1	25-1	90-1	40	22-1	90-1	90-1
25-2	25-2	90-2	41	22-2	90-2	90-2
25-3	25-3	90-3	41	22-3	90-3	90-3
25-4	25-4	90-4	41	22-4	90-4	90-4
25-5	25-5	90-5	41	22-5	90-5	90-5
25-6	25-6	90-6	41	22-6	90-6	90-6
25-7	25-7	90-7	41	22-7	90-7	90-7
25-8	25-8	90-8	41	22-8	90-8	90-8
25-9	25-9	90-9	41	22-9	90-9	90-9
25-10	25-10	90-10	41	22-10	90-10	90-10
25-11	25-11	90-11	41	22-11	90-11	90-11
25-12	25-12	90-12	41	22-12	90-12	90-12
25-13	25-13	90-13	41	22-13	90-13	90-13
25-14	25-14	90-14	41	22-14	90-14	90-14
25-15	25-15	90-15	41	22-15	90-15	90-15
25-16	25-16	90-16	41	22-16	90-16	90-16
25-17	25-17	90-17	41	22-17	90-17	90-17
25-18	25-18	90-18	41	22-18	90-18	90-18
25-19	25-19	90-19	41	22-19	90-19	90-19
25-20	25-20	90-20	41	22-20	90-20	90-20
25-21	25-21	90-21	41	22-21	90-21	90-21
25-22	25-22	90-22	41	22-22	90-22	90-22
25-23	25-23	90-23	41	22-23	90-23	90-23
25-24	25-24	90-24	41	22-24	90-24	90-24
25-25	25-25	90-25	41	22-25	90-25	90-25
25-26	25-26	90-26	41	22-26	90-26	90-26
25-27	25-27	90-27	41	22-27	90-27	90-27
25-28	25-28	90-28	41	22-28	90-28	90-28
25-29	25-29	90-29	41	22-29	90-29	90-29
25-30	25-30	90-30	41	22-30	90-30	90-30
25-31	25-31	90-31	41	22-31	90-31	90-31
25-32	25-32	90-32	41	22-32	90-32	90-32
25-33	25-33	90-33	41	22-33	90-33	90-33
25-34	25-34	90-34	41	22-34	90-34	90-34
25-35	25-35	90-35	41	22-35	90-35	90-35
25-36	25-36	90-36	41	22-36	90-36	90-36
25-37	25-37	90-37	41	22-37	90-37	90-37
25-38	25-38	90-38	41	22-38	90-38	90-38
25-39	25-39	90-39	41	22-39	90-39	90-39
25-40	25-40	90-40	41	22-40	90-40	90-40
25-41	25-41	90-41	41	22-41	90-41	90-41
25-42	25-42	90-42	41	22-42	90-42	90-42
25-43	25-43	90-43	41	22-43	90-43	90-43
25-44	25-44	90-44	41	22-44	90-44	90-44
25-45	25-45	90-45	41	22-45	90-45	90-45
25-46	25-46	90-46	41	22-46	90-46	90-46
25-47	25-47	90-47	41	22-47	90-47	90-47
25-48	25-48	90-48	41	22-48	90-48	90-48
25-49	25-49	90-49	41	22-49	90-49	90-49
25-50	25-50	90-50	41	22-50	90-50	90-50
25-51	25-51	90-51	41	22-51	90-51	90-51
25-52	25-52	90-52	41	22-52	90-52	90-52
25-53	25-53	90-53	41	22-53	90-53	90-53
25-54	25-54	90-54	41	22-54	90-54	90-54
25-55	25-55	90-55	41	22-55	90-55	90-55
25-56	25-56	90-56	41	22-56	90-56	90-56
25-57	25-57	90-57	41	22-57	90-57	90-57
25-58	25-58	90-58	41	22-58	90-58	90-58
25-59	25-59	90-59	41	22-59	90-59	90-59
25-60	25-60	90-60	41	22-60	90-60	90-60
25-61	25-61	90-61	41	22-61	90-61	90-61
25-62	25-62	90-62	41	22-62	90-62	90-62
25-63	25-63	90-63	41	22-63	90-63	90-63
25-64	25-64	90-64	41	22-64	90-64	90-64
25-65	25-65	90-65	41	22-65	90-65	90-65
25-66	25-66	90-66	41	22-66	90-66	90-66
25-67	25-67	90-67	41	22-67	90-67	90-67
25-68	25-68	90-68	41	22-68	90-68	90-68
25-69	25-69	90-69	41	22-69	90-69	90-69
25-70	25-70	90-70	41	22-70	90-70	90-70
25-71	25-71	90-71	41	22-71	90-71	90-71
25-72	25-72	90-72	41	22-72	90-72	90-72
25-73	25-73	90-73	41	22-73	90-73	90-73
25-74	25-74	90-74	41	22-74	90-74	90-74
25-75	25-75	90-75	41	22-75	90-75	90-75
25-76	25-76	90-76	41	22-76	90-76	90-76
25-77	25-77	90-77	41	22-77	90-77	90-77
25-78	25-78	90-78	41	22-78	90-78	90-78
25-79	25-79	90-79	41	22-79	90-79	90-79
25-80	25-80	90-80	41	22-80	90-80	90-80
25-81	25-81	90-81	41	22-81	90-81	90-81
25-82	25-82	90-82	41	22-82	90-82	90-82
25-83	25-83	90-83	41	22-83	90-83	90-83
25-84	25-84	90-84	41	22-84	90-84	90-84
25-85	25-85	90-85	41	22-85	90-85	90-85
25-86	25-86	90-86	41	22-86	90-86	90-86
25-87	25-87	90-87	41	22-87	90-87	90-87
25-88	25-88	90-88	41	22-88	90-88	90-88
25-89	25-89	90-89	41	22-89	90-89	90-89
25-90	25-90	90-90	41	22-90	90-90	90-90
25-91	25-91	90-91	41	22-91	90-91	90-91
25-92	25-92	90-92	41	22-92	90-92	90-92
25-93	25-93	90-93	41	22-93	90-93	90-93
25-94	25-94	90-94	41	22-94	90-94	90-94
25-95	25-95	90-95	41	22-95	90-95	90-95
25-96	25-96	90-96	41	22-96	90-96	90-96
25-97	25-97	90-97	41	22-97	90-97	90-97
25-98	25-98	90-98	41	22-98	90-98	90-98
25-99	25-99	90-99	41	22-99	90-99	90-99
25-100	25-100	90-100	41	22-100	90-100	90-100

Irt – Sprawozdanie o przyczynach opóźnień pociągów towarowych Spółki dla kraju -sieciovoo za okres od: dzień-miesiąc-rok do: dzień-miesiąc-rok

Kategoria pociągu	Rodzaj opóźnienia		Liczba pociągów kursujących		Liczba pociągów opóźnionych		Punktualność		Minuty opóźnień na ukończeniu		Zarządcy infrastruktury i operatorzy współpracujący w utrzymaniu infrastruktury				Przedsiębiorstwa Kolejowe				Ogółem - Przyczyny pochodne (wtrne)		Ogółem opóźnienia na całej drodze przebiegu		Przebieg opóźnienia na jeden pociąg			
	TA	W	a	b	a	b	a	b	a	b	Ogółem PK	Przyczyny opóźnień z winy innych zarządców infrastruktury (w tym zagranic)	Ogółem TK Telekom S.A.	Ogółem PKF Energetyka S.A.	Ogółem Zarządcy Infrastruktury i operatorzy współpracujący w utrzymaniu infrastruktury	Ogółem Przedsiębiorca Kolejowy	Ogółem Inni Przedsiębiorcy Kolejowi	Ogółem przyczyn zagranicznych	Ogółem Przedsiębiorstw Kolejowych	Ogółem Przedsiębiorstwa Kolejowe	Σkody	Σkody	Σkody	Σkody	Σkody	Σkody
Priorytadowe międzynarodowe	TA	P																								
Priorytadowe międzynarodowe	TA	W																								
Priorytadowe międzynarodowe	TC	P																								
Priorytadowe międzynarodowe	TC	W																								
Intermodalne międzynarodowe	TC	P																								
Intermodalne międzynarodowe	TC	W																								
Misow e i graniczne międzynarodowe	TG	P																								
Misow e i graniczne międzynarodowe	TG	W																								
Masow e i graniczne międzynarodowe	TG	P																								
Masow e i graniczne międzynarodowe	TG	W																								
Rozproszone międzynarodowe	TR	P																								
Rozproszone międzynarodowe	TR	W																								
Rozproszone międzynarodowe	TR	P																								
Rozproszone międzynarodowe	TR	W																								
Razem międzynarodowe		P																								
Razem międzynarodowe		W																								
Razem międzynarodowe		P																								
Razem międzynarodowe		W																								
Priorytadowe krajowe	TB	P																								
Priorytadowe krajowe	TB	W																								
Priorytadowe krajowe	TB	P																								
Priorytadowe krajowe	TB	W																								
Intermodalne krajowe	TD	P																								
Intermodalne krajowe	TD	W																								
Intermodalne krajowe	TD	P																								
Intermodalne krajowe	TD	W																								
Pospieszne krajowe	TP	P																								
Pospieszne krajowe	TP	W																								
Pospieszne krajowe	TP	P																								
Pospieszne krajowe	TP	W																								
Niemasow e krajowe	TN	P																								
Niemasow e krajowe	TN	W																								
Niemasow e krajowe	TN	P																								
Niemasow e krajowe	TN	W																								
Misow e krajowe	TM	P																								
Misow e krajowe	TM	W																								
Misow e krajowe	TM	P																								
Misow e krajowe	TM	W																								
Linow e krajowe	TL	P																								
Linow e krajowe	TL	W																								
Linow e krajowe	TL	P																								
Linow e krajowe	TL	W																								
Zław cze krajowe	TK	P																								
Zław cze krajowe	TK	W																								
Zław cze krajowe	TK	P																								
Zław cze krajowe	TK	W																								
Ogółem		P																								
Ogółem		W																								

P-pierwotne, W-wtórne

ozn. a - obszarowa, b - strefowa

TABELA ZMIAN

Lp. zmiany	Przepis wewnętrzny, którym zmiana została wprowadzona (rodzaj, nazwa nr)	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)