



**Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej
zarządzanej przez Pomorską Kolej Metropolitalną S.A.
obowiązujący na RRJ 2024/2025**



POMORSKA KOLEJ METROPOLITALNA S.A.

1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

Na podstawie art. 33 ust. 22 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. podjęła decyzję o stosowaniu na okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów 2024/2025 cennika obowiązującego w poprzednim rocznym rozkładzie jazdy pociągów.

Kategoria linii	Całkowita masa brutto pociągu [tony]	Część stawki zależna od kategorii linii i masy pociągu [zł/poekm]	Część stawki zależna od trakcji pociągu [zł/poekm]	Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów [zł/poekm]	Stawka jednostkowa opłaty podstawowej [zł/poekm] dla trakcji spalinowej
1	$m \leq 90$	7,62	1,11 zł	0 zł	7,62
	$90 < m \leq 180$	7,74			7,74
	$180 < m \leq 270$	7,89			7,89
	$270 < m \leq 360$	7,96			7,96
	$m > 360$	8,14			8,14

2. Współczynniki różnicujące średnią stawkę w zależności od masy pociągu

Przyjęto przedziały masy wynoszące 90 ton, dla których ustala się współczynniki różnicujące średnią stawkę w zależności od masy pociągu.

Współczynniki różnicujące średnią stawkę w zależności od masy pociągu WM wyznaczono w oparciu o współczynnik natężenia przewozów ϖ opisujący zależność degradacji nawierzchni od natężenia przewozów:

$$\varpi(q) = 0,38 + 0,08 \cdot q - 0,0009 \cdot q^2$$

gdzie:

ϖ – współczynnik natężenia przewozów,

q – natężenie przewozów [Tg/rok].

Dla każdego przedziału masy obliczono natężenie przewozów q jako iloczyn średniej masy pociągu w danym przedziale i średniej liczby pociągów przypadającej na 1 kilometr toru w okresie obowiązywania poprzedniego RRJ (2021/2022).

Kolejne czynności przy wyznaczaniu współczynników różnicujących średnią stawkę w zależności od masy pociągu obejmują:

- wyznaczenie dla każdego i-tego przedziału masy, natężenia przewozów q_i według wzoru:

$$q_i = M\acute{s}r_i \cdot N_{poc}$$

gdzie:

$M\acute{s}r_i$ – średnia masa brutto pociągu w i-tym przedziale masy,

N_{poc} – średnia liczba pociągów przypadająca na 1 kilometr toru.

Średnia masa brutto pociągu w przedziale masy jest wyznaczana jako średnia ważona długością przejazdów pociągów z daną masą. W przypadku braku przejazdów pociągów w danym przedziale masy, średnią masę stanowi środek przedziału.

- wyznaczenie dla każdego i-tego przedziału masy, współczynników natężenia przewozów WM_i według zależności:

$$WM_i = 0,38 + 0,08 \cdot q_i - 0,0009 \cdot q_i^2$$

- wyznaczenie średniej masy pociągu z dokładnością do 1 tony na podstawie danych o pociągach kursujących w poprzednim RRJ (2021/2022), jako średniej ważonej długością przejazdów pociągów z daną masą,

$$M\acute{s}r = 131 \text{ ton}$$

- korekta współczynników WM_i dla poszczególnych przedziałów mas w ten sposób, aby dla przedziału zawierającego średnią masę $M\acute{s}r$ (od 91 to 180 ton), współczynnik WM wynosił 1. Współczynniki są przeliczane według proporcji stanowiącej iloraz wielkości współczynnika wyznaczonego dla danego przedziału masy pociągu i wielkości współczynnika wyznaczonego dla średniej masy pociągu.

3. Opłata manewrowa

Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. nie przewiduje pobierania od przewoźników kolejowych opłaty za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związanej ze zrealizowanymi manewrami, zwaną dalej „opłatą manewrową”.

4. Opłata za postój pojazdów kolejowych

Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. nie przewiduje pobierania od przewoźników kolejowych opłaty za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, dla potrzeb postoju pojazdów kolejowych.

5. Opłata za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej

Opłata pobierana od aplikantów za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej wynosi: **100 zł.**

Opłata za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej pobierana jest od aplikantów, jeżeli na podstawie wniosku nie została przydzielona zdolność przepustowa, z wyłączeniem sytuacji, gdy zdolność przepustowa nie została przydzielona z przyczyn leżących po stronie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

6. Sposób ustalania opłat rezerwacyjnych

6.1. Opłata rezerwacyjna pobierana od aplikantów za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej

Opłata rezerwacyjna pobierana od Aplikantów za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, jeżeli Aplikant nie wskaże Przewoźnika kolejowego, który ma wykorzystać przydzieloną zdolność przepustową, albo Przewoźnik kolejowy wskazany przez Aplikanta nie zawrze z PKM Umowy o wykorzystanie wynosi 100% opłaty podstawowej za planowany przejazd, nie mniej jednak niż 1 tys. zł.

6.2. Opłata rezerwacyjna za niewykorzystaną przydzieloną trasę pociągu

W przypadku niewykorzystania przez Przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w ramach rocznego rozkładu jazdy, opłata rezerwacyjna za niewykorzystaną część przydzielonej trasy pociągu wynosi:

- 1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu:
 - a) w przypadku braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu,
 - b) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia poprzedzającego wdrożenie zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków;
- 2) 5% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy, za okres od dnia wdrożenia zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków, do końca okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.

W przypadku niewykorzystania przez Przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w trybie innym niż przyjęty dla rocznego rozkładu jazdy pociągów, opłata rezerwacyjna za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu wynosi:

- 1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu albo jej złożeniu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 2) 20% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 12 godzin i krótszym niż 36 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 3) 15% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 36 godzin i krótszym niż 72 godziny przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 4) 10% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 5) 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie dłuższym niż 30 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu.

Opłaty rezerwacyjne, o których mowa w ust. 2 i 3 wynoszą 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku, gdy niewykorzystanie trasy pociągu jest następstwem wniosku o przydzielenie trasy pociągu dotyczącego modyfikacji przydzielonej trasy pociągu, złożonego w ramach zmiany rozkładu jazdy.

W przypadku niewykorzystania części przydzielonej zdolności przepustowej będącego następstwem zmniejszenia przez przewoźnika planowanej masy pociągu, będzie pobierana opłata rezerwacyjna w wysokości 50% zmniejszenia opłaty podstawowej będącego następstwem zmniejszenia masy pociągu, które nie wymaga zmiany przydzielonej trasy pociągu.

7. Wykaz udostępnianych linii kolejowych

Nr linii	Opis
248*	Linia od stacji Gdańsk Wrzeszcz do stacji Gdańsk Osowa
253**	Linia od stacji Gdańsk Rębiechowo do stacji Gdańsk Osowa R1

* początkiem zarządu PKM jest km 1,204 toru nieparzystego i km 1,429 toru parzystego, a końcem jest km 18,182 toru nieparzystego i km 17,985 toru parzystego

** początkiem zarządu PKM jest km 0,000 a końcem jest km 1,356