

Warszawa, 11 kwietnia 2024

Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych  
ul. Lwowska 6/2  
00-658 Warszawa

Sz.P.  
Piotr Malepszak  
Podsekretarz Stanu  
Ministerstwo Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

W nawiązaniu do uzgodnień poczynionych podczas spotkania z Panem Ministrem w dniu 7 marca 2024 z przedstawicielami branży przewoźników towarowych reprezentowanymi przez Zarząd ZNPK, na prośbę prezesa ZNPK Wojciecha Jurkiewicza niniejszym przekazuję zestawienie zagadnień związanych z szeroko rozumianą działalnością PKP PLK, w podziale na sekcje tematyczne, począwszy od tematów strategicznych, poprzez operacyjne i proceduralne, a na stricte infrastrukturalnych skończywszy. Część z tych tematów została poruszona podczas w/w spotkania, z kolei pozostałe zostały zgłoszone przez Członków ZNPK w ramach przeprowadzonej wewnętrznie ankiety.

Liczymy na konstruktywną, bieżącą współpracę w zakresie realizacji poniższych postulatów oraz oferujemy branżowe, merytoryczne wsparcie w tym zakresie ze strony ekspertów znających omówione poniżej zagadnienia od strony praktycznej.

Z poważaniem,  
Michał Litwin  
Dyrektor Generalny  
ZNPK

Do wiadomości:

1. Piotr Wyborski, Prezes Zarządu PKP PLK

**PROPOZYCJA ZNPK  
W ZAKRESIE ORGANICZNYCH I STRATEGICZNYCH ZMIAN  
ZWIĄZANYCH Z FUNKCJONOWANIEM PKP PLK  
W CELU ZWIĘKSZENIA EFEKTYWNOŚCI I SKALI  
PRZEWOZÓW TOWAROWYCH**

**TEMATY STRATEGICZNE**

1. Opracowanie „mapy drogowej” w kierunku dokonania istotnej obniżki stawek dostępu do infrastruktury kolejowej dla przewozów towarowych. W sytuacji systematycznie wzrastającej dotacji utrzymaniowej opracowanie drogi dojścia do niskich stawek musi być elementem wspólnej strategii całej branży kolejowej – rola zarządcy jest nie do przecenienia.

Propozycja ZNPK: obniżenie stawek dostępu dla przewozów towarowych o 50% w perspektywie 5 lat. Zakładając w przybliżeniu wpływy PKP PLK od przewoźników towarowych na poziomie ok. 1 mld PLN rocznie, w pierwszym roku programu jego koszt wyniósłby 100 mln PLN, a w ostatnim roku – 500 mln PLN.

Finansowanie tej obniżki powinno zostać dokonane poprzez zwiększenie zasięgu obowiązywania opłat dla samochodów ciężarowych drogami ekspresowymi oraz krajowymi.

Zwracamy uwagę na fakt, że program ten powinien być traktowany nie jako koszt (wydatek „konsumpcyjny”) lecz jako inwestycja we wzrost przewozów towarowych w przyszłości spadek kosztów utrzymania dróg (mniej samochodów ciężarowych na drogach).

2. Rozważenie dokonania systemowej rewizji systemu wynagradzania w PKP PLK – tak aby część wynagrodzenia każdego pracownika/współpracownika PKP PLK była powiązana z osiągnięciem (bądź nie) konkretnych celów przewozowych, tj. odpowiednich wartości ton/tonokilometrów oraz pasażerów/pasażerokilometrów. W obecnym systemie PKP PLK nie jest w żaden sposób systemowo motywowana – na poziomie utrzymaniowym czy inwestycyjnym – do współdziałania z przewoźnikami. Tymczasem przewoźnicy i zarządca są częścią tego samego procesu – przewozu osób lub towarów dla ostatecznych klientów, ale tylko przewoźnicy posiadają bezpośrednią, systemową motywację do zwiększania przewozów.
3. Rozważenie dokonania zmian w umowie utrzymaniowej w ten sposób, aby wartość dotacji utrzymaniowej była wiązana z utrzymywaniem punktualności, przepustowości oraz pracy przewozowej. W opinii przewoźników zarządca infrastruktury musi być w sposób systemowy motywowany do współdziałania z przewoźnikami w kierunku zwiększania pracy przewozowej – jest to cel zasadniczy.

Skupianie się na bardzo technicznych parametrach (np. długość torów z określoną prędkością) prowadzi nierzadko do wypaczeń (np. ograniczenie prędkości na długości 10m ma znikomy wpływ

na długość sieci z zadaną prędkością, ale ma duży wpływ na realną średnią prędkość pociągu, ogranicza przepustowość, itd.).

4. Zwiększenie roli PKP PLK w pozyskiwaniu klientów dla całej branży. Przykładowymi działaniami mogą być np. kampanie marketingowe zachęcające do przewozów/przejazdów koleją (podobne do kampanii związanej z bezpieczeństwem na przejazdach kolejowo-drogowych) czy wspólne spotkania zarządcy, przewoźników i klientów (ZNPk gotowy jest podjąć się głównego ciężaru organizacyjnego tego typu spotkań).
5. Opracowanie „Programu Bocznicowego” – skierowanego zarówno do narodowego zarządcy, jak również do prywatnych podmiotów, dla których samodzielna budowa bocznicy kolejowej jest często poza zakresem możliwości finansowych (szczególnie w zestawieniu z zerową wartością inwestycji wymaganą dla możliwości obsługi ładunku transportem drogowym). Program taki powinien zakładać, że zarządca ma obowiązek na swój koszt (albo przy znaczącym udziale kosztowym) włączyć do swojej sieci działkę inwestycyjną bezpośrednio przylegającą do sieci, jeśli na tej działce jest/planowana jest do uruchomienia działalność generująca pewien minimalny poziom przewozów.
6. Opracowanie „Programu Tankowania”: PKP PLK jako zarządca narodowej infrastruktury kolejowej mogłaby (samodzielnie lub w partnerstwie z jedną z wiodących firm paliwowych) zbudować infrastrukturę ogólnodostępnych kolejowych stacji paliw. Obecna infrastruktura (pozostająca w gestii PGE Energetyka, d. PKP Energetyka) – o gęstości w przybliżeniu 1 stacja na województwo – jest niewystarczająca. PKP PLK mogłaby pobierać opłaty za czynności tankowania, w związku z czym w perspektywie czasu projekt mógłby okazać się wręcz rentowny. Tymczasem stworzenie możliwości tankowania lokomotyw spalinowych ma również duże znaczenie z punktu widzenia obronności państwa (w sytuacji zagrożenia wojennego lokomotywy spalinowe są bardziej niezawodne).
7. Nowe osiedla przy terenach kolejowych vs. hałas: potrzebne są regulacje stanowiące jasno, że klient kupujący nieruchomość przy linii kolejowej czy np. bocznicy kolejowej (ale też np. lotnisku, śmietniku, sortowni odpadów itd.) powinien być poinformowany o tym, że niska cena zakupu ma związek z trwałymi niedogodnościami środowiskowymi. Częścią rozwiązania może być też obowiązek stawiania ekranów akustycznych przy placach ładunkowych jako standard modernizacji linii. Brak tego typu uregulowań umożliwia deweloperom prowadzenie akcji marketingowych zupełnie pomijających obiektywne uciążliwości, a po wybudowaniu mieszkań mieszkańcy nowych osiedli są „zaskoczeni” hałasem, pyłem itp. i wspólnie z władzami samorządowymi podejmują kroki w kierunku eliminacji funkcji transportu kolejowego z danej okolicy. Przykładem takiej sytuacji są warszawskie Odolany.

## ORGANIZACJA PRACY I CYFRYZACJA NA SIECI PKP PLK

8. Cyfryzacja rozkładów jazdy, czyli dostarczanie maszynistom rozkładu jazdy wraz z elementami Dodatku 1 i Dodatku 2 oraz R307 w ujednoliconym formacie, we wspólnym dokumencie, tożsamym z "Opisem trasy" (trwają już prace zespołu, potrzebna jest przychylność dla pomysłów przewoźników, a potem wsparcie IT dla PKP PLK). Realizacja w/w postulatu może odbywać się stopniowo, a pierwszym krokiem powinno być wdrożenie rozkazu pisemnego na całej trasie.
9. Uproszczenie siatki kanałów manewrowych: obecnie jest około 100 kanałów, co czyni sieć manewrową nieprzydatną. Zauważamy, że GSM-R nie obejmuje manewrów, więc temat będzie jeszcze długo bolączką.
10. Umożliwienie wydawania rozkazów pisemnych maszyniście na całej trasie pociągu.
11. Potrzeba wprowadzenia ograniczeń prędkości ze względu na nacisk 221 KN do systemu POS i przekazywanie do SKRJ i w konsekwencji likwidacja papierowych zgód.
12. Rewizja zasad wstępu na obszar kolejowy, dostępność terenu i liczba zdarzeń kat. B34 (potrącenia osób postronnych). Dlaczego tory w Polsce i tory w Europie Zachodniej to "plac zabaw" i "strefa zero", skoro zagrożenia tu i tam są dokładnie te same? Potrzebna jest szeroka akcja edukacyjna, wygradzenia i przejrzystość (a nie krzaki, mandaty, zezwolenia).
13. Właściwe informowanie Przewoźników przez PKP PLK S.A. o bieżącej sytuacji w zakresie dostępnej przepustowości, w tym w szczególności: udostępnienie przewoźnikom informacji faktycznych zamknięciach („będą/nie będą”). Przewoźnikom potrzebna jest faktyczna wiedza czy inwestor będzie zamykać dany odcinek czy nie z możliwie dużym wyprzedzeniem (niestety udostępniane dane przez PLK dalekie są od rzeczywistego stanu rzeczy)
14. Planowe zarządzanie Obiektami Infrastruktury Usługowej (OIU) w grupie Tory Ładunkowe przez PKP PLK na wzór rozwiązań w Niemczech czy też w Polsce w PKP Cargotor, gdzie wjazd na załadunek na OIU poprzedzany jest pisemną rezerwacją potwierdzaną przez Zarządcę infrastruktury na wniosek Przewoźnika. Pozwala to unikać nieplanowanego blokowania infrastruktury na podejściu do stacji z OIU. Obecnie w PLK obowiązuje zasada „kto pierwszy ten lepszy” poza niektórymi mikroobszarami w PLK (np. na części stacji Ekspozytury Warszawa). Planowe przydzielanie infrastruktury znacząco poprawi czas obrotu wagonów oraz płynne i planowe wykorzystanie infrastruktury.
15. Potrzeba dokonania weryfikacji w dodatkach 1 do służbowego rozkładu jazdy ograniczeń dla lokomotyw sześciosiowych na sieci PKP PLK i ich analiza w aspekcie 8 obszarów dawnych Dyrekcji Okręgowych. Z obserwacji i wiedzy przewoźników wynika, że w dawnym okręgu Północnej DOKP (województwa pomorskie, kujawsko – pomorskie i warmińsko – mazurskie) liczba ograniczeń dla lokomotyw sześciosiowych jest znacząco większa jak w każdym z pozostałych 7 obszarów (kilkanaście w d. północnej DOKP vs. 2 na całej pozostałej sieci kolejowej). Jest to bolączka trwająca kilkadziesiąt lat i wynika z odmiennego i subiektywnego podejścia ówczesnych służb technicznych PKP w ramach poszczególnych DOKP przy podejściu do

dopuszczenia tych lokomotyw do ruchu na liniach kolejowych. Zaznaczyć należy, że część obecnie stosowanych lokomotyw sześciosiowych ma wózki skrętne doskonale wpisujące się w łuki i parametrem dopuszczającym nie liczba osi, co promień minimalny promień łuku określony dla danego typu lokomotywy. Jedynymi możliwościami uzasadnienia takiej dużej dysproporcji jest bądź niedostateczne utrzymanie infrastruktury w obszarze d. Północnej DOKP (co jest wątpliwe), bądź stosowanie odmiennych standardów na poszczególnych częściach sieci PKP PLK.

16. Potrzeba dokonania przeglądu urządzeń blokad liniowych i zmiana zasad trasowania pociągów na nowo zabudowywanych blokadach półsamoczynnych, które w praktyce działają jak blokady samoczynne jednodostępowe. W przypadku rozróżnienia takich urządzeń w SKRJ istniałaby możliwość skrócenia czasów następstw pociągów na biegu na liniach z blokadą półsamoczną nawet do 1 minuty po zwolnieniu szlaku, a dla pociągów z postoju do 0,5 minuty. Jest to niewielkie działanie, a istotnie poprawiłoby przepustowość linii kolejowych przy opracowaniu rozkładów jazdy. Wg wiedzy przewoźników ten temat był podnoszony na jednym z posiedzeń Rady Przewoźników (a PKP PLK nawet wstępnie była na tak – dotychczas nie doszło jednak do wdrożenia w/w propozycji).
17. Zbadanie zasadności i rozważenie usunięcia wymogu wprowadzania ograniczeń prędkości do 20 km/h dla wyłączonych czujników SSP, po torze sąsiednim zwłaszcza gdy Tarcza Ostrzegawcza Przejazdowa informuje o sprawności urządzeń SSP.
18. Ustanowienie zasady, że pociąg jadący wg rozkładu ma zawsze pierwszeństwo przed pociągiem opóźnionym.
19. Stworzenie systemu przesyłania ostrzeżeń doraźnych bezpośrednio do pojazdu kolejowego (np. na tablet maszynisty), tak aby nie było konieczności zatrzymywania pociągu w celu odebrania ostrzeżeń.
20. Usunięcie obowiązku zatrzymywania się pociągu w celu „odebrania” ostrzeżenia doraźnego nawet w przypadku braku takiego ostrzeżenia (na dzień dzisiejszy pociąg zatrzymuje się, żeby otrzymać wydruk z informacją „brak ostrzeżeń”). Należy zauważyć, że straty czasu na pojedynczej operacji tego typu przewyższają niejednokrotnie uzysk czasowy wygenerowany przez kosztującą setki mln PLN lub wręcz miliardy PLN inwestycje.
21. Konieczność dokonania weryfikacji pracy dyżurnych ruchu w obszarze (zbyt) późnego podawania sygnału zezwalającego na jazdę bez uzasadnionej przyczyny. Jest bardzo dużo sytuacji, gdzie, przez późne podanie sygnału zezwalającego na jazdę maszynista musi wdrożyć hamowanie co odbija się na czasie jazdy i przepustowości linii a przy pociągach o dużej masie brutto skutkuje to niejednokrotnie utknięciem na odcinku i potrzebą „popychu”, co generuje koszty i powoduje opóźnienia wtórne.
22. Rozważenie dokonania zmian w ustawodawstwie dotyczącego hierarchii wyprawiania pociągów. Dzisiaj pociąg towarowy (np. kontenerowy) jadący z prędkością nawet 100 – 120 km/h, jest „z definicji” przepuszczany przed pociągiem podmiejskim, który zatrzymuje się na każdym przystanku i stacji. Wydaje się, że zasady te należałoby uelastyczyć - tak, aby przynajmniej segmenty rynku towarowego doświadczające najwyższych wymagań co do punktualności ze strony klientów – mogły cieszyć się wyższym priorytetem. Sytuacje, gdy ze względu na „możliwe” opóźnienie pociągu pasażerskiego o kilka minut pociąg towarowy musi oczekiwać kilkakrotnie dłużej nie

wydaje się najefektywniejsze – w opinii przewoźników należałoby przyjrzeć się hierarchizacji tak, aby uelastyczyć system i unikać niepotrzebnych opóźnień przewoźników towarowych.

23. Dokonanie optymalizacji zamknięć torowych tak aby umożliwić przeprowadzanie kursujących pociągów zgodnie z rozkładem jazdy.
  
24. Wprowadzenie możliwości dokonywania uproszczonej próba hamulca tak aby mogła być wykonywana 1-osobowo przez maszynistę (podobnie jak w Niemczech i Czechach)

## TEMATY FORMALNO-PROCEDURALNE

### (INNE NIŻ ZWIĄZANE BEZPOŚREDNIO Z OPERACJAMI)

25. Rozważenie dokonania zmiany dotyczącej opłaty rezerwacyjnej: postulujemy aby w RRJ obowiązywały takie same zasady jak w IRJ. Zmiana ta będzie wymagała zmiany rozporządzenia.

Celem w/w propozycji jest z jednej strony zwiększenie wykorzystania RRJ, a z drugiej – motywowanie przewoźników do zgłaszania niewykorzystanej przepustowości nawet w ostatniej chwili, gdyż wówczas będzie ona mogła być wykorzystana przez innego przewoźnika. Obecnie przewoźnikom w RRJ czasem nie opłaca się w ostatniej chwili zgłaszać braku wykorzystania danego slotu gdyż i tak poniosą koszt opłaty rezerwacyjnej w tej samej wysokości.

26. Niezgodne – zdaniem przewoźników - z określonymi w Regulaminie Sieci praktyki PKP PLK w zakresie likwidacji szkód po zdarzeniach kolejowych odbiegająca od zasad umownych wiążących zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego, w tym postanowieniom „Regulaminu sieci”, opracowanego zgodnie z Art. 32 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. W ostatnim czasie w zespołach powoływanych w celu określenia wysokości strat i odpowiedzialności PKP PLK proponuje rozwiązania podziału kosztów nie powiązane z przyczynami zdarzeń, a pozwalające na uniknięcie przez PLK roszczeń Przewoźników i w przypadkach braku ich zgody informuje o przekazaniu roszczeń do wynajętych, bliżej niekreślonych firm, którym PKP PLK zleca likwidację roszczeń. W efekcie - rozliczanie banalnych i jednoznacznych przypadków trwa miesiącami lub latami. W opinii przewoźników, powyższe może być spowodowane swego rodzaju „dualizmem” w PKP PLK, gdzie Pion Finansowy przyjął wewnętrzne regulacje, które – zdaniem przewoźników – pozostają w sprzeczności z postanowieniami Regulaminu Sieci i umów określających wzajemne regulacje Przewoźników z PLK. Abstrahujemy w tym wypadku od bardziej wysokopoziomowego kontekstu, wedle którego zarządca powinien współdziałać z przewoźnikami tak, aby rozwijanie przewozów było jak najłatwiejsze. Rozumiejac możliwość wystąpienia sporadycznych sporów w sytuacjach kontrowersyjnych/niejednoznacznych, ale obecny zakres wchodzenia przez PKP PLK w spory z przewoźnikami w zakresie odszkodowawczym wydaje się mieć jedynie motywację „finansową” a pomija szerszą perspektywę i skutki takiego podejścia.
27. Niedostateczna terminowość postępowań po wypadkach i incydentach: jeśli według wstępnej oceny przyczyny zdarzenia kolejowego leżą po stronie zarządcy infrastruktury, to zarządca wykorzystuje swoją dominującą pozycję w komisji kolejowej i wydłuża postępowania, traktując termin zakończenia postępowania jako narzędzie przydatne w negocjowaniu rozwiązania korzystnego dla siebie. W takich sytuacjach 30-dniowy termin na zakończenie postępowania jest przedłużany na wniosek przewodniczącego komisji kolejowej przez Prezesa UTK o kolejne okresy, łącznie nawet do kilku lat. Narzędzia nadzoru Prezesa UTK nad przewlekłymi postępowaniami są iluzoryczne, według naszej wiedzy nigdy nie zostały skutecznie zastosowane. W tej sytuacji niektóre komisje zaprzestają działania, a postępowania się nie kończą, co uniemożliwia opracowanie, opublikowanie i wdrożenie wniosków zapobiegawczych odpowiednich dla poprawy bezpieczeństwa kolei na całej sieci w Polsce. Poza „doczesnymi” niedogodnościami dla przewoźników, ma to zatem w oczywisty sposób negatywny wpływ na bezpieczeństwo transportu kolejowego.
28. Wprowadzenie dodatkowej ulgi intermodalnej powiązanej z jakością.
29. Weryfikacja sposobu prowadzenia opisów pociągów przez dyspozytury zarządcy (nadużywanie kodu „INNI”).

## TEMATY INFRASTRUKTURALNE – ZAGADNIENIA OGÓLNE

30. Konieczność aktywnego włączenia przewoźników kolejowych w proces planowania i monitorowania inwestycji kolejowych – potrzeba stworzenia Forum Inwestycyjne Przewoźników i Klientów (a nie tylko sektora budowlanego). W inwestycjach kolejowych nie chodzi w pierwszej kolejności o dobrobyt branży wykonawczo-budowlanej i oraz mitygację ryzyk tego sektora (choć oczywiście też jest to istotne), lecz o budowę jakościowej infrastruktury, która będzie zdolna do zapewniania odpowiednich parametrów eksploatacyjnych (prędkość, naciski i długość, przepustowość, możliwość krzyżowania/odstawiania pociągów, etc.). W tym zakresie wiedzę posiadają łącznie: przewoźnicy kolejowi (będący „interfejsem” pomiędzy zarządcą a nadawcami/odbiorcami ładunków, klienci kolei, organizacje biznesowe/branżowe oraz jednostki samorządu terytorialnego – ze względu na wiedzę dotyczącą przyszłych inwestycji oraz ogólnych planów rozwojowych dotyczących danego regionu). Wydaje się zasadnym, aby wszystkie inwestycje PKP PLK były szeroko konsultowane - na wszystkich etapach. Obecnie przewoźnicy są konsultowani tylko – przy pomocy bardzo ogólnych ankiet – na samym początku procesu planistycznego. Brakuje w szczególności prezentacji wyników studiów wykonalności, prezentacji wyłonionych wariantów oraz dyskusji nad rozwiązaniami szczegółowymi w ramach poszczególnych wariantów. Takie konsultacje muszą odbywać się w formie spotkań w/w gronie podmiotów – tak, aby na bieżąco „wyłapywać” ewentualne błędy w procesie planistycznym na poszczególnych etapach.

Brak realnego udziału przewoźników w tym procesie doprowadził do wypaczenia sensu wielu inwestycji, gdzie wydatkowano pieniądze, ale ostateczny efekt jest iluzoryczny.

31. Potrzeba opracowania Docelowej Sieci Kolejowej Polski, na wzór docelowej sieci dróg krajowych i autostrad. Plan taki może składać się z komponentu centralnego oraz komponentów regionalnych (wojewódzkich), natomiast wizja musi być całościowa i docelowa. Dorobek planistów CPK powinien być ważnym – ale niekoniecznie dominującym – punktem odniesienia. W szczególności, na najwyższym poziomie nie dokonano dotychczas analizy porównawczej weryfikującej czy model piasty i szprychy jako taki posiada korzyści (z punktu widzenia transportu kolejowego a nie lotniczego), czy też model policentryczny, lub ewentualnie pośredni pomiędzy nimi model „obwodowy” (szkielet stanowiłyby magistrale N-S oraz W-E, uzupełnione o magistrale obwodowe: północną, zachodnią, wschodnią, południową). Powstająca infrastruktura i jej główne korytarze planowane są na dekady jeśli nie setki lat, więc całościowy model musi być dobrany stosownie do strategicznych i długoterminowych potrzeb kraju (oraz całego regionu). Wszystkie modele muszą zostać potraktowane równoprawnie, bez uprzedzeń, a dyskusja musi opierać się na danych i modelowaniu. W konsultacjach muszą też wziąć udział przewoźnicy, a także samorządy na poziomie województw oraz miast (nie tylko wojewódzkich).

32. Potrzeba szybszego wdrażania systemu ERTMS (poziom 2, poziom LS) oraz rozsądne podejście do wdrażania technologii GSM-R, która wg zaleceń UE od 2030 roku ma być... wycofywana. Na dzisiaj przewoźnicy nie posiadają wiarygodnej wiedzy odnośnie realnego tempa wdrażania tej technologii, co nie mobilizuje przewoźników do podejmowania decyzji o modernizacji taboru w kierunku wyposażenia go w ETCS.

33. Potrzeba maksymalnego odseparowania pociągów aglomeracyjnych i podmiejskich od pociągów dalekobieżnych i towarowych (tam gdzie jest to możliwe – docelowo poprzez rozdzielanie linii kolejowych).



### TEMATY INFRASTRUKTURALNE – KONKRETNE PRZYKŁADY

34. Likwidacja tzw. wąskich gardeł na sieci, tj. długich szlaków o niskich prędkościach i wysokim nasyceniu ruchem osobowym, istotnie ograniczających ruch towarowy. Jako pierwszy przykład nasuwa się linia nr 370 i odcinek Bieniów – Zielona Góra, gdzie nasycenie ruchu osobowego w porze dziennej eliminuje możliwość prowadzenia ruchu towarowego. Należałoby dokonać naprawy nawierzchni drogowej i dobudować mijankę, co zdecydowanie zwiększyłoby przepustowość. Kolejny przykład to LK40 i 25 km szlak Las Suwalski – Augustów. Bez odbudowy mijanki w Szczepkach możliwości elastycznego prowadzenia ruchu są znacznie ograniczone. Inne rodzaje wąskich gardeł to te związane z jednotorowym charakterem linii, ograniczeniami prędkości – zarówno na odcinkach o znacznych długościach jak i punktowo np. na przejazdach kolejowo-drogowych, czy wreszcie zły stan techniczny torów czy rozjazdów.

Więcej takich wąskich gardeł mamy w sprawozdaniach P-2023 w zakładce P10\_Przepustowość i T-2023 w zakładce T13\_Przepustowość, które każdy Przewoźnik składa do UTK. W załączeniu przesyłam zakładkę P10 z opisem ograniczeń złożonych do UTK przez jednego z przewoźników zrzeszonych w ZNPK.

35. Wydłużenie pociągów na linii nr 3 od Zbąszynia do Rzepina do 750 m.