



Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce Biuro Rady Krajowej

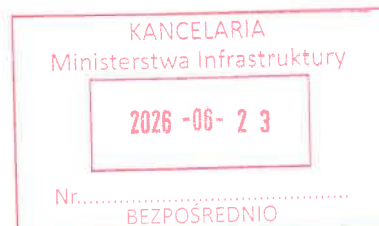
ul. Grójecka 17; 02-021 Warszawa
e-mail: sekretariat@zkm.org.pl

tel. +48 22 474 26 15
tel/fax +48 22 474 26 16

RK ZKM 40/06/2026

Warszawa, 23.06.2026 r.

**Szanowny Pan
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury**



Stanowisko Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce w sprawie rozkazu R307 wydawanego w formie elektronicznej

W opinii Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce elektroniczna forma dostarczania rozkazu R307 została zaimplementowana w niewłaściwy sposób i jest obciążona wysokim ryzykiem popełnienia błędu podczas odczytywania dokumentu. Dodatkowo, ze względu na sposób jego wyświetlania i odczytu, stanowi kolejny element rozpraszający uwagę maszynisty w trakcie prowadzenia pociągu. W związku z powyższym kategorycznie nie zgadzamy się na wprowadzenie przedmiotowego rozwiązania w przyjętej formie.

Rozkaz R307 w wersji elektronicznej dostarczany jest maszyniście za pośrednictwem aplikacji. Niestety, dokument ten ma postać zwykłego pliku w formacie PDF przeznaczonego do odczytu. W konsekwencji maszynista, prowadząc pociąg zmuszony jest do przełączania się pomiędzy aplikacjami lub ekranami na urządzeniu mobilnym dedykowanym zarówno do obsługi rozkazu R307, jak i rozkładu jazdy czy Wykazu Ostrzeżeń Stałych. Przy stale rosnących prędkościach pociągów, stale rosnącej pracy eksploatacyjnej każde dodatkowe rozproszenie uwagi prowadzące do niedostatecznej obserwacji szlaku należy uznać za skrajnie niebezpieczne.



Dodatkowo proponowane rozwiązania nie posiadają funkcjonalności dynamicznej prezentacji danych, analogicznej do stosowanej w elektronicznym rozkładzie jazdy. Oznacza to, że podczas prowadzenia pociągu maszynista musi każdorazowo odnaleźć odpowiedni fragment rozkazu odnoszący się do aktualnego położenia na trasie. Brakuje możliwości wyodrębnienia lub oznaczenia ograniczeń dotyczących wyłącznie odcinka obsługiwanego przez danego maszynistę. Obecnie, gdy rozkaz R307 wydawany jest dla całej trasy przejazdu pociągu, dokument ten często liczy wiele stron co znacząco utrudnia i wydłuża nawigację po jego treści.

W trakcie jazdy wielokrotnie dochodzi również do aktualizacji wspomnianego rozkazu. Maszynista jest o tym informowany odpowiednim komunikatem, jednak system nie wskazuje miejsca, w którym nastąpiła zmiana treści rozkazu. W efekcie maszynista zmuszony jest do przeglądania całego dokumentu w celu odnalezienia wprowadzonych zmian. Niejednokrotnie zdarza się, że aktualizacja nie dotyczy odcinka, na którym prowadzi on pociąg, a mimo to musi zapoznać się ze zmodyfikowaną treścią dokumentu.

W naszej ocenie zaproponowane rozwiązanie stanowi bardzo uproszczoną próbę ograniczenia kosztów funkcjonowania dotychczasowego systemu lub nieudolną próbę wykazania postępującej cyfryzacji kolei. Wzorując się na rozwiązaniach stosowanych przez niektórych europejskich przewoźników oraz zarządców infrastruktury, uważamy, że wszystkie dokumenty, na podstawie których maszynista prowadzi pociąg, powinny mieć charakter dynamiczny, tj. prezentować wyłącznie informacje dotyczące aktualnego odcinka trasy, na którym znajduje się pociąg.

Ponadto pragniemy zwrócić uwagę, że właścicielem wszystkich dokumentów wykorzystywanych przez maszynistę podczas prowadzenia pociągu jest zarządca infrastruktury. W związku z tym, w naszej opinii, to właśnie zarządca infrastruktury powinien zapewnić zintegrowaną aplikację służącą do obsługi wszystkich wspomnianych wcześniej dokumentów.

Z poważaniem,

ZWIĄZEK ZAWODOWY MASZYNISTÓW
KOLEJOWYCH W POLSCE
WICEPREZYDENT

Daniel Biernacki

