

## **Tematy oraz propozycje omówione podczas spotkania ministra Piotra Malepszaka, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury z przedstawicielami Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych (ZNPk)**

1. Wprowadzenie rozwiązania IT dla maszynistów, które zintegruje różne aplikacje do poziomu jednego ekranu. Obecnie maszynista musi mieć 3-4 ekrany (tablety), co zmniejsza jego koncentrację i efektywny czas obserwacji przedpola jazdy pociągu. Zintegrowane powinny zostać: rozkład jazdy, WOS oraz ograniczenia doraźne, rozkazy pisemne. W opinii ZNPk, to zarządca infrastruktury (PLK) powinien udostępniać – „wystawić” przewoźnikom (maszynistom) taki zintegrowany rozkład jazdy, jednolity dla wszystkich maszynistów, tak aby zapewnić wysoką jakość danych.
2. Opłaty rezerwacyjne: ZNPk wskazał, że kłopot dla przewoźników towarowych stanowi brak możliwości zmiany godziny wiodącej poprzez zmianę parametrów +24h, co zniechęca przewoźników do zamawiania pociągów w RRJ. Ułatwieniem byłaby możliwość dokonywania zmian (edycji) w „przeszłej godzinie”. Podobne rozwiązanie funkcjonuje w Niemczech (U20). Chodzi o to, aby po zmianie przewoźnik mógł jechać jako „planowy” a nie „opóźniony” (tj. z niższym priorytetem).
3. Krótsze przygotowanie rozkładów jazdy: ZNPk postuluje zautomatyzowanie procesu konstrukcji dla pociągów towarowych, możliwość złożenia wniosku na 2h przed odjazdem pociągu i otrzymanie rozkładu jazdy w 2 minuty.
4. ZNPk postuluje wprowadzenie „automatycznej zgody high-cube”. Dane są w systemie PLK-i, wystarczy je automatycznie zaczytywać.
5. ZNPk postuluje wprowadzenie zmiany do instrukcji Ir-1 w celu wprowadzenia pierwszeństwa przejazdu dla szybkich pociągów towarowych przed pociągami pasażerskimi. Podobne rozwiązanie funkcjonuje na kolejach czeskich.
6. ZNPk proponuje ustanowienie „Programu Digitalizacji Kolei” z dedykowanym budżetem, np. 50 mln PLN rocznie. Przewoźnicy powinni brać udział w pracach nad ustanowieniem priorytetów (na zasadzie udziału w „komitecie sterującym”). Wydatki tego rzędu mogą efektywnie spowodować wzrost wykorzystania istniejącej przepustowości o kilka procent w skali sieci.
7. ZNPk proponuje, aby szybkie składy towarowe (prędkość ponad 70 km/h) mogły być trasowane tak samo jak pociągi pasażerskie w RRJ. Chodzi o moment rozpatrywania wniosków. Obecnie przewoźnicy składają wnioski bardzo wcześnie, ale wnioski dla pociągów towarowych są rozpatrywane na końcu konstrukcji tuż przed wydaniem projektu.
8. ZNPk zwraca uwagę na problem w stacji w Kołbaskowie. PLK wskazywała, że podjąć starania, aby tam można było zatrzymywać pociągi 600-metrowe na czas zmiany systemów bezpieczeństwa klasy B (konferencja w Legnicy). Obecnie, projekt modernizacji zakłada taką możliwość tylko dla pociągów o długości 400 m, co wydatnie pogarsza warunki, które istnieją przed procesem modernizacji linii kolejowej nr 409.
9. ZNPk postuluje utworzenie forum (Forum Infrastruktury Kolejowej), w ramach którego dyskutowane będą projekty inwestycyjne (założenia, zakres, skala, konkretne rozwiązania techniczne). Udział w pracach powinni brać – oprócz zarządcy PLK – przewoźnicy kolejowi, którzy są w pierwszej kolejności zainteresowani parametrami eksploatacyjnymi i znają

perspektywę operacyjną. Chodzi o dyskusję o rozwiązaniach technicznych na różnych etapach realizacji projektu (wstępne założenia i prace studialne, projektowanie, itp.).

10. ZNPK poinformował, że 6 maja 2026 w Brukseli odbędzie się doroczny event ERFA (European Rail Freight Association), której członkiem jest ZNPK. ZNPK zaproponował zaproszenie min. Piotra Malepszaka jako key-note speakera w celu zaprezentowania planów rozwoju polskiej kolei i podkreślenia roli w systemie transportowym Europy Centralnej. Poinformowano, że oficjalne zaproszenie z ERFA zostanie skierowane niebawem.

Podczas spotkania ZNPK był reprezentowany przez Wojciecha Jurkiewicza – prezesa zarządu, Ireneusza Kluczyka – członka zarządu oraz Michała Litwina – dyrektora generalnego.