



NASZE SPRAWY

ROK XXVIII NR 10 (333)
PAŹDZIERNIK 2025
CENA 4,90 ZŁ
(W TYM VAT)
ISSN 1506-963X

PISMO FEDERACJI ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH KOLEJARZY



**PROTEST PRZECIWKO
LIKWIDACJI
ZAKŁADÓW PLK**



Energetyka Kolejowa



MOIM ZDANIEM

Jan Przywoźny, przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy:

Jako związkowcy wiele mówimy o znaczeniu dialogu społecznego, jako płaszczyzny szukania porozumienia w rozwiązywaniu problemów pracowniczych w spółkach kolejowych. Staramy się podchodzić do takich rozmów z powagą i należnym szacunkiem dla partnera, dążąc do osiągnięcia kompromisu, najlepszego dla obu stron. W zdecydowanej większości przypadków udaje się to uzyskać, aby poprawić w ten sposób warunki pracy i płacy załogi. Niestety, zdarzają się także przypadki, kiedy ta równowaga w prezentowaniu poglądów i stanowisk oraz zasada wzajemnego zaufania zostaje jednostronnie naruszana przez pracodawcę.

Takim przykładem jest ogłoszona ostatnio przez zarząd PKP PLK S.A. praktycznie bez konsultacji ze stroną społeczną oraz głębszych analiz - tzw. integracja zakładów spółki, która oznacza ewidentną likwidację sześciu jej zakładów, w tym tych najlepszych w wewnętrznych rankingach firmy. Nie godząc się na takie rozwiązanie i nie znajdując możliwości porozumienia w dialogu z pracodawcą, środek ciężkości tego problemu związki zawodowe działające w PKP PLK S.A., przy wsparciu wielu innych organizacji związkowych z innych spółek kolejowych, zostały zmuszone przenieść na ulicę, aby tam zaprotestować przeciwko likwidacji zakładów i stanąć w obronie zagrożonych miejsc pracy. Sprawa znalazła swój wyraz także w agendzie prac sejmowej Podkomisji ds. transportu kolejowego oraz w petycji skierowanej do ministra infrastruktury. Strona związkowa chciała w ten sposób zwrócić uwagę decydentów nie tylko na sprawy likwidowanych zakładów i miejsc pracy, ale na realne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego

w związku z trwającymi na terenie tych zakładów dużymi procesami inwestycyjnymi, a także wynikające z tych działań problemy w aktualnej sytuacji geopolitycznej naszego kraju.

Kolejnym przykładem naruszenia zasad dialogu społecznego jest sytuacja w PKP S.A. Oddziałach Gospodarowania Nieruchomościami. Trwające tam od dłuższego czasu negocjacje płacowe zostały jednostronnie przez pracodawcę zerwane, przy czym twierdzi on, że taki dialog trwa nadal, co nie jest zgodne z prawdą. Strona społeczna została tam niemal całkowicie zmarginalizowana, a pracodawca wprowadza swoje rozwiązania, uznając je arbitralnie za najlepsze dla pracowników.

Chciałbym zapewnić kolegów związkowców, że Federacja Związków Zawodowych Kolejarzy, stojąc zawsze po stronie załóg pracowniczych, będzie starała się wywierać na pracodawcach takie rozwiązania, które będą zgodne z prawem i odpowiadały interesom pracowników.

KALENDARIUM FEDERACJI ZZK

- **23 września 2025 roku** – Posiedzenie Rady Branżowej Energetyki Kolejowej w PGE Energetyka Kolejowa S.A. i spółkach zależnych – **strony 5-6**
- **6 października 2025 roku** – Nadzwyczajne Posiedzenie Rady Branżowej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. i Spółek Zależnych – **strona 7**
- **6 października 2025 roku** – Posiedzenie Komisji Forum Młodych – **strona 11**
- **7 października 2025 roku** – Posiedzenie Zarządu Głównego FZZK – **strona 4**
- **8 października 2025 roku** – Posiedzenie Rady Branżowej Grupy PKP CARGO, Spółek Zależnych i PKP LHS Sp. z o.o. – **strony 8-9**
- **16 października 2025 roku** – Posiedzenie Rady Branżowej - PKP S.A. Oddziałów Gospodarowania Nieruchomościami – **strona 6**
- **20 października 2025 roku** – Posiedzenie Rady Branżowej Intercity S.A. - **strona 10**
- **21 października 2025 roku** – Posiedzenie Rady Krajowej FZZK – **strona 4**

WYDAWCA:

Federacja
Związków Zawodowych Kolejarzy
00-378 Warszawa, ul. Jaracza 2

Sekretariat: Beata Pruszyńska
Tel. 22 622 98 30
e-mail: sekretariat@fzzk.pl

Prenumerata i zamawianie
Zofia Lubera
e-mail: biuro@fzzk.org.pl

Strona internetowa: www.fzzk.pl

REDAKCJA:

Jacek Wnukowski
redaktor prowadzący:
e-mail: jacek.wnukowski@wp.pl

Zdjęcie na okładce:
Jacek Wnukowski

Redakcja zastrzega sobie prawo skracania i adiustacji nadesłanych tekstów oraz opatrywania ich własnymi tytułami. Redakcja nie odpowiada za treść reklam.

ZESPÓŁ REDAKCYJNY:

Lucyna Szczesna
Katarzyna Zielińska
Małgorzata Buśko
Krzysztof Jasiński
Janusz Kowalczyk
Włodzimierz Sass
Dariusz Tarkowski
Jarosław Ślepaczuk
Sebastian Szwarc
Krzysztof Kłos



OBRADOWAŁY ZARZĄD GŁÓWNY I RADA KRAJOWA FZZK KOREKTA PRELIMINARZA NA 2025 ROK I SPRAWY SPÓŁEK GRUPY PKP

➔ W dniu 7 października 2025 roku obradował Zarząd Główny Federacji ZZK. W posiedzeniu, które prowadził przewodniczący Federacji Jan Przywoźny, wzięli także udział z ramienia kierownictwa Federacji wiceprzewodniczący: Jan Ślusarczyk, Lucjan Brylowski i Krzysztof Bączek.



Po przyjęciu porządku obrad powołano Komisję Mandatową oraz Komisję Uchwał i Wniosek w składach proponowanych przez przewodniczącego Federacji. Następnie przyjęto informację o realizacji uchwał Zarządu Głównego z dnia 16 września br.

W kolejnym punkcie omawiano sytuację w spółkach kolejowych. **Jan Ślusarczyk** poinformował o przebiegu ostatniego nadzwyczajnego posiedzenia Rady Branżowej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. i Spółek Zależnych, podczas którego dyskutowano o planach zarządu tzw. „integracji” od 1 stycznia 2026 roku, co praktycznie oznacza likwidację sześciu zakładów linii kolejowych. W naszej ocenie to nic innego, jak powrót do projektu sprzed 2014 roku, który ponownie jest wdrażany bez realnej analizy. Rada Branżowa wyraziła stanowczy protest przeciwko tym działaniom. Następnie przewodnicząca Rady Branżowej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. i Spółek Zależnych **Joanna Klekot** omówiła okoliczności związane z przygotowaniem do wdrożenia tego projektu. Stwierdziła, że taka „integracja” w obecnej sytuacji ge-

opolitycznej stwarza realne zagrożenie dla bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego oraz stabilności zatrudnienia. Zarząd Główny podjął uchwałę o zorganizowaniu przez FZZK lub jej współzadziałanie w proteście przeciwko likwidacji 6 zakładów spółki PKP PLK.

Z kolei **Lucjan Brylowski**, omawiając sytuację w Grupie PKP CARGO podkreślił, że spółka PKP CARGOTABOR jest w stanie regulować zobowiązania na bieżąco, jeśli PKP CARGO płaci jej za naprawy. Spółka ma w planach także naprawy spoza PKP CARGO, co może być jednak problematyczne, gdyż PKP CARGO zamierza przekazać spółce do napraw więcej swoich lokomotyw, bo przybywa jej umów na przewozy. Wiceprzewodniczący FZZK poinformował, że odbyło się spotkanie w sprawie ZUZP, a do końca br. ma być opracowana nowa siatka płac po przeprowadzeniu procesu wartościowania stanowisk pracy. W uzupełnieniu **Marian Kogut** poinformował, że przy najbliższej wypłacie zostaną uregulowane zaległości w kwocie ponad 57 mln zł w odprawach emerytalnych i nagrodach jubileuszowych dla osób zwolnionych w ub. roku.

Następnie Jan Przywoźny, odnosząc się do sytuacji w PKP Intercity, poruszył sprawę podjęcia z dniem 16 września br. przewozów pasażerskich przez czeskiego RegioJet. Od grudnia br. ma kursować 8 par pociągów tego przewoźnika z Krakowa do Warszawy i Gdyni oraz z Warszawy do Poznania. Wynika z tego niezdrowa konkurencja ze szkodą dla spółki PKP Intercity, a także dla innych kolei (PR, KM, kolei regionalnych). Nasuwają się w związku z tym pytania, jakimi celami kierował się UTK, wydając zgodę na takie przewozy i jakie przyniesie to skutki w rozkładzie jazdy 2025/26?

W kolejnym punkcie, po przedstawieniu przez Jana Przywoźnego informacji, przyjęto uchwałę o korekcie preliminarza przychodów i wydatków na 2025 rok. Następnie **Waldemar Stenka** przedstawił propozycję Komisji BHP na wyłonienie tegorocznego laureata konkursu na „*Lidera BHP im. Radosława Strakulskiego*”. Podjęto w tej sprawie uchwałę. Kolejna uchwała dotyczyła wyłonienia laureata konkursu „*Aktywny wśród młodych*” edycji 2025.

Z kolei omówiono kilka spraw majątkowych, a także poselskie projekty ustaw o odbudowie polskiej kolei i transportu autobusowego, o ratowaniu miejsc pracy na kolei towarowej, o zmianie ustawy o związkach zawodowych oraz ustawy o informowaniu pracowników i przeprowadzaniu z nimi konsultacji. W końcowej części obrad podsumowano Święto Federacji 2025, a także przedstawiono informację na temat Święta Kolejarza 2025, którego obchody w FZZK ustalono na dzień 1 grudnia br.

RADA KRAJOWA FZZK

W dniu 21 października 2025 roku obradowała Rada Krajowa Federacji ZZK. W posiedzeniu, które prowadził przewodniczący Federacji Jan Przywoźny, wzięli także udział z ramienia kierownictwa Federacji wiceprzewodniczący: Jan Ślusarczyk, Lucjan Brylowski i Krzysztof Bączek oraz przewodniczący Głównej Komisji Rewizyjnej FZZK Henryk Bronk.

Na wstępie przyjęto informację o realizacji uchwał Rady Krajowej z dnia 12 czerwca br. W kolejnym punkcie zapoznano się ze stanowiskiem Głównej Komisji Rewizyjnej FZZK w sprawie korekty preliminarza przychodów i wydatków na 2025 rok, a następnie w uchwale przyjęto tę korektę. Rozpatrzono także kilka spraw organizacyjnych.

TEKST I ZDJĘCIA: JACEK WNUKOWSKI



POSIEDZENIE RADY BRANŻOWEJ ENERGETYKI KOLEJOWEJ W PGE ENERGETYKA KOLEJOWA S.A. I SPÓŁKACH ZALÉŻNYCH

O SPRAWACH SEGMENTU SPÓŁEK PGE ENERGETYKA KOLEJOWA



W dniu 23 września 2025 roku odbyło się posiedzenie Rady Branżowej Energetyki Kolejowej w PGE Energetyka Kolejowa S.A. i spółkach zależnych Federacji ZZK. Obrady prowadził przewodniczący Rady **Stanisław Woch** w obecności wiceprzewodniczącego Rady **Czesława Grygierka**. Z ramienia kierownictwa Federacji ZZK w obradach uczestniczył jej wiceprzewodniczący **Jan Ślusarczyk**.



Posiedzenie rozpoczął Stanisław Woch, zapoznając członków Rady z aktualną sytuacją w segmencie spółek PGE Energetyka Kolejowa, w tym zwłaszcza z przebiegiem prac związanych z planowanymi zmianami w strukturze organizacyjnej tego segmentu. Do 1 stycznia 2026 roku segment ten, na podstawie rozporządzenia preza Urzędu Regulacji Energetyki, ma obowiązek przeprowadzić proces tzw. unbundlingu, czyli rozdzielenia działalności sieciowej (dystrybucji energii) od działalności komercyjnej (sprzedaży energii, ale też m.in. budowy i utrzymania sieci trakcyjnej oraz sprzedaży paliw). Został wybrany model tego przekształcenia i prace z tym związane nabierają tempa.

W kolejnym punkcie posiedzenia przewodniczący Rady i jego zastępca podsumowali przebieg negocjacji dotyczących wzrostu wynagrodzeń w segmencie spółek PGE Energetyka Kolejowa, przedstawiając stanowiska pracodawców i strony społecznej. Niebyły one zbieżne, ale w wyniku negocjacji osiągnięto porozumienie. Średni wzrost wynagrodzeń kształtował się na poziomie około 4%. Ten wzrost był krzywdzący dla zaangażowanych i posiadających większe kompetencje pra-

cowników, gdyż pracodawcy dążyli do spłaszczenia rozpiętości wynagrodzenia w poszczególnych grupach zaszerogowania. Większy wzrost płacy odnotowali pracownicy mający niskie uposażenie zasadnicze, natomiast pracownicy wyżej uposażeni czują się pokrzywdzeni niższą kwotą podwyżki za wykonywanie tej samej pracy. Były także wnioski o indywidualny wzrost wynagrodzenia lub zmianę stanowiska dla pracownika, z czego dużo zostało uwzględnionych.

Czesław Grygierk i sekretarz Rady **Włodzimierz Sass** poinformowali o przebiegu prac zespołu powołanego do opracowania zmian w Regulaminie ZFŚS po przeprowadzonej wśród pracowników ankiecie oraz o sprawach podejmowanych na ostatnich posiedzeniach Komisji Socjalnej i Komisji BHP.

Następnie wiceprzewodniczący FZZK Jan Ślusarczyk przekazał zebranim informacje m.in. o przebiegu rozmów w spra-

wie wzrostu wynagrodzeń w innych spółkach Grupy PKP, gdzie w niektórych z nich zostały podpisane porozumienia płacowe. Ponadto omówił prowadzoną restrukturyzację zakładów PKP PLK S.A. polegającą na zmniejszeniu ich liczby i rodzące jej skutki dla pracowników. Sporo uwagi poświęcił również trudnej sytuacji w spółce PKP CARGO, gdzie, pomimo wprowadzenia restrykcyjnych programów, nadal istnieje widmo zwolnień pracowników czy sprzedaży majątku spółki. Omówił także zaplanowany przebieg tegorocznego Świąta Kolejjarza oraz odpowiadał na pytania członków Rady

Dyrektor Departamentu Zarządzania Zasobami Ludzkimi w PGE Energetyka Kolejowa S.A. **Ewa Boguszewska** była gościem drugiej części posiedzenia Rady. Na wstępie przedstawiła ogólną sytuację w segmencie spółek PGE Energetyka Kolejowa S.A. Z jej dalszej wypowiedzi zebrani dowiedzieli się na jakim etapie jest proces tzw. unbundlingu, czyli zmiany PGE Energetyka Kolejowa Obsługa sp. z o.o. w PGE Energetyka Kolejowa Operator sp. z o.o. Członków Rady najbardziej interesowało, że Operator powstanie na bazie Obsługi, a dane rejestrowe i właścicielskie spółki pozostaną bez zmian. Do Operatora zostanie przyłączony Oddział Dystrybucja. Wszyscy obecni pracownicy Obsługi, na mocy artykułu 23' Kodeksu Pracy, automatycznie zostają pracownikami Operatora. Zwrócono uwagę na potrzebę pisemnego poinformowania o tym pracowników. Dla pracowników w terenie nie przyniesie to żadnych zmian w zakresie miejsca pracy czy wykonywanych obowiązków, a także korzystania z przysługujących świadczeń, takich jak np. przejazdowe czy socjalne. Dyrektor zapewniła o stabilności zatrudnienia,





wskazując równocześnie na jego braki, które pracodawcy starają się uzupełniać. Do Operatora zostanie także przekazana część obecnego majątku (środki trwałe) Usług, który jest użytkowany i utrzymywany przez Obsługę. Obecnie trwają prace nad ujednoliceniem systemów IT z Grupą Kapitałową PGE S.A., gdzie występują pewne konflikty systemowe. Systemy te będą także unowocześniane w celu zwiększania ich funkcjonalności,

a czasu na takie rozwiązanie pozostało niewiele. W krótkim zarysie Ewa Boguszevska przedstawiła plany rozwojowe segmentu spółek PGE Energetyka Kolejowa. Członkowie Rady poruszyli także kwestię wysokości uposażenia zasadniczego pracowników nowo zatrudnionych i tych z dłuższym stażem pracy. Podkreślali, że umiejętności nowo zatrudnionych pracowników i kompetencje są nieporównywalnie niższe, a porównywalne wynagrodzenie działa demotywująco na starszych

stażem pracowników, którzy muszą jeszcze wdrażać do pracy nowo zatrudnionych. W odpowiedzi dyrektor wskazała na obowiązujące przepisy prawa i Dyrektywę, która będzie w przyszłości obowiązywać, a odnoszące się do różnic w wynagrodzeniu na tym samym stanowisku pracy. Członkowie Rady zaproponowali powrót do kształtu dawnych siatek płac, gdzie każda grupa zaszerogowania posiadała jeszcze podgrupy – szczeble. W podsumowaniu dyskusji wiceprzewodniczący FZZK Jan Ślusarczyk wyraził zadowolenie ze sposobu, w jaki pracodawcy segmentu spółek PGE Energetyka Kolejowa przeprowadzają reorganizację spółek, a mając na uwadze biznes, nie zapominają o pracownikach, bez których spółki nie będą działać.

Na zakończenie omówiono sprawy organizacyjne Rady.

Tekst i zdjęcia: Włodzimierz Sass

POSIEDZENIE RADY BRANŻOWEJ PKP S.A. ODDZIAŁÓW GOSPODAROWANIA NIERUCHOMOŚCIAMI O TRUDNYCH NEGOCJACJACH PŁACOWYCH



W dniu 16 października 2025 roku odbyło się posiedzenie Rady Branżowej PKP S.A. Oddziałów Gospodarowania Nieruchomościami. Obrady prowadził przewodniczący Rady **Dariusz Tarkowski** w obecności wiceprzewodniczącej Rady **Małgorzaty Buśko**. Kierownictwo FZZK reprezentował przewodniczący Federacji **Jan Przywoźny**.

Głównym tematem obrad była akcja awansowa w PKP S.A. Na wstępie przewodniczący Rady poinformował o przebiegu negocjacji płacowych, które stawiają pod znakiem zapytania prowadzenie ich w dobrej wierze przez pracodawcę. Strona związkowa postulowała podwyżki na poziomie 1200 zł od 1 kwietnia 2025 roku dla każdego pracownika w wynagrodzeniu zasadniczym. Biorąc jednak pod uwagę aktualną sytuację finansową spółki, w toku dialogu ustalono kwotę przeznaczoną na podwyżki w wysokości 725 zł od 1 lipca 2025 roku. Kością niezgody okazał się jednak podział uzgodnionej kwoty na część obligatoryjną i część przeznaczoną na akcje awansową. Pierwotnie pracodawca chciał, aby cała kwota była przeznaczona na akcje awansową, co spotkało się ze stanowczym sprzeciwem strony społecznej, która zaproponowała podział tej kwoty w stosunku 450 zł na obligatoryjny wzrost wynagrodzeń oraz 275 zł na część awansową. To z kolei okazało się nie do przyjęcia przez pracodawcę.

Ostateczne stanowisko strony społecznej stanęło na podziałle kwoty 725 zł w rozbiciu: 405 zł na część obligatoryjną i 320 zł na część awansową, przy propozycji pracodawcy 315 zł na część obligatoryjną i 410 zł na część awansową. W związku z tym pracodawca uznał, że formuła dialogu społecznego została wyczerpana i na podstawie suwerennej decyzji uznaniowej, z pominięciem stanowiska strony społecznej, wprowadzi podwyżki wynagrodzeń na swoich na zasadach.

Jak podkreślił Dariusz Tarkowski, takie działania są odbierane przez stronę społeczną jako próba ograniczania jej ustawowych uprawnień współdecydowania o warunkach wynagradzania pracowników. W związku z tym organizacje zakładowe zrzeszone w Federacji ZZK działające w PKP S.A. przy współudziale Federacji ZZK przygotowują opinię prawną wobec działań zarządu PKP S.A. łamiących zasady dialogu społecznego. Warto podkreślić, że w związku z przekroczeniem obowiązujących pułapów przy akcji awansowej, konieczne są zmiany w ZUZP, które wymagają uzgodnień wszystkich jego sygnatariuszy.

Przewodniczący Federacji ZZK Jan Przywoźny, który jest także członkiem Rady Nadzorczej PKP S.A., stwierdził, że RN nie otrzymała żadnej informacji w sprawie podwyżek płac w OGN. Na jego pytanie zadane w tej sprawie prezesowi zarządu PKP S.A. otrzymał odpowiedź, że strony prowadzą w tej kwestii dialog, co nie jest zgodne z prawdą. Jan Przywoźny obiecał powrócić do sprawy podwyżek płac w OGN na najbliższym posiedzeniu Rady Nadzorczej PKP S.A.

Tekst i zdjęcie: Jacek Wnukowski



POSIEDZENIE RADY BRANŻOWEJ PKP POLSKICH LINII KOLEJOWYCH S.A. I SPÓŁEK ZALEŻNYCH

PROTEST PRZECIWKO LIKWIDACJI ZAKŁADÓW PKP PLK



W dniu 6 października 2025 roku odbyło się nadzwyczajne posiedzenie Rady Branżowej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. i Spółek Zależnych. Obrady prowadziła przewodnicząca Rady **Joanna Klekot**. Kierownictwo FZZK reprezentował wiceprzewodniczący Federacji **Jan Ślusarczyk**.



Na wstępie Joanna Klekot poinformowała zebranych o planach zarządu dotyczących zintegrowania zakładów spółki, co praktycznie oznacza likwidację ich znacznej części. Zdaniem pracodawcy, realizacja tego planu, przewidująca zmniejszenie od 1 stycznia 2026 roku liczby zakładów z 23 do 17, ma przynieść wymierne oszczędności w funkcjonowaniu spółki. Przewodnicząca Rady dodała, że bulwersujący był sposób, w jaki została potraktowana strona związkowa w procesie informacyjnym tego planu.

Wiceprzewodniczący FZZK Jan Ślusarczyk stanowczo podkreślił, że naszym zdaniem przede wszystkim wprowadzane zmiany są bez określenia ich skutków, co nie powinno mieć miejsca w ramach dialogu społecznego. Jednocześnie oczekujemy na podjęcie realnych kontaktów ze związkami zawodowymi w tym temacie. W podjętej dyskusji na temat tych propozycji wyrażono stanowczy sprzeciw wobec planów likwidacji 6 zakładów linii kolejowych oraz opowiedziano się za podjęciem działań protestacyjnych.

W dniu 7 października 2025 roku ma dojść do spotkania organizacji związkowych

wych w tej sprawie i zorganizowania zapowiedzianej w dniu 15 października br. akcji protestacyjnej.

PIKIETA PRZECIWKO LIKWIDACJI 6 ZŁK I W OBRONIE MIEJSC PRACY

Kilkuset kolejarzy z całej Polski przybyło 15 października 2025 roku na pikietę zorganizowaną przed Ministerstwem Infrastruktury w Warszawie przez związki zawodowe działające w PKP PLK S.A., aby zmanifestować sprzeciw wobec likwidacji 6 zakładów linii kolejowych oraz stanąć w obronie zagrożonych miejsc pracy. Wśród protestujących była liczna grupa związkowców z organizacji zrzeszonych w Federacji ZZK. Delegacja protestujących, wśród których była przewodnicząca Rady Branżowej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. i Spółek Zależnych FZZK **Joanna Klekot** udała się na posiedzenie sejmowej Podkomisji stałej ds. transportu kolejowego, aby tam przedstawić argumenty przeciwko likwidacji zakładów PKP PLK S.A. (*Wystąpienie Joanny Klekot publikujemy na Facebooku*). Petycję z żądaniem zaprzestania likwidacji zakładów PKP PLK złożono także na ręce wiceministra infrastruktury Piotra Malepszaka. W czasie pikiety głos w imieniu Federacji ZZK zabrał jej wiceprzewodniczący Jan Ślusarczyk, wyrażając stanowcze NIE dla podjętej przez zarząd spółki PLK likwidacji zakładów linii kolejowych w Siedlcach, Nowym Sączu,

Skarżysku – Kamiennej, Ostrowie Wielkopolskim, Wałbrzychu i Częstochowie.

- Tak zwana przez pracodawcę „integracja” zakładów jest ewidentną likwidacją tych zakładów linii kolejowych w spółce Polskie Linie Kolejowe. Dzisiejsza PIKIETA przeciw łączeniu zakładów jest również sprzeciwem powodowanym realnym zagrożeniem dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego w związku z trwającymi na terenie tych zakładów dużymi procesami inwestycyjnymi – powiedział Jan Ślusarczyk.

- Stanowczo uważamy, że nigdy nie będzie dobrego zarządzania poprzez duże molochy. Nie oszukujmy się, likwidacja zakładów to wcześniej czy później likwidacja stanowisk pracy, to zarazem wykluczenie społeczne w miastach powiatowych – zaznaczył wiceprzewodniczący Federacji ZZK.

- NIE, że NIE jesteśmy za zmianami, ale za zmianami realnie konsultowanymi, a nie jednostronnie podejmowanymi. Dlatego dziś nie widzimy potrzeby zmian strukturalnych spółki do czasu zakończenia rozpoczętych dużych inwestycji na całej sieci linii kolejowych. Nie jesteśmy za rozwiązywaniem spraw w taki sposób i w takich miejscach, jak tu dzisiaj czy w innych akcjach protestacyjnych – strajkowych. Dlatego oczekujemy dialogu społecznego w celu wypracowania wspólnych celów struktury spółki na etapie zakończenia inwestycji. W przeciwnym razie zmuszeni będziemy do podjęcia kolejnych działań – podkreślił Jan Ślusarczyk.

Koleżanki i Koledzy!

Wyrażamy dzisiaj gniew i oburzenie w proteście wobec decyzji likwidacji zakładów linii kolejowych, która jest w naszej ocenie kontynuacją zmian rozpoczętych już 2014 roku, a ponownie – mimo negatywnych ocen – wdrażana po 11-tu latach przez obecny zarząd spółki bez żadnych konsultacji i realnych analiz.

Federacja Związków Zawodowych Kolejarzy zgodnie z zawartym Porozumieniem mówi Nie dla likwidacji zakładów wspólnie z: Sekcją Zawodową Infrastruktury Kolejowej NSZZ Solidarność, Związkiem Zawodowym Dyżurnych Ruchu PKP, Federacją Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji PKP oraz Federacją Związków Zawodowych Pracowników Dróg Żelaznych.

Opr. i zdjęcia: Jacek Wnukowski

POSIEDZENIE RADY BRANŻOWEJ GRUPY PKP CARGO, SPÓŁEK ZALEŻNYCH I PKP LHS SP. Z O.O. FZZK

O SPRAWACH SPÓŁEK Z GRUPY PKP CARGO

W dniu 8 października 2025 roku odbyło się posiedzenie Rady Branżowej Grupy PKP CARGO, Spółek Zależnych i PKP LHS Sp. z o.o. FZZK. Obrady prowadził przewodniczący Rady **Jarosław Ślepaczuk** w obecności wiceprzewodniczących Rady **Ireny Lachowskiej, Andrzeja Gwóździa, Mariana Koguta i Marii Hryniewicz**. Kierownictwo FZZK reprezentował wiceprzewodniczący Federacji **Lucjan Brylowski**.



Na wstępie Jarosław Ślepaczuk poinformował zebranych o podziale miejsc w nowej komisji socjalnej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, Andrzej Gwóźdź wskazywał, aby zadbać o lepszy Regulamin ZFŚS, a Marian Kogut proponował, aby wybrać z tych obecnie funkcjonujących najlepszy Regulamin zakładowy i na tej podstawie opracować stanowisko, aby „centrala dopasowała się do nas, a nie my do centrali”.

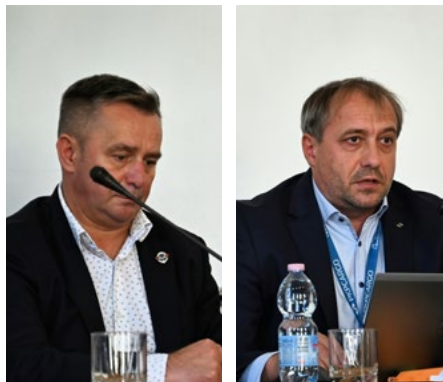
O SPRAWACH SPÓŁKI PKP CARGOTABOR W RESTRUKTURYZACJI

W pierwszej zasadniczej części posiedzenia gośćmi Rady Branżowej byli prezes zarządu PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji **Marcin Butryn** i dyrektor ds. prawnych spółki **Anna Godlewska**. Prezentując aktualną sytuację spółki i jej plany, Marcin Butryn zapewnił, że dalszej redukcji zatrudnienia w spółce nie będzie oraz zdementował pogłoski o jej likwidacji. - *Chcemy wspólnie przeprowadzić spółkę suchą stopą przez okres restrukturyzacji, uniknęliśmy takich redukcji, które były zapowiadane, nie mamy też w planie redukcji zatrudnienia, zwolnień grupowych, chcemy zatrzymać pracowników. Sytuacja w PKP CARGO ma też wpływ na naszą działalność i poprawa w spółce-matce może*

przełożyć się na naszą sytuację, abyśmy mogli stabilnie wykonywać naszą pracę – zaznaczył prezes PKP CARGOTABOR.

Następnie podkreślił, że chciałby, aby remonty były przeprowadzone w takiej ilości, aby zaspokoić zapotrzebowanie PKP CARGO, co jest priorytetem. - *Dlatego ważne jest, aby rozmowy w tej kwestii zakończyły się na jesieni br., abyśmy wiedzieli, co mamy remontować, co mamy zamówić, zakupić – akcentował Marcin Butryn.*

W dalszej części wypowiedzi mówił o możliwości spłacenia wierzycieli spółki. - *Jeżeli uda się to zrobić do końca roku, to zniknie istotnie obciążający nas człon w restrukturyzacji. I co jest ważne, stanemy się bardziej wiarygodnym partnerem,*



co umożliwi nam wzięcie linii kredytowej na bieżące zakupy części do napraw i na przedpłaty oraz ubiegać się o dofinansowanie z ARP i KPO na bardziej zaawansowane linie do napraw, aby móc pozyskiwać nowe zlecenia – wskazywał prezes spółki.

Jednocześnie zaznaczył, że do wykonywania dodatkowych zleceń trzeba będzie zatrudnić dodatkowych pracowników.

- *Chcemy pozyskiwać certyfikaty i zdobywać nowe kompetencje, także do napraw lokomotyw i taboru osobowego. Prowadzimy audyt organizacyjny, aby poprawić efektywność procesów i zoptymalizować koszty stałe – podsumował Marcin Butryn.*

W zainicjowanej dyskusji Andrzej Gwóźdź wyraził zadowolenie ze współpracy z zarządem spółki i z efektów jego działalności. Odnosząc się do tej opinii, Marcin Butryn stwierdził, że zarząd spółki jest po stronie pracowników - *Nie wyobrażam sobie, abyśmy działali ostentacyjnie, bez dialogu z załogą. O wszelkich zmianach, które dotyczą m.in. regulaminów czy podwyższenia uposażeń dla najmniej zarabiających, staramy się informować państwa na bieżąco – zaznaczył prezes PKP CARGOTABOR.*

Następnie **Wiesław Brzychcy** pytał, czy spółka PKP CARGOTABOR będzie przejęta przez PKP CARGO. Marcin Butryn zaznaczył, że „znam plan restrukturyzacyjny PKP CARGO, w którym jesteśmy zarówno dłużnikiem, jak i wierzycielem. Nie ma tam planów przejęcia PKP CARGOTABOR, co potwierdziła ostatnio prezes PKP CARGO, a wierzyciele nie wyrazili stanowiska, aby ją sprzedać”.

W nawiązaniu do tej wypowiedzi Andrzej Gwóźdź dodał, że spółka PKP CARGOTABOR jest w procesie sprzedaży środków trwałych ze zlikwidowanych lokalizacji, że „przechodzimy do kolejnych etapów, cena ma być niższa, prowadzimy audyt, jest dobra współpraca z zarządcą”.

Na zakończenie tej części posiedzenia podziękowano za długoletnią współpracę w działalności związkowej i w pracach Rady kończącym pracę zawodową Kolegom



Krzysztofowi Szewcy i Czesławowi Gajewskiemu, życząc im na dalsze lata dobrego zdrowia i wszelkiej pomyślności.

O SPRAWACH SPÓŁKI PKP CARGO W RESTRUKTURYZACJI

W drugiej części obrad gościem Rady Branżowej był członek zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji ds. handlowych **Artur Warsocki**.

Zabierając głos, mówił o planach, zawartych umowach i możliwościach operacyjnych spółki. Wskazywał na pewną poprawę w ostatnich wynikach przewozowych oraz zarysował plan poprawy efektywności pracy i zwiększenia konkurencyjności rynkowej. - *Jesteśmy w realizacji planu restrukturyzacji, w tym części handlowej. Potrzebujemy trochę spokoju, aby te plany realizować* – podkreślił Artur Warsocki. Następnie przedstawił szczegółowo sytuację na krajowym rynku przewozów towarowych. Rok 2025 jest kolejnym rokiem spadku w tym segmencie. Po 8 miesiącach br. przewozy zmniejszyły się o 5 p.p. r/r., co wynika m.in. ze struktury rynku i złożonej sytuacji konkurencyjnej liczby przewoźników, których na rynku działa ok. 130. Dla PKP CARGO dobry był lipiec i sierpień, a ze wstępnych danych wynika, że dobry był także wrzesień, a pozyskanie

tego wolumenu – jak stwierdził Artur Warsocki - odbyło się mniejszymi siłami. Zwrócił też uwagę, że problemy na rynku przewozów ma nie tylko PKP CARGO i że w Europie dotyczą one także takich przewoźników, jak SNCF, DB, CFR czy CD.

Następnie zaznaczył, że PKP CARGO oferuje swoje usługi w każdym miejscu w Polsce, dysponując odpowiednią liczbą lokomotyw, w tym manewrowych, i wagonów. - *Przy tak rozproszonym rynku musimy się jednak zmierzyć z sytuacją kosztową, nie jesteśmy wszędzie konkurencyjni, ale chcemy utrzymać w każdym miejscu naszą obecność. Tymczasem kolejowa konkurencja minimalizuje koszty, działając zwykle na jednym kontrakcie* – akcentował członek zarządu PKP CARGO.

Zwrócił też uwagę na konkurencyjność ze strony transportu drogowego. - *Na przykład w Baltic Hub wyjechało w tym roku kolej 20 procent mniej kontenerów, jedynie węgla wozi się więcej kolej – zaznaczył Artur Warsocki. Z kolei wskazywał te segmenty, które mają największy udział w przewozach spółki. Po 7 miesiącach br. najwięcej przewieziono węgla (udział 42 procent) oraz kruszyw, paliw i wyrobów metalowych. Wspom-*

niał też o planach, które zakładają, że udział węgla w przewozach spółki w 2031 roku wyniesie już tylko ok. 15 procent. Natomiast w związku z realizacją dużych projektów infrastrukturalnych, w tym CPK, powinny wzrastać przewozy kruszyw i przewozy specjalistyczne.

W podjętej dyskusji Jarosław Ślępaczuk pytał, czy zasoby operacyjne pozwolą na zrealizowanie nowych kontraktów. Artur Warsocki stwierdził, że - jak już wspomniał - większe przewozy we wrześniu zrealizowano mniejszymi siłami, a spółka chce wozić jeszcze więcej. - *Wobec pierwszych projekcji, które zakładały zwolnienie 2 tys. osób, zmniejszyliśmy redukcję zatrudnienia do 540 osób w tym roku. Chcemy rozłożyć nasze zadania na procesy, które pokażą potrzebne zasoby. Chcemy także poprawić obrót wagonów* – podkreślił członek zarządu PKP CARGO.

Andrzej Gwóźdź dopytywał, czy będą intratne kontrakty, bo wtedy wzrośnie zapotrzebowanie na tabor i na jego remonty, na co Artur Warsocki odpowiedział, że zaczynają się kontrakcje, zwłaszcza w przewozach intermodalnych, a PKP CARGOTABOR otrzymał już plan remontów na 2026 rok i trwają w tym zakresie dyskusje i analizy.

Wiesław Brzychcy poruszył sprawę przewozów wojskowych ze Szczecinka oraz pogłosek o zrezygnowaniu z działalności spółki w Świnoujściu. Artur Warsocki zaznaczył, że przewozy wojskowe są spółce potrzebne, chce też być ona obecna w portach, gdzie dużo jest do zrobienia w obszarze intermodalu.

Irena Lachowska pytała z kolei o sytuację w Małaszewiczach, czy będzie się coś robiło dla poprawy w przewozach kontenerowych. W odpowiedzi Artur Warsocki przyznał, że istotnie jest obecnie za długi okres obsługi wagonów i kontenerów oraz zaznaczył, że „operacyjnie będziemy nad tym głębiej pracować i już poprawiliśmy wiele rzeczy”.

W dalszej części dyskusji poruszono także sprawy odpowiedniej liczby samochodów w terenie do obsługi handlowej klientów, płacenia czynszów za niewykorzystywane przez spółkę nieruchomości, a także kwestie gratyfikacji na Święto Kolejarza oraz ulg przejazdowych na nowy rok.

Tekst i zdjęcia: Jacek Wnukowski



POSIEDZENIE RADY BRANŻOWEJ INTERCITY S.A.

CZY BĘDĄ ZASOBY DO OBSŁUGI
WIĘKSZEJ PRACY **EKSPLLOATACYJNEJ?**

W dniu 20 października 2025 roku odbyło się posiedzenie Rady Branżowej Intercity S.A. FZZK. Obrady prowadził przewodniczący Rady **Rafał Radomski** w obecności wiceprzewodniczącego **Tomasza Surówki**. Z ramienia kierownictwa FZZK w posiedzeniu uczestniczył przewodniczący Federacji **Jan Przywoźny**.



Kluczowym punktem programu podczas posiedzenia było spotkanie z prezesem zarządu PKP Intercity S.A. **Januszem Malinowskim**. Na wstępie określił on sytuację w spółce jako dobrą oraz wyraził zadowolenie z uzgodnionej ze stroną społeczną podwyżki wynagrodzeń. Następnie mówił o wzroście pracy eksploatacyjnej spółki, czego odzwierciedleniem w nowym rozkładzie jazdy 2025/2026 jest 527 pociągów całorocznych, czyli o 110 więcej niż w rozkładzie jazdy rok wcześniej. Plan w tym roku zakłada przewiezienie 88 mln pasażerów, a w 2030 roku już 110 mln osób. Jak podkreślił, spółka się rozwija, dlatego też trzeba zabezpieczyć do tego odpowiednie zasoby. Umowy przewidują zakup 585 wagonów, przewidziane jest też pozyskanie na przełomie 2026 i 2027 roku 35 pociągów hybrydowych. W trakcie realizacji są kontrakty na lokomotywy spalinowe, a jeszcze w tym roku zostanie ogłoszony przetarg na 20 szybkich pociągów (high-speedy).

Istotnym problemem, na który w swojej wypowiedzi zwrócił uwagę prezes PKP Intercity, jest pojawiająca się konkurencja. - *Konkurencji się nie boimy, bo to naturalne narzędzie poprawy jakości usług. Niemniej, jeśli się już pojawia, musi być uczciwa. Ale tego niestety nie możemy potwierdzić. Dowodem na to są następujące fakty: w nowym rozkładzie jazdy pociągi PKP Intercity i RegioJet odjeżdżają w odstępie 4-8 minut. W tzw. projekcie „zamknięciowym” rozkładu zostały odwołane 2 pociągi PKP Intercity, w tym*

Pendolino z Warszawy do Krakowa, a na ich miejsce pojawiły się pociągi RegioJet. Zgodnie z zasadami tworzenia rozkładu jazdy priorytet ma przewoźnik, który przewozi większą liczbę pasażerów, szczególnie w sytuacji ograniczonej przepustowości spowodowanej przez remonty linii – podkreślił prezes PKP Intercity.

Odnosząc się do tej sytuacji, **Jan Przywoźny**, pełniący także funkcję członka Rady Nadzorczej PKP S.A., stwierdził, że w niewyjaśniony do końca sposób utrudnia się działanie spółki PKP Intercity. Radę Nadzorczą PKP S.A. bardzo zaniepokoiła ta sytuacja, której przesłanką jest możliwość utraty dochodów spółki i niewykonania zadań inwestycyjnych. - *Czekamy na tekst uchwały Rady Nadzorczej w sprawie zagrożeń dla sektora pasażerskiego. Chcemy także uzyskać w tej sprawie stanowisko Ministerstwa Infrastruktury* – podsumował Jan Przywoźny.

PYTANIA I ODPOWIEDZI

W dalszej części posiedzenia członkowie Rady skierowali do prezesa PKP Intercity wiele pytań dotyczących bieżących spraw spółki. **Rafał Radomski** pytał, czy spółka da radę obsłużyć posiadanymi zasobami większą pracę eksploatacyjną, gdyż często nie ma kim obsadzić dłuższych składów wagonowych, brakuje ludzi w drużynach konduktorskich, kierowników pociągów. Janusz Malinowski wskazywał, że dyrektorom w zakładach nie ustanowiono limitu zatrudnienia, po to, by mogli jak najszybciej przyjmować chęt-

nych do pracy w drużynach konduktorskich, trakcyjnych i manewrowych. I to ma miejsce.

Tomasz Surówka, w kontekście wypowiedzi prezesa o konkurencji, dopytywał, co na to Ministerstwo Infrastruktury, co na to UTK? Czy konkurencja prowadzi zgodnie z przepisami ocenę stanu technicznego swojego taboru? Prezes PKP Intercity odpowiedział, że spółka o tej sytuacji na bieżąco informuje właściwe organy, robi to też PKP S.A., ale wpływ na PKP PLK jest ograniczony. Zwrócono też uwagę na aspekty kontroli taboru kolejowego tego przewoźnika.

Małgorzata Oszywa pytała o wskaźnik dla administracji przy podwyżce płac. Cemu to ma służyć? Janusz Malinowski odpowiedział, że nie ma tu ze strony pracodawcy złej woli i nie są jego celem oszczędności tylko uporządkowanie systemu wynagrodzeń tak, aby żaden pracownik z tego powodu nie był pokrzywdzony.

Anna Derlecka podała przypadek ustawia-cza, którego nie przyjęto do pracy ze względu na wymóg średniego wykształcenia, podczas gdy obecnie zatrudnieni na tym stanowisku mają wykształcenie zawodowe. Pytała też o dodatki za dodatkowe czynności wynikające z większej pracy eksploatacyjnej. Janusz Malinowski przyznał rację, że w sprawie braku odpowiedniego wykształcenia kandydata do pracy występują nieprawidłowości i obiecał, że ten problem zostanie wyeliminowany. Jednocześnie dodał, iż firma chce odchodzić od dodatków za dodatkową pracę, aby szybciej podnosić pensje.

Bartosz Dudzik z kolei pytał, jak uzupełnić braki kadrowe przy obsłudze pasażerów, zwłaszcza osób niepełnosprawnych, podczas komunikacji zastępczej na linii 202 Łę-bork- Słupsk, poruszył kwestie kontroli pracy konduktorów oraz postępowań wyjaśniających, a także prosił o ocenę akcji „złotówka” w Dniu Edukacji Narodowej. Odnosząc się do tej ostatniej kwestii, prezes Janusz Malinowski podkreślił, że akcja została objęta szczegółową analizą, która potwierdziła bardzo dobry odbiór społeczny, i co istotne, po tej promocji wzrosła istotnie dynamika przewozów.

Kolejne pytania członków Rady dotyczyły m.in. stanu technicznego podestów do wsiadania dla niepełnosprawnych, niedoborów w administracji do obsługi zwiększonej liczby pracowników w pionie eksploatacji na niektórych stacjach oraz stanu technicznego niektórych typów eksploatowanych wagonów. Na wszystkie te pytania prezes PKP Intercity obiecał osobno odpowiedzieć.

Tekst i zdjęcia: Jacek Wnukowski

POSIEDZENIE KOMISJI FORUM MŁODYCH

ZAINICJOWANO PROJEKT
KAMPUSU DLA MŁODYCH KOLEJARZY

W dniu 6 października 2025 roku odbyło się posiedzenie Komisji Forum Młodych FZZK.

Obrady prowadził przewodniczący Komisji **Sebastian Swarc**. Kierownictwo FZZK reprezentował wiceprzewodniczący Federacji **Krzysztof Bączek**.



Po przyjęciu porządku obrad, Sebastian Swarc przedstawił wnioski, które wpłynęły w ramach drugiej edycji konkursu „Aktywny wśród młodych”. Kapituła konkursu w składzie: **Krzysztof Wyka - przewodniczący, Kamil Rodzoś, Kamil Onufrejuk, Jakub Żubryj** – członkowie oraz **Sara Olszewska** – protokolant, po przeanalizowaniu wniosków, dokonała wyboru laureata. Ogłoszenie wyników konkursu nastąpi podczas Gali Święta Kolejarza 2025 organizowanej przez FZZK.

W drugiej części posiedzenia gościem Komisji był prezes zarządu Fundacji Grupy PKP **Radosław Konieczny**. Na

wstępie przedstawił pokrótce działalność Fundacji, a z kolei, wraz z przewodniczącym Komisji, podsumował debatę „Następna Stacja: Młodzi”, która odbyła się po raz pierwszy na 16. Międzynarodowych Targach Kolejowych TRAKO w Gdańsku. Radosław Konieczny wyraził swoją aprobatę dla kontynuowania tej debaty w kolejnych edycjach TRAKO. Pogratulował także przewodniczącemu Komisji bardzo merytorycznego przygotowania się do debaty i jej przeprowadzenia. Prezes Fundacji stwierdził, że po debacie pozostał niedosyt, który należałoby zaspokoić, organizując kolejne debaty dotyczące tematów związanych z przyszłością młodych na kolei. W związku z tym przedstawił pomysł na organizację Kampusu pod hasłem „Na torach przyszłości” dla pracowników spółek z Grupy PKP, którzy nie przekroczyli 30. roku życia. Celem Kampusu byłaby integracja młodych pracowników spółek kolejowych, przybliżenie nowej kolei 2030 oraz przedstawienie PKP jako atrakcyjnego pracodawcy dla młodych ludzi. Członkowie Komisji spólnie zauważyli, że należałoby podnieść granicę wiekową uczestników Kampusu do 35 roku życia.

W dalszej części obrad Komisja zapoznała się z bieżącą sytuacją w spółkach kolejowych, którą prezentowali przedstawiciele poszczególnych spółek w Komisji. Głównym tematem były podwyżki wynagrodzeń. Komisja omówiła także wspólnie trudną sytuację w spółce PKP CARGO oraz zapowiedzianą likwidację części zakładów spółki PKP PLK, włączając się do protestu przeciwko tym zmianom.

Tekst: Sara Olszewska, Zdjęcia: Jacek Wnukowski



POSIEDZENIE WYJAZDOWE RADY BRANŻOWEJ PRZEWÓZÓW REGIONALNYCH FZZK

SPOTKANIE Z ZARZĄDEM POLREGIO
W GOŚCINNYM KRAKOWIE

W dniu 15 października 2025 roku w Krakowie odbyło się wyjazdowe posiedzenie Rady Branżowej Przewozów Regionalnych Federacji ZZK. Obrady prowadził przewodniczący Rady **Janusz Kowalczyk**, a kierownictwo FZZK reprezentował wiceprzewodniczący Federacji **Krzysztof Bączek**.



Posiedzenie zorganizowane zostało w dwóch panelach dyskusyjnych. Pierwszy panel obejmował analizę problemów wewnątrz zakładów POLREGIO S.A., sygnalizowanych poprzez przewodniczących zakładowych i międzyzakładowych organizacji związkowych. Drugi panel skupiał się na wyjaśnieniu bieżących zagadnień dotyczących funkcjonowania spółki w szeroko pojętym zakresie ogólnopolskim.

Na wstępie **Krzysztof Bączek** poinformował zebranych o trwającej tego dnia przed Ministerstwem Infrastruktury w Warszawie ogólnopolskiej pikiecie kolejarzy przeciwko likwidacji sześciu zakładów spółki PKP PLK. Zebrani poprzez aklamację wyrazili solidarność z uczestnikami tego protestu. Następnie dyskutowano o bieżących problemach POLREGIO S.A.

SPOTKANIE
Z KIEROWNICTWEM
POLREGIO S.A.

W drugiej części posiedzenia udział wzięli zaproszeni goście: prezes zarządu POLREGIO S.A. **Krzysztof Pietrzykowski**, wiceprezes zarządu POLREGIO S.A. **Wojciech Dinges** oraz dyrektor Zakładu Ma-

łopolskiego POLREGIO S.A. **Józef Tetla**.

W związku z przesłaniem przez zarząd spółki do sygnatariuszy ZUZP informacji dotyczącej przesunięcia terminu planowanego połączenia zakładów opolskiego i dolnośląskiego, poprosił o wyjaśnienie powstałych przeszkód i ewentualnych konsekwencji wstrzymania tego przedsięwzięcia.

Prezes **Krzysztof Pietrzykowski**, odpowiadając na to pytanie stwierdził, że proces łączenia zakładów nie został wstrzymany. Mając na względzie zmniejszenie pracy eksploatacyjnej w woj. dolnośląskim, jest pożądane połączenie obu zakładów. Ze względu na odwołane spotkanie przez Dolnośląski Urząd Marszałkowski połączenie zakładów nie jest możliwe na dzień 1 stycznia 2026 roku w związku brakiem uzgodnień pracy eksploatacyjnej na Dolnym Śląsku na rok 2026 i 2027. Ze względów rozliczeniowych planowane połączenie zakładów jest realnie możliwe na dzień 1 lipca 2026 roku lub na dzień 1 stycznia 2027 roku. Prezes **Krzysztof Pietrzykowski** poinformował, że zostały powołane zespoły, które przygotowują połączenie wszystkich systemów, w tym rozliczeniowych, księgowych, czy IT. Przesunięcie termi-

nu daje spółce więcej czasu na lepsze przygotowanie się do połączenia, mając na uwadze troskę o pracowników, jak i pasażerów. Celem połączenia jest poprawa sytuacji spółki w tym regionie, zabezpieczenie kontynuacji zatrudnienia w spółce, bez generowania dodatkowych kosztów dla województwa opolskiego, które inwestuje w tabor, zwiększa pracę eksploatacyjną, a nie ma własnej spółki kolejowej, a ze spółką POLREGIO ma ważną umowę do 2030 roku. Spółka nie może więc przy połączeniu zakładów dopuścić do tego, żeby województwo opolskie ponosiło zwiększone koszty.

Na pytanie **Andrzeja Dwojnego**, jakie istnieje zagrożenie dla zatrudnionych pracowników dotychczasowego zakładu dolnośląskiego, wiceprezes **Wojciech Dinges** odpowiedział, że zarząd walczy, aby zachować na Dolnym Śląsku te linie ujęte w umowie, która została podpisana kilka lat temu. Jednostronne łamanie umowy przez Dolnośląski Urząd Marszałkowski realnie powoduje ryzyko utraty pracy dla części pracowników.

Z kolei **Anita Kraśnicka** przedstawiła, jak wygląda obecnie praca w administracji w związku z odchodzeniem pracowników do innych pracodawców, ze względu na niepewną sytuację zatrudnienia w zakładzie we Wrocławiu. Poprosiła o wizytę przedstawicieli zarządu spółki we Wrocławiu i rozmowę z pracowni-



kami i stroną społeczną. Prezes Krzysztof Pietrzykowski potwierdził chęć spotkania się z pracownikami, ale nie wcześniej niż po zaplanowanych rozmowach z Dolnośląskim Urzędem Marszałkowskim.

Następnie **Teodor Więcek**, odnosząc się do sprawy połączenia zakładów w Opolu z zakładem we Wrocławiu, zgłosił obawy, czy nie jest to początek procesu łączenia innych zakładów spółki. Prezes POLREGIO S.A. stwierdził, że nie przewiduje na tą chwilę dalszych łączeń zakładów. Przedstawił, jak wyglądają ostatnie przetargi na pracę przewoźową oraz omówił sposoby na pozyskiwanie taboru z funduszy unijnych i odkupienia używanych pojazdów od innych przewoźników.

ZAPLECZE TECHNICZNE – CO Z PLANAMI „PUT”?

Wobec publikowanych w mediach informacji na temat podpisania listu intencyjnego POLREGIO S.A. z RAFAMET Racibórz i powstałego w Olsztynie nowego centrum serwisowego, Janusz Kowalczyk poprosił o przekazanie zebranim dokładniejszych informacji. Przedstawiciele zarządu POLREGIO S.A. poinformowali, że podpisany list intencyjny inicjuje prace nad ewentualnym powstaniem centrum serwisowego zestawów kołowych na bazie aktywów RAFAMET, wchodzącego w skład Grupy ARP. Przedsięwzięcie to otwiera nowy kierunek współpracy, który będzie szczegółowo analizowany w ramach prac nad biznesplanem. W związku z podjętą inicjatywą stworzenia tego nowego centrum, dotychczasowy brany pod uwagę Punkt Utrzymania Taboru w Częstochowie po-

zostaje nadal do zagospodarowania bez szczególnego przeznaczenia. Dzierżawa bazy warsztatowej w Olsztynie po byłym PKP CARGOTABOR to nowe miejsce dla prowadzenia napraw spalinowych pojazdów trakcyjnych od poziomu P3 do P5, częściowo na bazie pracowników spółki, a częściowo na pracownikach zewnętrznych, minimalizując koszty napraw na zewnątrz i jednocześnie dając pracę własnym pracownikom.

Na postawione przez **Iwonę Korolko** pytanie o przyszłość PUT w Toruniu-Kluczykach usłyszeliśmy od zarządu, że są prowadzone działania inwestycyjne, w których sferze ten punkt w zakresie jego działania jest kluczowy dla funkcjonowania zakładów.

Przewodniczący Rady Janusz Kowalczyk zauważył, że w Łukowie na Lubelszczyźnie na terenie tamtejszego Punktu Utrzymania Taboru POLREGIO S.A. powstaje farma fotowoltaiczna do pozyskiwania energii słonecznej. Niemal pełna samowystarczalność energetyczna, oszczędności finansowe i niższa emisja CO₂ – to główne zalety nowej inwestycji. Ten nowy kierunek inwestowania w odnawialne źródła energii potwierdził prezes Krzysztof Pietrzykowski, komentując udział spółki POLREGIO w debacie „Nowa mobilność” podczas konferencji klimatycznej w Katowicach w październiku br.

CZY BĘDZIE NOWY TABOR DLA POLREGIO?

W dalszej części spotkania wiceprzewodniczący Federacji ZZZ Krzysztof Bączek poruszył kwestię pozyskiwania przez spółkę używanego taboru. Jak wyjaśnił prezes Krzysztof Pietrzykowski, został roz-

pisany przetarg na zakup pojazdów spalinowych w liczbie 5 sztuk i trwa oczekiwanie na oferty. - *Próbujemy także nabyć używany tabor z zagranicy, aby go spolonizować i oddać do eksploatacji w wyznaczonych zakładach POLREGIO* – dodał prezes spółki. Wiceprezes Wojciech Dinges stwierdził, że o ile wystarczy pieniędzy na zakup kilku jednostek spalinowych używanych, to spółce nie wystarczy już funduszy na zakup kilku nowych jednostek elektrycznych ze środków własnych. - *Bez pomocy zewnętrznej, tj. funduszy unijnych czy funduszu modernizacyjnego nie jesteśmy w stanie zabezpieczyć wystarczającej ilości nowszego taboru do bezpiecznej realizacji założonej pracy przewoźowej. Być może wejście do Grupy PKP stworzyłoby szansę na takie finansowanie. Niestety sprawy przekształceń właścicielskich utknęły na szczeblu ministerialnym* – powiedział Wojciech Dinges.

O BIEŻĄCYCH SPRAWACH SPÓŁKI

Nie pominięto również tematu realizacji prac przewoźowych w zakresie umowy w województwie lubuskim. Większość wyłączonego z eksploatacji, uszkodzonego taboru, po wykonanych naprawach wróci do ruchu i powinno to ustabilizować sytuację na lubuskich torach.

Z kolei panowie prezesi podsumowali udział POLREGIO S.A. w tegorocznych targach TRAKO. Mówili o debatach na temat spraw kolei, nowych możliwościach współpracy, inspirowanych rozmowach z przedstawicielami branży i miłośnikami kolei, o stoisku spółki pełnym atrakcji i odwiedzających. Poinformowali także, że po raz kolejny, w trosce o zdrowie pracowników, zarząd POLREGIO S.A. inicjuje współfinansowanie przez spółkę dodatkowego ubezpieczenia zdrowotnego dla załogi przy okazji zawarcia Protokołu dodatkowego nr 8 do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy. - *Mamy nadzieję, że wzorem lat ubiegłych wszyscy sygnatariusze ZUZP przystąpią do podpisania tego Protokołu* - podkreślili przedstawiciele zarządu spółki

Na zakończenie posiedzenia Rady jej przewodniczący Janusz Kowalczyk podziękował wszystkim uczestnikom za udział, a zaproszonym gościom za przyjęcie zaproszenia i udzielenie wyczerpujących odpowiedzi na nurtujące wszystkich pytania.

A wieczorem...członkowie Rady poszli sprawdzić, czy Sukiennice stoją w tym samym miejscu.

**Tekst: Janusz Kowalczyk i Alina Szurpicka,
Zdjęcia: Janusz Kowalczyk**



WIĘKSZOŚĆ ZDARZEŃ POWODUJE CZYNNIK LUDZKI

O MONITOROWANIU POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA SEKTORA KOLEJOWEGO W POLSCE

➔ Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zwołał posiedzenie Zespołu zadaniowego ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce, aby omówić zdarzenia, do których doszło m.in. w wyniku nieprawidłowego realizowania procesu prowadzenia ruchu kolejowego.

ne z wyprawieniem, przyjęciem lub jazdą pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

W większości kategorii tych zdarzeń przeważają incydenty. Natomiast w grupie A/B15 oraz C48 (przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym) zdecydowanie dominują wypadki. Skutki wypadków tych kategorii w latach 2022–2025 zarówno na liniach, jak i na bocznicach kształtują się podobnie – blisko 98–99% to wykolejenia, natomiast pozostała część to kolizje pojazdów kolejowych.

Najczęstsze przyczyny wystąpienia zdarzeń w latach 2022–2025 to: nieprawidłowa organizacja pracy manewrowej, nieprawidłowa komunikacja, realizacja zadań niezgodnie z przepisami, brak nadzoru i nieuprawnione działanie, nieprawidłowe wykonanie zadań, niezabezpieczenie rogatki (otwarte, zbyt późno zamknięte), pośpiech, zmęczenie, dekoncentracja, inne, np. czynniki zewnętrzne i środowiskowe (ograniczona widoczność, warunki pogodowe itp.)

Członkowie zespołu omówili czynniki przyczyniające się do powstawania zdarzeń kolejowych, które polegają na przyjęciu lub wyprawieniu pojazdów kolejowych na tor zajęty lub zamknięty, jeździe pojazdów kolejowych po niewłaściwie ułożonej drodze przebiegu oraz niewłaściwej obsłudze urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Dyskusja dotyczyła m.in. systemowych sposobów przeciwdziałania tego typu zdarzeniom.

- Zdecydowana większość zdarzeń (około 96%) jest związana z czynnikiem

ludzkim. Oznacza to, że działania profilaktyczne i szkoleniowe powinny być ukierunkowane na ograniczanie błędów ludzkich, w tym na podnoszenie świadomości i kultury bezpieczeństwa – powiedział prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra.

Liczba takich zdarzeń wskazuje, że środki kontroli nie są wystarczające, a przewoźnicy i zarządcy infrastruktury nie wyciągają z nich wniosków. Najwięcej, bo blisko 85%, to zdarzenia (wypadki i incydenty; kat. A/B03 i C43) związa-

Przyczyny wszystkich tych zdarzeń mają swoje źródła w systemie kolejowym, jednak komisje kolejowe jedynie w trzech przypadkach zidentyfikowały przyczyny systemowe. Wskazuje to na konieczność zwiększenia nadzoru nad pracą komisji kolejowych, w szczególności zapewnienia większej wnikliwości w poszukiwaniu przyczyn zdarzeń kolejowych i formułowaniu adekwatnych wniosków zapobiegawczych.

Tekst i zdjęcie: UTK



KOLEJNE REKORDOWE WAKACJE POLREGIO

17,3 mln pasażerów skorzystało z usług POLREGIO podczas tegorocznych wakacji. To o niemal pół miliona więcej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku i ponad półtora miliona więcej niż dwa lata temu. Do podróżowania z przewoźnikiem zachęcały sezonowe połączenia do turystycznych miejscowości, wzmocnione składy na popularnych całorocznych trasach oraz specjalne oferty biletowe.



POLREGIO zakończyło tegoroczne wakacje z dobrym wynikiem przewozowym. W lipcu i sierpniu z usług przewoźnika skorzystało ponad 17 mln pasażerów. Największe wzrosty rok do roku odnotowano w województwach: łódzkim (13,9 proc.), pomorskim (10,8 proc.) oraz podkarpackim (8,8 proc.). Do wysokich wyników przyczyniła się sezonowa oferta przewoźnika, przygotowana wspólnie z samorządami województw. Podróżni mogli skorzystać m.in. z „Biletu tygodniowego wakacyjnego”, który uprawniał do nielimitowanych przejazdów po Polsce pociągami POLREGIO i innych regionalnych przewoźników przez 7 dni.

Wybrane letnie połączenia były dostępne dla pasażerów również po zakończeniu wakacji. We wrześniu sezonowe pociągi POLREGIO kursowały m.in. do Walił, Mielna Koszalińskiego czy słowackich Medzilaborec.

SEZONOWE POŁĄCZENIA NA TURYSTYCZNYCH SZLAKACH

Na czas wakacji POLREGIO uruchomiło ponad 50 dodatkowych połączeń na 21 trasach – najwięcej z nich do nadmorskich kurortów. Popularnością cieszyły się składy kursujące w kierunku Pomorza Zachodniego, w tym startująca w Toruniu „Rybitwa”, wyruszająca z Wielkopolski „Harpun” i „Orkan” oraz „Riwiera” i „Karsibór” rozpoczynające trasę w Lubuskiem. Aż 7 sezonowych

połączeń uruchomiono na terenie samego Pomorza Zachodniego. Wakacyjny szlak Szczecin Główny-Swinoujście obsługiwały „Wiatrak”, „Błękitny”, „Błękitny Bis”, „Świna”, „Wyspiarz” i „Bielik”, a na odcinku Szczecin Główny-Kamień Pomorski kursował „Kamyk”.



POLREGIO zwiększyło też częstotliwość kursowania niektórych pociągów. W okresie letnim na linii Gdynia Główna-Hel liczba połączeń wzrosła do 42 dziennie. Od pierwszego do ostatniego dnia wakacji dodatkowe pary pociągów obsługiwały też linie Gdynia Główna-Łeba i Łębork-Łeba. Z kolei na południu Polski turystyczny hit „Malinka” zabierający podróżnych z Opolszczyzny w Beskid Śląski w wakacje kursował codziennie.

Sezonowe pociągi cieszyły się powodzeniem wśród podróżnych również w innych regionach Polski. Na Lubelszczyźnie podczas wakacji wznowiono połączenie Chełm-Włodawa, a na Podkarpaciu kursujące aż do 14 września składy z Rzeszowa i Sanoka do słowackiej stacji Medzilaborce. Na Podlasiu tysiące pasażerów skorzystało z wakacyjnych pociągów „Necko” w relacji Białystok-Suwałki oraz „Poleski” i „Radunin”, kursujących na trasie Białystok-Waliły.

PONAD 550 POŁĄCZEŃ W SEZONIE 2025/2026

NOWY ROZKŁAD JAZDY PKP INTERCITY



Więcej pociągów do Trójmiasta, Warszawy, Krakowa, Poznania, Gorzowa czy Wrocławia. Pociągi Pendolino od grudnia dotrą do Zakopanego, a w sezonie wakacyjnym do Ustki. Do dyspozycji pasażerów będzie aż 555 połączeń latem oraz 527 poza sezonem wakacyjnym. Cykliczne odjazdy pociągów na trasach krajowych i międzynarodowych. PKP Intercity wprowadza 14 grudnia br. nowy rozkład jazdy na sezon 2025/2026.

Podróżni będą mieli do dyspozycji aż 555 połączeń. To aż o 50 połączeń więcej niż w ubiegłorocznym rozkładzie (w rocznym rozkładzie 2024/2025 uruchamiano 505 połączeń, w tym 34 sezonowe). Co ważne, pociągi będą odjeżdżać w równych odstępach czasowych, co jest wygodą dla pasażerów w planowaniu podróży i zapamiętywaniu rozkładów. Cykliczność będzie widoczna m.in. na liniach: Trójmiasto – Warszawa (odjazd co 1 godzinę), Trójmiasto – Kraków (odjazd nie rzadziej niż co 2 godziny) czy Wrocław – Kraków (odjazd co 1 godzinę). Co 2 godziny będą kursować składy z Warszawy do Berlina, co 4 godziny z Krakowa do Wiednia, a także co 4 godziny do Pragi z Krakowa, Warszawy Wrocławia, Poznania i Trójmiasta.

PENDOLINO DO STOLICY POLSKICH TATR...

Od połowy grudnia pociągi kategorii Express InterCity Premium rozpoczną kursowanie do Zakopanego. Bezpośrednie połączenie do popularnej miejscowości turystycznej zapewni pociąg EIP z Trójmiasta. Czas przejazdu ze stacji Zakopane do Gdańska Głównego wyniesie 7 godzin. Skład zatrzyma się po drodze m.in. w Krakowie i Warszawie. Połączenie zapewni możliwość szybkiego przejazdu do Zakopanego: z Warszawy w 4 godziny 19 minut oraz z Krakowa w 1 godzinę 57 minut. W sezonie wakacyjnym relacja pociągu zostanie wydłużona do Kołobrzegu, co jeszcze bardziej ułatwi podróżowanie koleją w drodze na letni wypoczynek.

...ORAZ LATEM DO USTKI

Nowością w sezonie wakacyjnym będzie bezpośrednie połączenie EIP z Bielską-Białą aż do Ustki. Dzięki wydłużeniu relacji z Gdyni, podróżni z województwa śląskiego zyskają możliwość bezpośredniego przejazdu składem Pendolino do tej popularnej nadmorskiej miejscowości turystycznej.

WIĘCEJ EKSPRESÓW NA POPULARNYCH TRASACH

W nowym rozkładzie podróżni skorzystają z większej liczby połączeń ekspresowych. Aż 15 nowych pociągów tej katego-



rii wyjedzie m.in. na trasę Trójmiasto-Warszawa, na której od rana do wieczora pociągi będą kursować co godzinę. Zwiększy się również liczba składów kategorii EIC i EIP z Krakowa do Gdyni, z 7 do 9 oraz z Krakowa do Warszawy – z 13 do 14 par pociągów. Nowymi połączeniami ekspresowymi będą: *EIC Viadrina* relacji Wrocław – Warszawa przez Poznań oraz wakacyjny *EIC Lajkonik* łączący Kraków z Półwyspem Helskim.

ATRAKCYJNA OFERTA DO WIELU REGIONÓW

PKP Intercity zwiększy liczbę pociągów nie tylko do miast wojewódzkich, ale również do mniejszych ośrodków miejskich. Od grudnia mieszkańcy Gorzowa Wlkp. będą mogli skorzystać aż z 5 nowych bezpośrednich, szybkich połączeń do Poznania przez Krzyż Wlkp. Czas przejazdu na tej trasie wyniesie 90 minut, obecnie najszybszy pociąg na tej trasie jedzie około 40 minut dłużej. Dodatkowo Gorzów, Piła, Chojnice i Czersk zyskają też kolejne bezpośrednie połączenie z Trójmiastem – *TLK Krajna* wyjedzie rano z Trójmiasta, a po południu z Gorzowa, dając też możliwość przesiadek m.in. do Warszawy i na Mazury.

Ze stolicy Wielkopolski wyjadą 2 dodatkowe pary pociągów do Szczecina, dzięki wydłużeniu trasy składów: *IC Koziołek* (Lublin – Szczecin) oraz *IC Ślęzak* (Przemyśl – Szczecin). Nowością w kierunku stolicy Polski będzie pociąg *IC Kiliński* relacji Poznań – Warszawa.

Dzięki wydłużeniu relacji pociągów *IC Fredro* oraz *IC Koponnicka*, które w aktualnym rozkładzie kursują z Warszawy do Wrocławia, od grudnia pojawiają się 2 nowe bezpośrednie składy do Jeleniej-Góry. W kierunku Karkonoszy, do Szklarskiej Poręby będą jeździć codziennie pociągi *IC Orzeszkowa* i *IC Karkonosze*, które do tej pory kursowały tam tylko w wakacje i ferie zimowe.

Tekst i zdjęcie: PKP Intercity

POLSKIE LINIE KOLEJOWE DOŁĄCZAJĄ DO MIĘDZYNARODOWEGO KONSORCJUM EULYNX

Podczas 16. Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO w Gdańsku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały dwie umowy dotyczące przystąpienia do międzynarodowego konsorcjum EULYNX. To ważny krok w kierunku ujednolicenia interfejsów pomiędzy urządzeniami różnych producentów i modernizacji systemów sterowania ruchem kolejowym w Polsce.

EULYNX to europejska inicjatywa badawczo-innowacyjna, której celem jest stworzenie jednolitego standardu dla systemów sterowania ruchem kolejowym. Standard opiera się na otwartej, modułowej architekturze i pozwala na integrację różnych komponentów oraz dostawców. Rozwiązania te wdrażane są przez zarządców infrastruktury kolejowej w całej Europie.

Przystąpienie Polskich Linii Kolejowych do konsorcjum EULYNX oznacza:

- ujednolicenie systemów sterowania zgodnie z europejskimi standardami,
- większe bezpieczeństwo dzięki niezawodnym, otwartym interfejsom i interoperacyjności systemów,
- poprawę efektywności i punktualności poprzez lepszą synchronizację ruchu pociągów,

- ułatwienie współpracy pomiędzy dostawcami technologii i partnerami branżowymi,
- obniżenie kosztów cyklu życia systemów sterowania ruchem kolejowym.

– *Dołączenie do EULYNX to ważny krok w kierunku modernizacji polskiej infrastruktury kolejowej. Dzięki wspólnemu europejskiemu standardowi zyskamy większą interoperacyjność systemów, poprawimy bezpieczeństwo i jakość usług, a także zwiększymy konkurencyjność transportu kolejowego w Polsce* – mówi Piotr Wyborski, prezes zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

– *Z ogromną satysfakcją witamy PKP PLK – jednego z największych zarządców infrastruktury kolejowej w Europie – w gronie członków konsorcjum EULYNX. Przystąpienie PKP PLK wzmacnia naszą wspólną pozycję rynkową oraz jednoznacznie potwierdza, że standaryzacja stanowi fundament bezpiecznych, efektywnych i zdigitalizowanych systemów kolejowych* – powiedział Mirko Blazic, Kierownik Techniczny w Konsorcjum EULYNX.

Podpisanie porozumienia jest istotnym elementem strategii PLK SA w zakresie wdrażania innowacyjnych i nowoczesnych rozwiązań dla kolei oraz budowania spójnego systemu transportowego w ramach europejskiej sieci.

Tekst: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

GRUPA KAPITAŁOWA PLK S.A. ŁĄCZY SIŁY NA RZECZ LEPSZEGO WYKORZYSTANIA MASZYN KOLEJOWYCH



Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały porozumienie mające na celu zacieśnienie współpracy ze spółkami zależnymi. Dokument reguluje zasady wypożyczania maszyn torowych w ramach grupy kapitałowej, co pozwoli ograniczyć koszty i zwiększy tempo realizacji prac utrzymaniowych i inwestycyjnych.

Grupa Kapitałowa PLK S.A. to największy podmiot na polskim rynku kolejowym – zarządzamy majątkiem o wartości ponad 130 miliardów złotych i zatrudniamy ponad 40 tysięcy osób. Porozumienie obejmie wszystkie pięć spółek zależnych PLK, tj. DOLKOM, PPMT, PNUIK, ZRK-DOM i Trakcję. Wspólna baza sprzętowa obejmuje najważniejsze maszyny niezbędne do prac utrzymaniowych i inwestycyjnych, takie jak podbijarki, profilarki, oczyszczarki tłuczni, zgrzewarki szyn, żurawie kolejowe czy pojazdy sieciowe.

To rozwiązanie pozwoli na efektywniejsze wykorzystanie potencjału Grupy PLK. Dzięki wspólnemu systemowi wypożyczania maszyn sprzęt będzie szybciej trafiał tam, gdzie jest najbardziej potrzebny, a koszty związane z jego wynajmem i transportem zostaną ograniczone. W praktyce to oznacza sprawniejszą realizację zadań utrzymaniowych i inwestycyjnych oraz większą elastyczność w planowaniu prac na sieci kolejowej.

W ostatnich latach spółki zależne PLK znacząco zwiększyły swój potencjał techniczny. Tylko w ramach dokapitalizowania z 2021 r. (które wyniosło 850 mln zł) przeznaczono 690 mln zł na zakup nowych maszyn i urządzeń. Do spółek trafiły m.in. podbijarki, profilarki tłuczni, oczyszczarki, zgrzewarki dwudrogowe, pociągi sieciowe czy żurawie kolejowe. Łącznie realizowanych jest 39 zadań inwestycyjnych, z czego część została już zakończona.



na, a kolejne maszyny czekają na dostawy i odbiory techniczne.

– *Chcemy w pełni wykorzystać potencjał, jakim dysponuje grupa kapitałowa PLK. Dzięki porozumieniu maszyny będą szybciej dostępne tam, gdzie są najbardziej potrzebne, a koszty ich wynajmu zostaną zoptymalizowane* – mówi Piotr Wyborski, prezes zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Spółki zależne Grupy PLK rozwijają się dynamicznie – ich przychody w 2025 r. mają osiągnąć poziom blisko 3 mld zł, co oznacza wzrost o około 10 proc. w stosunku do roku poprzedniego. Stabilna sytuacja finansowa i nowoczesny sprzęt to fundament, który pozwoli jeszcze sprawniej realizować zarówno prace utrzymaniowe, jak i inwestycje modernizacyjne w całym kraju.

Podpisane podczas Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO porozumienie to krok w stronę większej efektywności i nowoczesnego zarządzania zasobami w Grupie PLK. Dzięki współpracy spółek zależnych potencjał inwestycyjny zostanie lepiej wykorzystany, a realizacja prac utrzymaniowych i inwestycyjnych – sprawniejsza. To przykład synergii w grupie, który przekłada się na szybsze inwestycje i lepszą kolej dla pasażerów oraz przewoźników w całej Polsce.

Tekst: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zdjęcie: Piotr Pędziszewski

POWOŁANY NA 5-LETNIĄ KADENCJĘ

KAMIL ŚWIĘTOŃ RZECZNIKIEM PRAW PASAŻERA KOLEI



Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra powołał na 5-letnią kadencję nowego Rzecznika Praw Pasażera Kolei. Został nim **Kamil Świętoń**. Rzecznik Praw Pasażera Kolei zajmuje się polubownym rozwiązywaniem sporów pasażerów z przedsiębiorcami świadczącymi usługi na kolei.



Kamil Świętoń pełni funkcję Rzecznika Praw Pasażera Kolei od 6 października 2025 roku. Z wykształcenia jest prawnikiem. Dyplom magistra uzyskał na Wydziale Prawa Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie. Przed objęciem stanowiska Rzecznika przez ponad 10 lat pracował w Urzędzie Transportu Kolejowego (UTK) w komórkach organizacyjnych związanych z prawami pasażerów i przewozami pasażerskimi, w tym ostatnich 6 lat na stanowisku naczelnika wydziału. Wcześniej również pracował w branży kolejowej. Ma duże doświadczenie w świadczeniu pomocy pasażerom w przysługujących im prawach. W ostatnim czasie z ramienia UTK był zaangażowany w projekty związane z poprawą dostępności kolei dla osób z niepełnosprawnościami oraz o szczególnych potrzebach. Interesuje się koleją, nowymi technologia-

mi, a w wolnych chwilach pochłaniają go wędrówki górskie.

Rzecznik Praw Pasażera Kolei (RPPK) działa przy prezesie UTK i w prowadzonych sprawach jest niezależny od organu regulacyjnego. Po raz pierwszy prezes UTK powołał RPPK w 2017 roku. Rzecznik prowadzi postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów w sprawach dotyczących zobowiązań umownych, które wynikają z umów przewozu osób, rzeczy lub zwierząt w transporcie kolejowym oraz w sprawach dotyczących usług świadczonych na rzecz pasażerów przez przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury kolejowej, właściciela dworca bądź zarządzającego dworcem.

Forma rozwiązywania sporu przez Rzecznika należy do tzw. alternatyw-

nych metod rozstrzygania sporów. Są to postępowania, które prowadzone są bez udziału sądu powszechnego, są dla pasażera bezpłatne i mają charakter dobrowolny. Sposób prowadzenia postępowań przed Rzecznikiem reguluje Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 25 kwietnia 2017 roku.

O pomoc lub radę do RPPK można się zwrócić w każdej sytuacji, w której pasażer złożył do przewoźnika kolejowego reklamację związaną z określonym roszczeniem finansowym, lecz jego odpowiedź była niesatysfakcjonująca.

W 2024 roku do Rzecznika wpłynęło 307 wniosków o wszczęcie postępowań polubownych. Dotyczyły one przede wszystkim odszkodowań z powodu opóźnienia lub odwołania pociągów, zwrotu należności za niewykorzystane bilety, odwołań od wezwania do zapłaty oraz odszkodowań z powodu obniżonego komfortu podróży.

Dodatkowo RPPK wraz z zespołem uczestniczy w różnych inicjatywach edukacyjnych, szkoleniach i konferencjach, a także współorganizuje Dzień Pasażera na dworcach kolejowych w całej Polsce.

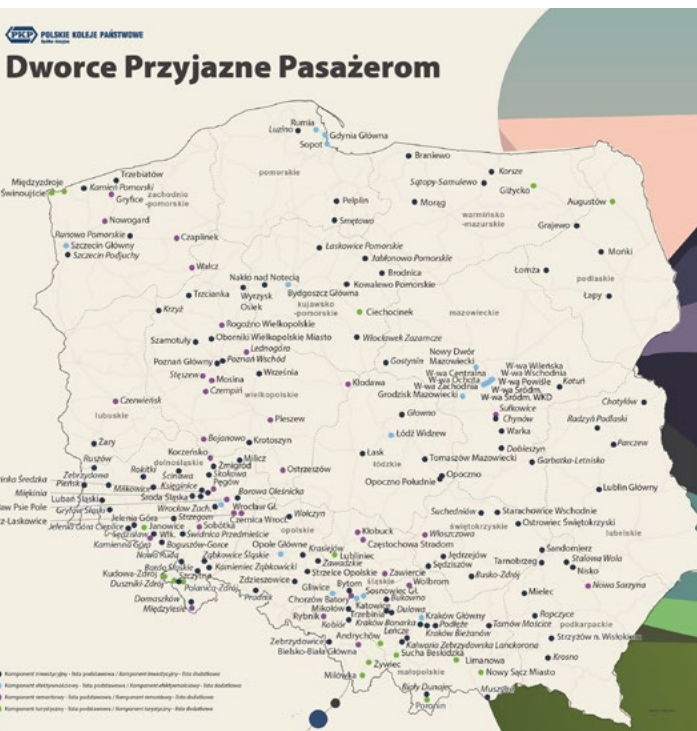
Pasażerowie mogą składać skargi również do prezesa UTK, który podejmuje działania ustawowe – interweniuje w sprawach indywidualnych oraz zbiorowych, wszczyna postępowania administracyjne dotyczące naruszeń praw pasażerów oraz nakładania kar pieniężnych, przeprowadza kontrole czy obliguje podmioty kolejowe do konkretnych działań.

Tekst i zdjęcie: UTK

NOWY PROGRAM INWESTYCYJNY

PIENIĄDZ PODAŻA ZA
PASAŻEREM NA DWORCACH PKP

Polskie Koleje Państwowe S.A. przygotowały nowy program inwestycyjny, który pozwoli zwiększyć jakość obsługi podróżnych na jeszcze większej liczbie dworców kolejowych.



z gminą, powiatem czy województwem długoletniej umowy. Takie rozwiązanie stanowi wyjście naprzeciw potrzebom samorządów i lokalnych społeczności, które są chętne do współpracy i mają pomysły na nowe życie okolicznych dworców. Potwierdza również otwartość PKP na wspólną poprawę jakości obsługi podróżnych i wizerunku dworców – zarówno jako miejsc pierwszego kontaktu z koleją, jak i wizytówkę miejscowości, w której się znajduje.

ILE I ZA ILE?

W ramach nowego Programu zaplanowane zostały 183 inwestycje na 181 dworcach, z czego na realizację 106 inwestycji obejmujących modernizację, budowę, remont czy doposażenie zabezpieczone zostały środki finansowe w wysokości 1,4 mld zł netto (1,722 mld brutto). Realizacja Programu rozpocznie się w tym roku. W przypadku pozyskania dodatkowych funduszy możliwe będzie przeprowadzenie kolejnych 77 inwestycji dworcowych. Obecnie głównym źródłem finansowania nowych zadań inwestycyjnych mają być środki ze zbycia przez PKP S.A. akcji PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. na rzecz Skarbu Państwa. PKP nie wyklucza również wykorzystania środków z innych źródeł, co stworzy możliwości sukcesywnego rozszerzenia Programu o kolejne dworce. Na dworcach, które nie zostały ujęte w programie DPP, na bieżąco prowadzone są prace remontowe i inne, które pozwalają utrzymać odpowiedni standard obsługi pasażerów.

JAKICH DWORCÓW POTRZEBUJEMY W POLSCE?

Głównym celem programu DPP jest poprawa jakości obsługi na dworcach kolejowych dla jak największej liczby użytkowników przy optymalnym wykorzystaniu dostępnych funduszy i prowadzeniu działań inwestycyjnych w taki sposób, aby podróżni i inni użytkownicy jak najszybciej mogli odczuć ich efekty.

– Grupa PKP funkcjonuje w formule holdingu, a z usług spółek go tworzących korzysta bardzo wiele podmiotów działających na rynku kolejowym. Dworce, nie tylko w Polsce, to wizytówki kolei i jeden z najważniejszych punktów styku z pasażerami – na nich zaczynamy i kończymy nasze wyjazdy, mamy przerwy w podróży, stąd tak istotne jest, czy są to miejsce odpowiadające współczesnym potrzebom wszystkich użytkowników. Nasz nowy program inwestycyjny to nie tylko lista kolejnych obiektów przeznaczonych do modernizacji, ale także zupełnie nowe podejście, dzięki któremu jak najwięcej podróżnych będzie mogło na co dzień korzystać z bezpiecznych, komfortowych i funkcjonalnych dworców kolejowych – Dworców Przyjaznych Pasażerom – powiedział Alan Beroūd, prezes zarządu PKP S.A. i Grupy PKP.

Tekst i grafika: PKP S.A.

Plany obejmują nie tylko modernizację istniejących dworców i budowę zupełnie nowych obiektów, ale także wykonanie bardzo potrzebnych i oczekiwanych przez pasażerów remontów oraz innych działań na mniejszą skalę. Nowym programem Dworce Przyjazne Pasażerom (DPP) objętych zostało 181 dworców w całej Polsce. Ponadto spółka PKP już pracuje nad kolejnym przedsięwzięciem, którego głównym założeniem jest jeszcze bliższa współpraca z lokalnymi samorządami, a efektem unowocześnienie kolejnych budynków dworcowych w mniejszych miejscowościach.

DWORCE DLA SAMORZĄDÓW

Niezależnie od obiektów ujętych na liście programu DPP i przyporządkowanych do poszczególnych komponentów określających zakres konkretnych inwestycji dworcowych PKP przeznaczyły do 100 mln zł ze środków planowanych na finansowanie inwestycji dworcowych na inwestycje realizowane w formule jeszcze bliższej niż dotychczas współpracy z samorządami. Efektem inwestycji byłoby rewitalizację kolejnych dworców – budynków o mniejszym potencjale komercyjnym. Model współpracy zakłada, że zdecydowaną większość kosztów przebudowy lub remontu dworca poniesie spółka PKP, a po zakończeniu inwestycji takim budynkiem będzie zarządzał bezpośrednio samorząd lub PKP, przy założeniu zawarcia

MEMORANDUM O STRATEGICZNYM ZNACZENIU

PKP I UKRZALIZNYTSIA ZACIEŚNIAJĄ
WSPÓŁPRACĘ NA RZECZ ROZWOJU
**TRANSGRANICZNEJ KOMUNIKACJI
KOLEJOWEJ**

Polskie Koleje Państwowe S.A. oraz Spółka Akcyjna „Ukrainska Zaliznytsia” podpisały memorandum o pogłębieniu strategicznych obszarów współpracy, partnerstwa i integracji.

Dokument wyznacza kierunki wspólnych działań, których celem jest rozwój kolejowej komunikacji transgranicznej, wzmocnienie interoperacyjności oraz przyspieszenie integracji kolei ukraińskich z europejskim rynkiem przewozów.

Przed nami szereg wyzwań dotyczących bezpieczeństwa i cyfryzacji, interoperacyjności czy przygotowania systemu kolejowego Ukrainy do wymogów systemu Unii Europejskiej. W ramach tego Memorandum strony podkreśliły

strategiczny charakter współpracy w zakresie realizacji wszystkich elementów koniecznych wypełnienia powyższych wyzwań, stojących przed nami w najbliższych latach

– *Podpisanie memorandum jest kolejnym krokiem w budowaniu partnerskich relacji między PKP S.A. a Ukrzaliznytsia. Wspólne działania będą miały kluczowe znaczenie dla rozwoju infrastruktury kolejowej, bezpieczeństwa oraz efektywności transportu pomiędzy Polską a Ukra-*



iną, a także dla dalszej integracji Ukrainy z europejskim systemem transportowym – podkreślił Alan Beroud, prezes zarządu PKP S.A.

Dokument stanowi wyraz długofalowego partnerstwa obu spółek i otwiera drogę do realizacji projektów, które przyczynią się do wzmocnienia współpracy gospodarczej, mobilności mieszkańców oraz bezpieczeństwa transportu w regionie Europy Środkowo-Wschodniej.

Tekst i zdjęcie: PKP S.A.

PRZYGOTOWANIA DO OTWARTEGO RYNKU

CUPT O LIBERALIZACJI **KOLEI W POLSCE**

W dniu 3 października 2025 roku w siedzibie Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej odbyła się II edycja warsztatów kolejowych organizowanych przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) we współpracy z Fundacją ProKolej.

Dyskusja dotyczyła nadchodzącej liberalizacji rynku kolejowego w Polsce i wyzwania, jakie niesie hasło „Otwarta Kolej”.

Podczas spotkania eksperci, przedstawiciele administracji publicznej, organizatorzy transportu i przewoźnicy analizowali praktyczne aspekty przygotowania do otwartego rynku przewozów pasażerskich. Jak podkreślali, proces liberalizacji to nie tylko obowiązek wynikający z unijnego prawa, ale także szansa na zwiększenie efektywności i jakości usług świadczonych pasażerom.

Warsztaty, podobnie jak wcześniejsze wydarzenia CUPT, były przestrzenią wymiany wiedzy i doświadczeń, gdzie teoria spotyka się z praktyką, a eksperci wspólnie poszukują najlepszych rozwiązań dla rozwoju kolei w Polsce.

– *Otwarta kolej to nie tylko liberalizacja rynku, ale przede wszystkim otwartość na współpracę i wymianę wiedzy. Wspólnie z partnerami sektora tworzymy przestrzeń, w której doświadczenia samorządów, przewoźników i ekspertów przekładają się na lepsze projekty i realną poprawę jakości transportu dla pasażerów* – powiedziała dyrektor CUPT Joanna Lech.

Uczestnicy warsztatów zgodnie podkreślali, że nadchodząca zmiana wymaga nie tylko nowych przepisów, ale przede wszystkim świadomego podejścia do zarządzania usługami publicznymi



w transporcie. Ważną częścią debaty była dyskusja o tym, jak przygotować instytucje i operatorów do kontraktowania usług w modelu Public Service Contract (PSC) w sposób przejrzysty, konkurencyjny i efektywny kosztowo, z zachowaniem wysokiej jakości dla pasażerów.

Warsztaty pokazały również, że w Polsce istnieje duże zapotrzebowanie na forum wymiany doświadczeń dotyczące liberalizacji i kontraktowania usług publicznych. Właśnie dlatego CUPT rozwija platformę Forum Wymiany Wiedzy: Otwarta Kolej, która służy budowaniu kompetencji i współpracy między kluczowymi podmiotami rynku.

Tekst i zdjęcie: CUPT

HISTORYCZNY MOMENT NA POLSKIEJ KOLEI

PENDOLINO PO RAZ
PIERWSZY W ZAKOPANEM

➔ W sobotę, 18 października 2025 roku na odnowiony peron dworca w Zakopanem wjechał pierwszy w historii pociąg Pendolino. Skład odbył promocyjny kurs z Warszawy, a na jego pokładzie znaleźli się m.in. przedstawiciele rządu i zarządu PKP Intercity.

Wydarzenie miało symboliczny charakter, ponieważ zbiegło się z 92. rocznicą nadania Zakopanemu praw miejskich. - Na urodziny nie przyjeżdża się bez prezentu, dlatego my dziś przywózimy Pendolino - powiedział minister infrastruktury Dariusz Klimczak.

Przedstawiciele rządu podkreślali, że celem jest, aby kolej stała się dla Polaków „transportem pierwszego wyboru”. Wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak zwrócił uwagę na rekordowe czasy przejazdu. - Dzisiaj jedziemy z Krakowa do Zakopanego 20

minut szybciej niż słynną Luxtorpedą – poniżej dwóch godzin. Z Warszawy to 4,5 godziny, a za dwa lata skrócimy ten czas do 3 godzin i 50 minut – zapowiedział.

W sezonie w ofercie PKP Intercity ma być 12 par pociągów do Zakopanego. Z kolei burmistrz miasta Łukasz Filipowicz wyraził nadzieję, że nowe połączenie pomoże odciążyć słynną zakopiankę. - *Liczymy, że dzięki Pendolino część turystów przesiądzie się z samochodów do pociągów, co pomoże odciążyć miasto – zaznaczył.*



Uruchomienie szybkich połączeń pod Tatry było możliwe dzięki ogromnym inwestycjom. W grudniu 2023 roku zakończyła się modernizacja linii kolejowej na Podhalu, która kosztowała ponad 1,4 mld zł netto. W ramach prac odnowiono ponad 100 km torów i 300 obiektów inżynierskich. Gruntowną rewitalizację przeszedł również sam dworzec w Zakopanem. Inwestycja o wartości niemal 80 mln zł przywróciła ponad stuletniemu budynkowi historyczny wygląd i dostosowała go do nowoczesnych standardów obsługi podróżnych.

Opr. (jw.) Zdjęcie: Grzegorz Momot/ PAP

WIĘCEJ WOLUMENU, MNIEJ ŁADUNKU

PRZEWOZY INTERMODALNE W I PÓŁROCZU 2025 ROKU

➔ W I półroczu 2025 roku udział przewozów intermodalnych w ogóle przewozów towarowych koleją wyniósł 16,6% według wykonanej pracy przewozowej i blisko 12,8% według masy. Na wzrost udziału tego sektora w przewozach kolejowych wpłynął też spadek przewozów innych grup ładunków, w tym paliw kopalnych.

W porównaniu z pierwszym półroczem 2024 roku liczba przewiezionych jednostek wzrosła o 1,8% (15,2 tys. sztuk), a w przeliczeniu na TEU o 3,3% (43,3 tys. TEU). W pierwszych sześciu miesiącach 2025 roku kolej przewiozła ponad 863,7 tys. jednostek intermodalnych, co odpowiada 1,36 mln TEU. Spadła masa ładunków (-2,3%) i praca przewozowa (-3,3%). Transport intermodalny w przewozach kolejowych wzrósł więc w porównaniu z zeszłym rokiem pod względem wolumenu sztuk i liczby TEU, choć ładunki są nieco lżejsze, a trasy częściej krótsze. Przewoźnicy intermodalni przetransportowali towary o łącznej masie 13,4 mln ton, o 0,3 mln ton mniej niż w tym samym okresie 2024 roku. Wynik pracy przewozowej to 4,4 mld tonokilometrów, co jest wartością niższą o niecałe 0,2 mld tonokilometrów w porównaniu rok do roku. Wyniki te wskazują na stabilizację w przewozach tego typu.

- *Transport intermodalny to dziś jeden z filarów nowoczesnej kolei. Dane za pierwsze półrocze 2025 roku potwierdzają, że rynek przewozów intermodalnych utrzymuje stabilność. To dobry sygnał zarówno dla branży transportowej, jak i całej gospodarki. Z drugiej strony rynek transportu towarów koleją*



w Polsce znajduje się obecnie w trudnej sytuacji. Tym bardziej należy szczególnie wspierać transport intermodalny – np. przez budowę i rozbudowę terminali, modernizowanie linii, zwiększanie parametrów pociągów towarowych, takich jak prędkość, nacisk na oś, długość składów. Kolej powinna przewozić więcej jednostek – nie tylko kontenerów, ale też naczep i całych zestawów drogowych. W przeciwnym razie trudno będzie zwiększyć znacząco wartości bezwzględne parametrów przewozowych w transporcie intermodalnym – podkreślił Ignacy Góra, prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

W I półroczu 2025 roku rynek przewozów intermodalnych w Polsce pozostawał zróżnicowany i konkurencyjny. Liderem segmentu pozostał PCC Intermodal, który umocnił swoją pozycję, osiągając najwyższy udział – odpowiednio 19,9% według masy i 22,5% według pracy przewozowej. Kolejne miejsca zajęli: PKP CARGO (19,1%, 18,6%) i DB Cargo Polska (11,8%, 13,6%).

Tekst: UTK, Zdjęcie: PKP CARGO

16. MTK TRAKO

200 LAT KOLEI, 100 LAT PKP – CZAS WIELKICH JUBILEUSZY



Polskie Koleje Państwowe uroczystie zainaugurowały obchody setnej rocznicy swojego powstania podczas 16. Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO – jubileusz przypadnie na 2026 rok. Ten wyjątkowy moment nabiera dodatkowego znaczenia w roku, gdy świat upamiętnia 200-lecie pierwszego pasażerskiego przejazdu koleją.



Setna rocznica powstania Polskich Kolei Państwowych to wyjątkowa okazja, by pokazać, jak ogromną rolę kolej odegrała w naszej historii – i jaką wciąż odgrywa oraz będzie odgrywać w przyszłości. To czas działań łączących tradycję z nowoczesnością, promujących kolej jako jeden z fundamentów narodowego dziedzictwa, elementu nowoczesnego transportu publicznego i krwioobiegu gospodarki – zarówno krajowej, jak i międzynarodowej. Nieprzypadkowo inauguracja jubileuszu przypadła w czasie Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO 2025 – jednego z najważniejszych wydarzeń dla transportu szynowego w Europie. Tegoroczna edycja targów, które odbyły się w dniach 23-26 września, poprzedza symboliczny czas. To właśnie 27 września 1825 roku uroczystie otwarto pierwszą pasażerską linię kolejową na świecie, liczącą 19 kilometrów i łączącą Stockton z Darlington.

– Tegoroczna edycja Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO ma dla nas wyjątkowe znaczenie z kilku powodów. To wydarzenie rozpoczynające obchody setnej rocznicy Polskich Kolei Państwowych, która przypada na przyszły rok. Dokładnie 24 września 1926 roku prezydent Ignacy Mościcki podpisał akt powstania PKP. W tym roku mija również 200 lat od pierwszego przejazdu pociągu pasażerskiego na trasie Stockton-Darlington. Z tej okazji spółka PKP przygotowuje szereg wydarzeń i inicjatyw skierowanych do pasażerów. Naszym celem jest zmiana polskiej kolei na korzyść pasażera i to zaczyna się dzisiaj – powiedział Alan Beroud, prezes zarządu PKP S.A.

Rocznice 200-lecia powstania pasażerskiej kolei oraz 100-lecia istnienia Polskich Kolei Państwowych są przestrzenią integrującą całe środowisko kolejowe, zarówno w branży, jak i pasjonatów transportu szynowego w kraju i za granicą. Podczas inauguracji jubileuszu zapowiedziano szereg wydarzeń i inicjatyw, które już się rozpoczęły i które potrwają do końca przyszłego roku. Mają

one na celu nie tylko łączenie społeczności, ale i zwrócenie uwagi na strategiczne znaczenie kolei: w sferze gospodarczej, obronnej oraz w działaniach na rzecz ochrony środowiska. Jednym z najważniejszych punktów obchodów będzie ustanowienie roku 2026 – Rokiem Polskich Kolei, obecnie projekt uchwały jest w toku procedury legislacyjnej w Sejmie Rzeczypospolitej.

16. Międzynarodowe Targi Kolejowe TRAKO 2025 stały się miejscem pierwszych jubileuszowych akcentów, łącząc przypomnienie bogatej historii kolei z wizją jej roli w budowaniu przyszłości mobilności. Kolejnym krokiem będzie Gala Święta Kolejarza – najważniejsza uroczystość środowiska kolejarskiego w Polsce, podczas której przedstawiciele Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej i Ministerstwa Infrastruktury wręczą odznaczenia państwowe oraz resortowe. W tym roku planowane są także obchody 50. urodzin dworca Warszawa Centralna, inaugurujące cykl wydarzeń dla pasażerów na wybranych dworcach kolejowych, organizowanych razem z samorządami. Spółka PKP przygotowuje również gotowe scenariusze lekcji o kolei wraz z materiałami pomocniczymi do wykorzystania w szkołach.

W 2026 roku działania nabiorą jeszcze szerszego wymiaru: przewidziano między innymi roczną kampanię edukacyjną, cykl seansów filmów kolejowych, podcasty poświęcone kobietom w kolei, potańcówkę międzypokoleniową oraz wiele innych wydarzeń, które będą się odbywać na terenie całego kraju pod patronatem Polskich Kolei Państwowych. Jednym z priorytetów obchodów będzie także aktywność włączenia pasjonatów kolei – tzw. „Mikoli”, do planowanych aktywności.

Elementem świętowania jest nowa strona internetowa: 100.pkp.pl, która staje się centralnym hubem informacji i aktywności związanych z jubileuszami. Zamieszczane w niej treści zostały podzielone na etapy. Na stronie znajdują się już materiały przy-



blizające historię kolei, kalendarium wydarzeń jubileuszowych oraz archiwum pracowników PKP. Dodatkowo dla potencjalnych partnerów uruchomiony został dedykowany formularz współpracy w ramach obchodów – mogą nimi zostać wszyscy, których działalność i przedsięwzięcia wesprą w znaczący sposób promocję jubileuszu oraz popularyzację kolei w Polsce i na świecie. Od przyszłego roku strona stanie się platformą dla społeczności – użytkownicy będą mogli dzielić się swoimi historiami rodzinnymi związanymi z koleją. Ponadto pojawiają się: baza wiedzy, ogłoszenia o stażach realizowanych przez spółki z Grupy PKP oraz lista konkursów organizowanych przez PKP S.A. i jej partnerów.

Rocznice 200-lecia pierwszego pasażerskiego przejazdu koleją na świecie oraz 100-lecia istnienia Polskich Kolei Państwowych to moment, który łączy przeszłość z teraźniejszością i otwiera perspektywę na przyszłość. Kolej od zawsze spaja pokolenia – ludzi, miasta, regiony, a nawet państwa. Jest symbolem podróży, innowacji, bezpieczeństwa, historii, troski o środowisko, nowoczesnego społeczeństwa i pasji, która inspirowa kolejne generacje. To świadectwo wspólnego dziedzictwa kolejowego, kształtowanego już 200 lat na świecie i 100 lat w Polsce.

REKORDOWA EDYCJA TRAKO

Międzynarodowe Targi Kolejowe TRAKO 2025 w Gdańsku były największymi w tym roku w Europie targami branżowymi. Obecna edycja była rekordowa – wzięło w niej udział aż 695 wystawców z 29 krajów. – *Mogę wam przyrzec, kolej będzie absolutnym priorytetem rządu* – powiedział prezes Rady Ministrów Donald Tusk, który wziął udział w otwarciu targów. – *Ten rok i dwa kolejne lata będą dla kolei rekordowe. Wiemy, że w przyszłym roku polska kolej przewiezie więcej osób, niż mieszka w Unii Europejskiej. To pokazuje, jak rozwija się kolej w naszym kraju* – dodał polski premier.

Po ceremonii otwarcia odbyła się debata pod hasłem „Konkurencyjność i finansowanie kolei w Unii Europejskiej”. Ekspert i decydenci rozmawiali m.in. o potencjale europejskich kolei dla dekarbonizacji gospodarki oraz realizacji kluczowych polityk unijnych. W programie targów były także liczne konferencje i debaty, m.in. „High Speed Railway Poland 2025”, poświęcona rozwojowi kolei dużych prędkości, oraz panel „Jak sztuczna inteligencja i cyfryzacja mogą poprawić efektywność funkcjonowania kolei?”, który przyciągnął szerokie grono specjalistów zainteresowanych nowoczesnymi technologiami w transporcie szynowym.

Wśród tematów poruszanych podczas wydarzenia znalazły się również wyzwania związane z wdrażaniem cyfrowych sprzęgów w przewozach towarowych oraz przyszłość finansowania inwestycji infrastrukturalnych. Ekspert, decydenci i liderzy rynku spotkali się w Gdańsku, aby omówić kluczowe wyzwania, takie jak zielona transformacja transportu kolejowego, integracja sieci europejskich, zabezpieczenie potencjału i możliwości rynku dostawców materiałów i komponentów do budowy infrastruktury kolejowej.

Zarówno goście branżowi, jak i miłośnicy kolei mogli odwiedzić ekspozycje przygotowane na torach oraz terenach zewnętrznych. Prezentowane tam były najnowocześniejsze pojazdy szynowe, rozwiązania infrastrukturalne i technologie, które na co dzień kształtują rozwój transportu kolejowego w Europie. Wśród ponad 60 firm prezentujących eksponaty na terenach zewnętrznych można było odwiedzić m.in.: Track Tec, Newag, Alstom, Stadler i Siemens. Wśród zwiedzających była także delegacja Związku Zawodowego Kolejarzy Okręgu Centralnego.

Opr. (jw.) Zdjęcia: MTK TRAKO, Jacek Wnukowski

DEBATA „NASTĘPNA STACJA: MŁODZI”

W dniu 26 września 2025 roku w ramach Dnia Edukacji i Kariery na Targach TRAKO 2025 odbyła się zainicjowana przez Fundację Grupy PKP i Komisję Forum Młodych FZZK debata „Następna stacja: Młodzi”. Debatę otworzyli prezes Fundacji Grupy PKP **Radosław Konieczny** i przewodniczący Komisji Forum Młodych FZZK **Sebastian Szwarc**. W trakcie debaty dyskutowano o pracy na kolei w kontekście młodych ludzi, o wyzwaniach i oczekiwaniach.

O młodych kolejowych kadrach rozmawiali ponadto: **dr hab. Piotr Gołbowski** z Wydziału Transportu Politechniki Warszawskiej, **Katarzyna Kołodziejska** – dyrektor Szkół im. 72 Pułku Piechoty w Radomiu, Zakładu Doskonalenia Zawodowego w Kielcach, **Monika Jäckel** – zastępczyni Komendanta Głównego Straż Ochrony Kolei, **Ewa Moc** – ekspert Wydziału Współpracy ze Szkolnictwem i Innowacji PKP Intercity. Pociąg do podróży oraz **Piotr Wulgaris** – ekspert Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy. Rozmowę poprowadził **Michał Ciechowski**, redaktor naczelny „Raportu Tramwajowego”, Polska Izba Kolei. Debata cieszyła się dużym zainteresowaniem młodych ludzi przebywających na targach.

Głos w podsumowaniu debaty zabrał także przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy **Jan Przywoźny**.

Tekst i zdjęcie: Sebastian Szwarc



ZJAZD SPRAWOZDAWCZO-WYBORCZY ZZK MAŁOPOLSKI

ANDRZEJ BRONISZEWSKI NOWYM PREZESEM



W dniu 2 października 2025 roku w Poroninie odbył się Zjazd Sprawozdawczo- Wyborczy Związku Zawodowego Kolejarzy Małopolski. Obrady otworzyła prezes Związku Krystyna Klepacz. Po wprowadzeniu sztandaru i odtworzeniu hymnu Związku oraz po przyjęciu porządku obrad wybrano Komisję Mandatową i Komisję Uchwałą Wniosków.



Następnie sprawozdanie z działalności ustępującego zarządu przedstawiła prezes Krystyna Klepacz, a sprawozdanie Komisji Rewizyjnej Związku zaprezentował przewodniczący Komisji Grzegorz Wilk. Po dyskusji nad oboma sprawozdaniami Zjazd udzielił absolutorium ustępującemu zarządowi.

Krystyna Klepacz podziękowała całemu ustępującemu zarządowi za pracę na rzecz Związku i ochrony jego członków. Z kolei podziękowania za całokształt jej pracy związkowej przekazali Jan Ślusarczyk i Tomasz Surówka.

WYBORY NOWYCH WŁADZ ZWIĄZKU

Po przyjęciu ordynacji i składu komisji wyborczej oraz komisji skrutacyjnej przystąpiono do wyboru nowych władz Związku. Zgłoszono dwóch kandydatów na funkcję prezesa ZZK Małopolski: Andrzeja Broniszewskiego i Tadeusza Rysia. Większością oddanych głosów prezesem ZZK Małopolski został wybrany **Andrzej Broniszewski**.

Nowo wybrany prezes Związku serdecznie podziękował zebranych.

Oświadczył, iż swoją pracą będzie chciał udowodnić, że był to dobry wybór. Zapowiedział, że sam nic nie zrobi i liczy na cały zarząd. Zebrani przyjęli to brawami.

Następnym punktem obrad był wybór wiceprezesa Związku. Został nim **Tomasz Surówka**, który był jedynym kandydatem zgłoszonym na tę funkcję. Z kolei przewodniczącym Komisji Rewizyjnej Związku wybrano **Tomasza Bryłę**, a na funkcję przewodniczącego Sądu Koleżeńskiego **Stanisława Kaweckiego**. Wybrano także członków Zarządu, Komisji Rewizyjnej i Sądu Koleżeńskiego.

SPOTKANIE Z KIEROWNICTWEM FZZK

Po przerwie obiadowej powitano przybyłych gości: przewodniczącego Federacji ZZK **Jana Przywoźnego** oraz wiceprzewodniczących Federacji **Krzysztofa Bączka** i **Jana Ślusarczyka**. Jan Przewoźny wręczył dyplomy uznania odchodzącym członkom zarządu Związku oraz dyplomy gratulacyjne nowo wybranym. Następnie zapoznał zebranych o sytuacji w niektórych spółkach Grupy PKP, w tym o bardzo trudnej sytuacji finansowej w PKP CARGO, które aktualnie jest w procesie sanacji. Mówił też o napiętej sytuacji w spółce PKP PLK z racji planów likwidacji 6 zakładów linii kolejowych, w tym zakładu w Nowym Sączu, które to działania są prowadzone w ramach tzw. racjonalizacji zarządzania. Dodał także, że spółka PKP Intercity przygotowuje się do zapowiadanego uwolnienia rynku dla podmiotów zewnętrznych, czego przykładem jest dopuszczenie do działalności czeskiego przewoźnika Regio Jet. Przekazał również informacje dotyczące prac remontowych w siedzibie Związku przy ul. Warszawskiej 17 w Krakowie oraz o dotychczasowych ustaleniach dotyczących Gali Święta Kolejarza.

Tekst: Stanisław Kaweckie,
Zdjęcia: Krzysztof Jasiński

Z MARYJĄ NA DROGACH NADZIEI

Zaproszenie

Pielgrzymujemy do Maryi w roku duszpasterskim, realizowanym pod hasłem „Pielgrzymi nadziei”. Nasz udział w pielgrzymce z zawołaniem „Z MARYJĄ NA DROGACH NADZIEI”, to dziękczynienie Panu Bogu i Matce Najświętszej:

- za dar Roku Jubileuszowego – czasu ofiarowanego nam dla pogłębienia wiary, umocnienia nadziei, obudzenia ducha otwartości, przebaczenia, służby i braterstwa;
- za nieoficjalną pielgrzymkę św. Jana Pawła II do Ojczyzny w 1995 r. Jej przesłanie jest wciąż dla nas Polaków aktualne: „Czas próby polskich sumień trwa! Musicie być mocni w wierze! Dzisiaj, kiedy zmagacie się o przyszły kształt życia społecznego i państwowego, pamiętajcie, iż zależy on przede wszystkim od tego, jaki będzie człowiek – jakie będzie jego sumienie”;
- za 42 lata pielgrzymowania kolejarzy do tronu Matki Bożej.

W duchu jedności będziemy modlić się o ratunek dla wiary narodu polskiego, za naszą Ojczyznę, a także kultywowanie wartości patriotycznych w sercach wszystkich Polaków. Pragniemy świadczyć o naszej chrześcijańskiej tożsamości, o wiernym trwaniu przy Chrystusie i Jego Matce, której zawierzemy rodziny kolejarskie i miejsca kolejarskiej służby. W modlitewnej łączności będą z nami kolejarze z Białorusi, Francji, Słowacji i Węgier.

Pielgrzymka rozpocznie się w sobotę 8 listopada o godz. 18.00 konferencją w Bazylice Jasnogórskiej, a zakończy w niedzielę 9 listopada o godz. 11.00 uroczystą Mszą św. na szczycie Jasnej Góry, pod przewodnictwem arcybiskupa Zbigniewa Zielińskiego, metropolity poznańskiego.

Drodzy Kolejarze!

Zachęcam, by z wielką rodziną polskich kolejarzy wziąć udział w 42. Ogólnopolskiej Pielgrzymce i naszym modlitewnym spotkaniu. Przybądźcie w asyście pocztów sztandarowych do Matki Bożej Częstochowskiej na Jasną Górę.

Niech Wasza obecność w postawie służby będzie świadectwem wierności dziedzictwu pokoleń, stanie się wymownym znakiem przynależności do Chrystusa, głębokiej Maryjnej wiary i darem dla drugiego człowieka.

Z wyrazami szacunku i pamięcią w modlitwie

Lublin 2025 r.



Krajowy Duszpasterz Kolejarzy

Ks. Eugeniusz Łajbowski

42. OGÓLNOPOLSKA PIELGRZYMKA KOLEJARZY

8-9.11. 2025 r. na JASNĄ GÓRĘ, na którą Krajowe Duszpasterstwo Kolejarzy zaprasza wszystkich pracowników kolei, emerytów, rencistów i przyjaciół z rodzinami



W TROSCE O ZDROWIE I BEZPIECZEŃSTWO PRACOWNIKÓW ROLA SPOŁECZNYCH INSPEKTORÓW PRACY W SPÓŁKACH KOLEJOWYCH



Spółeczni inspektorzy pracy odgrywają niezwykle istotną rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa i ochrony praw pracowników, zwłaszcza w branży kolejowej, która ze względu na swoją specyfikę i ryzyko zawodowe wymaga szczególnej troski o warunki pracy. Spółki kolejowe, będące kluczowymi ogniwami transportu publicznego i gospodarki narodowej, muszą nie tylko dbać o efektywność i terminowość usług, ale przede wszystkim o zdrowie i bezpieczeństwo swoich pracowników. W tym kontekście rola społecznych inspektorów pracy staje się niezastąpiona, gdyż to oni pełnią funkcję łącznika między załogą a zarządem, monitorując przestrzeganie przepisów BHP oraz reagując na wszelkie nieprawidłowości.

Po pierwsze, społeczni inspektorzy pracy w spółkach kolejowych mają za zadanie kontrolować warunki pracy, zwracając uwagę na wszelkie zagrożenia,

które mogą wystąpić podczas wykonywania obowiązków. Branża kolejowa charakteryzuje się specyficznymi zagrożeniami, takimi jak praca na torach, obsługa ciężkich maszyn, narażenie na hałas, wibracje czy zmienne warunki atmosferyczne. Inspektorzy są odpowiedzialni za to, aby wszelkie procedury bezpieczeństwa były nie tylko teoretycznie ustalone, ale także praktycznie wdrażane. Dzięki temu minimalizują ryzyko wypadków, które mogą mieć tragiczne skutki zarówno dla pracowników, jak i dla pasażerów.

Po drugie, społeczni inspektorzy pracy pełnią funkcję rzecznika pracowników, który reprezentuje ich interesy wobec pracodawcy. W spółkach kolejowych, gdzie hierarchia i struktura organizacyjna mogą być rozbudowane, pracownicy często nie mają bezpośredniego wpływu na decyzje dotyczące warunków pracy. Inspektorzy umożliwiają

zgłaszanie problemów i postulatów dotyczących bezpieczeństwa oraz higieny pracy, co przekłada się na poprawę środowiska pracy i ogólne zadowolenie załogi. Ich obecność sprzyja również budowaniu dialogu i zaufania między pracownikami a kierownictwem.

Po trzecie, społeczni inspektorzy pracy w spółkach kolejowych odgrywają kluczową rolę w edukacji i podnoszeniu świadomości pracowników na temat przepisów BHP. Organizują szkolenia, prelekcje oraz kampanie informacyjne, które zwiększają wiedzę na temat zagrożeń oraz właściwych zachowań w sytuacjach awaryjnych. Dzięki temu pracownicy są lepiej przygotowani do unikania niebezpieczeństw i reagowania w razie wypadku, co przekłada się na mniejszą liczbę incydentów oraz szybsze i skuteczniejsze działania ratunkowe.

Ponadto społeczni inspektorzy pracy mają prawo do wstrzymania pracy w sytuacjach bezpośredniego zagrożenia życia lub zdrowia pracowników. Ta uprawnienie jest szczególnie ważne w branży kolejowej, gdzie zaniedbania mogą prowadzić do poważnych wypadków. Możliwość natychmiastowego reagowania przez inspektora pracy stanowi istotny element prewencji i pokazuje, jak ważna jest ich rola w systemie bezpieczeństwa pracy.

Podsumowując, rola społecznych inspektorów pracy w spółkach kolejowych jest nie do przecenienia. Ich działalność przyczynia się do poprawy standardów bezpieczeństwa, ochrony zdrowia pracowników oraz zwiększenia efektywności funkcjonowania całego sektora kolejowego. Dzięki ich zaangażowaniu i kompetencjom możliwe jest tworzenie bezpiecznego i przyjaznego środowiska pracy, co jest fundamentem zrównoważonego rozwoju tej ważnej gałęzi transportu. Społeczni inspektorzy pracy to nie tylko strażnicy przepisów, ale przede wszystkim obrońcy życia i zdrowia ludzi, bez których funkcjonowanie spółek kolejowych byłoby znacznie bardziej ryzykowne i mniej efektywne.

Tekst: Waldemar Stenka
Przewodniczący Komisji BHP FZZK
Grafika: Archiwum

VII KONKURS MALARSKI STOWARZYSZENIA „KOLEJARZ”

200 LAT KOLEI OKIEM POKOLEŃ

W ramach wydarzeń przypadającego w 2025 roku 200-lecia kolei na świecie oraz 140-lecia Drogi Żelaznej Iwangrodzko-Dąbrowskiej, Stowarzyszenie Krzewienia Sportu, Turystyki i Kultury „Kolejarz” zorganizowało VII Ogólnopolski konkurs plastyczny pt. „200 lat kolei widziane przez pokolenia”, którego celem było włączenie się w działania promujące istnienie kolei. Współorganizatorem konkursu była Fundacja Grupy PKP.

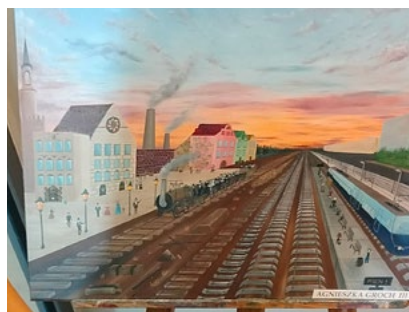
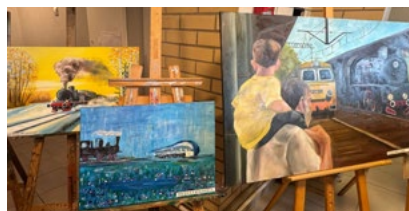
Komisja konkursowa oceniła nadesłane 52 prace i wybrała laureatów. Pierwsze miejsce przyznano **Annie Drywie** za dyptyk, drugie miejsce **Julii Mulczyk**, trzecie miejsce **Agnieszce Groch** oraz dwa wyróżnienia: **Danucie Szudzi-chowskiej** i **Tomaszowi Pawlikowi**.

Ogłoszenie oficjalnych wyników konkursu oraz wręczenie nagród, przy jednoczesnym wystawieniu nagrodzonych prac, odbyło się w dniu 16 września 2025 roku w Europejskim Dniu Maszynisty Kolejowego w trakcie wernisażu na dworcu kolejowym Radom Główny im. Jana Blocha w rocznicę 140-lecia budowy przez Jana Blocha Drogi Żela-

znej Iwangrodzko-Dąbrowskiej przechodzącej przez Radom.

Tego dnia dworzec w Radomiu pełnił także rolę galerii sztuki, łącząc sztukę z historią, a dworzec stał się przestrzenią kultury i spotkań, przypominając o bogatej tradycji kolejowej Radomia. W uroczystości wręczenia statuetek, nagród oraz dyplomów uczestniczyli autorzy prac, młodzież z Liceum Plastycznego w Radomiu oraz goście, w tym m.in. prezes Fundacji Grupy PKP Radosław Konieczny oraz dyrektor Biura Strategii PKP S.A. Filip Chrzanowski.

Tekst i zdjęcia: Andrzej Walczyk SKSTiK „Kolejarz”



KRZYŻÓWKA

wzorek w łożence	▼ 6	grozi ranne-mu w walce	▼	... polo, rodzimy gatunek muzyki	wyparte przez kombajny	twierdza	▼	wzmac-niane wino	▼	pierw-sze słowo bobasa	pacjent-ki szpitala	rolniczy stan w centrum USA	▼	Mariola, siatkar-ka	góral z dowci-pów
film P. Trza-skalskie-go	▶		24	... Streep, aktorka	▼ 20	część siedze-nia	▶	7	▼	1	▼	2	▼	rozdziel-cza w aucie	▼
tam startują rakiety	▶							21		lokalny rywal Toyoty	▶	4			
natar-czywość	▶			23		oczysz-cza akwen z min	▶					14			
10	5				17					kawałek tekstu	grała Marusię	11		3	
rzecz najważ-niejsza	marka golarek		np. ste-arynian		Jeremy, aktor	typ nad-wozia	▶					małpiat-ka z Mada-gaskaru	tor wy-ścigowy we Wło-szech		waluta nad Wisłą
typ gleby	▶			22				Robert, wioślarz		ryba z Bałtyku	czeska cięża-rówka	▶			12
▶		9		startuje konia		włoska telewizja	nerwo-wy albo dziesięt-ny	▶						element łączący blachy	
materiał na płytki podłogo-we		materiał do pro-dukcji	▶		15			8			De ..., zespół	▶			
▶			13			przypa-dłość skórna	▶								
proge-steron	18	owado-żerna bylina	▶					16			splata w kawał-kach	▶	19		



zadanie udostępnił serwis krzyżówkowy **szarada.net**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----



Jesienny reset Z NATURĄ

ŚWINOUJŚCIE OD 825 ZŁ

ZAKOPANE OD 760 ZŁ

KARPACZ OD 715 ZŁ

SPAŁA OD 655 ZŁ

USTKA OD 825 ZŁ

Cena zawiera:

- 4 noclegi
- wyżywienie
- ubezpieczenie NNW
- podatek VAT

22 266 87 65

