

*Załącznik
do Uchwały Zarządu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
Nr 3/12/II/2017 z dnia 6 grudnia 2017. roku*

PKM - 18

Instrukcja o kontroli biegu pociągów

*Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone
w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r. poz. 2117)
w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego*

Gdańsk 2017 r.

**Uchwała Zarządu
Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
Nr 3/12/II/2017
z dnia 6 grudnia 2017 roku**

w sprawie: przyjęcia do stosowania Instrukcji o kontroli biegu pociągów PKM-18

Na podstawie § 27 ust. 2 Statutu Spółki, Spółki oraz art.5 ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz.U.2015.1297 j.t z późniejszymi zmianami) w związku z § 4 lit e Regulaminu Organizacyjnego, Zarząd Pomorskiej Kolei Metropolitalnej Spółki Akcyjnej podejmuje następującą uchwałę:

§ 1

Zarząd Pomorskiej Kolei Metropolitalnej Spółki Akcyjnej przyjmuje niniejszym do stosowania: Instrukcję o kontroli biegu pociągów PKM-18, w brzmieniu przedstawionym w załączniku do niniejszej uchwały.

§ 2

Uchwała wchodzi w życie z dniem 10 grudnia 2017 roku.

Prezes Zarządu



Grzegorz Mocarski

Spis treści

§ 1 Cel i zakres instrukcji	4
§ 2 Definicje	4
§ 3 Punktualność biegu pociągów i sposób jej ustalania.....	4
§ 4 Pociągi kursujące, opóźnione, „chore”	5
§ 5 Zasady kwalifikacji opóźnień pociągów kursujących na poszczególne przyczyny oraz sposób ich rozliczania	5
§ 6 Rejestracja procesu przewozowego.....	6
§ 7 Tworzenie raportów	6
Załącznik 1 – klasyfikacje przyczyn opóźnień pociągów	7

§ 1 Cel i zakres instrukcji

1. „Instrukcja o kontroli biegu pociągów”, zwana dalej „Instrukcją”, ma na celu merytoryczne i organizacyjne przedstawienie zagadnień związanych z kontrolą biegu pociągów pasażerskich i towarowych w zakresie realizacji rozkładu jazdy¹.
2. Instrukcja, zawiera
 - 1) klasyfikację przyczyn opóźnień pociągów kursujących na liniach zarządzanych przez PKM S.A. w oparciu o jednolitą kodyfikację;
 - 2) ujednolicone zasady ustalania przyczyn opóźnień pociągów kursujących, do rozliczeń z przewoźnikami wg zawartych z nimi umów na wykorzystanie zdolności przepustowej na sieci PKM,
3. Instrukcja obowiązuje na liniach kolejowych zarządzanych przez Pomorską Kolej Metropolitalną S.A., zwaną dalej PKM.

§ 2 Definicje

1. SEOP - System Ewidencji Opóźnień Pociągów,
2. PKM – linie kolejowe zarządzane przez Pomorską Kolej Metropolitalną,
3. Przewoźnik – podmiot który zawarł umowę z PKM na wykorzystanie zdolności przepustowej na sieci PKM,
4. Zarządca – Zarządca infrastruktury kolejowej PKM
5. Ustawa - Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 1727 z późn. zm.),
6. Plan wykonania – zgodnie z art. 30f ust. 4 Ustawy opracowany przez Zarządcę i uzgodniony z przewoźnikami kolejowymi plan minimalizowania zakłóceń i poprawy wyników sieci kolejowej.

§ 3 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:

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

we wzorze przyjmuje się:

P – procent punktualności,

K – ogólna liczba kursujących pociągów,

O – liczba opóźnionych pociągów.

Przykład:

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

$$P = \frac{(K-O)*100}{K} [\%] = P = \frac{(500-18)*100}{500} [\%] = 48200/500 = 96,4\%$$

¹ Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 1727 z późn. zm.) art. 30f

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, o których mowa w ust. 2, jako pociągi kursujące planowo przyjmuje się pociągi, których opóźnienie nie przekracza norm czasowych ustalonych w Planie wykonania².

§ 4 Pociągi kursujące, opóźnione, „chore”

1. Pociąg opóźniony na liniach PKM jest to pociąg, którego największe opóźnienie, jakie wystąpiło na trasie przejazdu pociągu na przyjeździe do punktów postoju zamówionych przez aplikanta przekroczyło normy czasowe ustalone w Planie wykonania.
2. 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.
3. 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.

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

1. Zarządca dokonuje wstępnej klasyfikacji przyczyn opóźnień pociągów zgodnie z kategoriami ujętymi w załączniku nr 1, która 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 wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów.
2. Minuty opóźnień pociągów pasażerskich i towarowych powstałych na całej drodze przebiegu należy zaliczać na:
 - 1) przyczyny, za które odpowiada Zarządca;
 - 2) przyczyny, za które odpowiadają inni zarządcy;
 - 3) przyczyny, za które odpowiada Przewoźnik;
 - 4) przyczyny, za które odpowiadają inni przewoźnicy;
 - 5) przyczyny, za które nie odpowiadają ani zarządcy ani przewoźnicy.
3. W ramach grup, o których mowa w ust. 2 pkt 2, 3 i 4 wskazuje się konkretnych zarządców i przewoźników. Jeżeli to możliwe, przypisuje się przyczynę opóźnienia jednemu podmiotowi, w przeciwnym przypadku ustala procentowy udział odpowiedzialności poszczególnych podmiotów.
4. Na podstawie podziału, o którym mowa w ust. 2, ustala się wielkość opóźnień przypadającą na poszczególnych zarządców i przewoźników z uwzględnieniem następujących zasad:
 - 1) za wielkość opóźnienia pociągu przyjmuje się największe opóźnienie, jakie wystąpiło na trasie przejazdu pociągu na przyjeździe do punktów postoju zamówionych przez aplikanta;
 - 2) przyjmuje się, że wielkość opóźnienia pociągu wyniosła zero, jeżeli opóźnienie, o którym mowa w pkt 1, nie przekroczyło wartości opóźnienia uzgodnionej w planie wykonania;

² Ustawia z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 1727) art. 30f pkt. 4

- 3) opóźnienie, o którym mowa w pkt 1, przypisuje się do poszczególnych przyczyn opóźnienia proporcjonalnie do wielkości opóźnienia, którą spowodowały na trasie przejazdu pociągu do punktu postoju, w którym opóźnienie było największe;
- 4) na podstawie przypisania, o którym mowa w pkt 3, zarządca ustala wysokość opóźnień przypadających na poszczególnych zarządców i przewoźników.

§ 6 Rejestracja procesu przewozowego

W rejestracji i tworzeniu informacji o biegu pociągu na podstawowym poziomie uczestniczą:

1. dyżurny ruchu, w SWDR wprowadza rzeczywisty czas przejazdu, zobowiązany jest do przekazywania informacji o przyczynach opóźnień pociągów powstałych na linii PKM oraz na przyległych szlakach stycznych, do dyspozytora PKM;
2. dyspozytor Zarządcy, któremu zgłosił dyżurny ruchu LCS przyczynę opóźnienia pociągu po dokonaniu wstępnej klasyfikacji przyczyny opóźnienia, uzgadnia ją z Przewoźnikiem oraz z sąsiednimi zarządcami, a następnie wprowadza do SEOP, stosując kody przyczyn opóźnień wg załącznika nr 1. 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 w SEOP w polu zatwierdzenie przez przewoźnika, wybierając opcję „Tak” – zgoda lub w przypadku zgłoszenia zastrzeżeń opcję „Nie” – wprowadzając równocześnie powód reklamacji, 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.

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 od wprowadzenia opóźnienia Pion Inżynierii Ruchu PKM informując Przewoźnika o sposobie rozpatrzenia jego zastrzeżeń.

Szczegółowe zasady współpracy dyspozytora PKM i dyspozytora Przewoźnika, w zakresie rejestracji procesu przewozowego z tytułu nienależytej realizacji rozkładu jazdy, określone są w umowach o wykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej.

§ 7 Tworzenie raportów

1. Dla potrzeb PKM system SEOP umożliwia generowanie raportu okresowego *Rozliczenie finansowe za opóźnienia pociągów*.
2. Raport, o którym mowa w ust. 1, generowany jest automatycznie w SEOP.
3. Pion Inżynierii Ruchu PKM jest uprawniony do wprowadzania korekt rozbieżności i do uzgodnienia ich z zainteresowanymi podmiotami, w celu aktualizacji danych w SEOP.
4. Przyczyny opóźnień pociągów powinny być przedmiotem ciągłych analiz. W przypadkach wątpliwych należy, dla prawidłowego zakwalifikowania przyczyny opóźnienia, żądać niezwłocznie dodatkowych wyjaśnień od zainteresowanych stron.

Załącznik 1 – klasyfikacje przyczyn opóźnień pociągów

- 1) eksploatacja, planowanie i zarządzanie, za które jest odpowiedzialny zarządca:
 - a) rozkład jazdy,
 - b) przygotowanie pociągu, jeżeli odpowiada za nie zarządca,
 - c) organizacja ruchu,
 - d) nieprzestrzeganie zasad kolejności wyprawiania pociągów,
 - e) personel,
 - f) pozostałe przyczyny;
- 2) elementy infrastruktury, za które jest odpowiedzialny zarządca:
 - a) urządzenia i systemy sterowania ruchem kolejowym,
 - b) urządzenia zabezpieczenia na przejazdach kolejowych,
 - c) urządzenia telekomunikacyjne,
 - d) urządzenia sieci trakcyjnej,
 - e) tory,
 - f) budowle,
 - g) personel,
 - h) pozostałe przyczyny;
- 3) inżynieria lądowa, za którą jest odpowiedzialny zarządca:
 - a) planowane roboty budowlane,
 - b) nieprawidłowości w zakresie robót budowlanych,
 - c) ograniczenie prędkości ze względu na zły stan toru,
 - d) pozostałe przyczyny;
- 4) przyczyny, za które są odpowiedzialni inni zarządcy:
 - a) spowodowane przez zdarzenie przypisane zarządcy, od którego przyjmowany jest pociąg,
 - b) spowodowane przez zdarzenie przypisane zarządcy, do którego wyprawiany jest pociąg;
- 5) przyczyny handlowe, za które jest odpowiedzialny przewoźnik:
 - a) wydłużony czas postoju,
 - b) żądanie przewoźnika,
 - c) czynności ładunkowe,
 - d) nieprawidłowości w zakresie załadunku,
 - e) przygotowanie pociągu do jazdy,
 - f) personel,
 - g) pozostałe przyczyny;
- 6) tabor, za który jest odpowiedzialny przewoźnik:
 - a) plan obiegów i jego zmiany,
 - b) przygotowanie pociągu,
 - c) problemy mające wpływ na wagony pasażerskie,
 - d) problemy mające wpływ na wagony towarowe,
 - e) problemy mające wpływ na pojazdy trakcyjne,
 - f) personel,
 - g) pozostałe przyczyny;

- 7) przyczyny, za które są odpowiedzialni inni przewoźnicy:
 - a) spowodowane przez zdarzenie przypisane przewoźnikowi, któremu przekazywany jest pociąg,
 - b) spowodowane przez zdarzenie przypisane przewoźnikowi, od którego przyjmowany jest pociąg;
- 8) przyczyny zewnętrzne, za które nie są odpowiedzialni ani zarządca, ani przewoźnicy:
 - a) strajk,
 - b) formalności administracyjne,
 - c) czynniki zewnętrzne,
 - d) skutki działania czynników pogodowych i przyczyn naturalnych,
 - e) opóźnienia spowodowane czynnikami zewnętrznymi w sąsiedniej sieci,
 - f) pozostałe przyczyny;
- 9) przyczyny wtórne, za które nie są odpowiedzialni ani zarządca, ani przewoźnicy:
 - a) niebezpieczne zdarzenia, wypadki i zagrożenia,
 - b) zajęcie torów spowodowane opóźnieniem tego samego pociągu,
 - c) zajęcie torów spowodowane opóźnieniem innego pociągu,
 - d) opóźnienie innego pociągu, którego przybycie jest niezbędne z przyczyn organizacyjnych do odjazdu danego pociągu,
 - e) skomunikowanie,
 - f) konieczne jest dalsze rozpoznanie.