



Warszawa, dnia 17.03.2025 r.



**Pan  
Piotr Malepszak  
Podsekretarz Stanu  
Ministerstwo Infrastruktury**

*Szanowny Panie Ministrze,*

z żalem zawiadamiamy, iż Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce oraz Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych zmuszone są ocenić pańską reakcję na nasze działania zmierzające do wyeliminowania drastycznych deficytów bezpieczeństwa w ruchu kolejowym, jako głęboko rozczarującą.

Odpowiedź Ministerstwa Infrastruktury na petycję z 20 listopada 2024 r., zamiast realnego odniesienia do zgłaszanych w niej problemów i postulatów, zawiera jedynie ogólnikowe wyjaśnienia, niewiążące deklaracje oraz odwołania do przyszłych, niesprecyzowanych działań i odmowy działań. Ze smutkiem konstatujemy, iż większość podniesionych przez stronę społeczną kwestii została całkowicie pominięta lub zmarginalizowana, co doprawdy trudno odczytać jakkolwiek inaczej niż jako przejaw lekceważenia zarówno naszej dobrej woli, całego środowiska zawodowego, jak i szeroko pojętego bezpieczeństwa na polskich torach.

Ministerstwo nie przedstawiło żadnych konkretnych działań mających na celu eliminację z rynku podmiotów, które funkcjonują bez odpowiedniego kapitału, zaplecza technicznego i właściwego nadzoru nad bezpieczeństwem. Zamiast tego odwołano się do istniejących przepisów, które – jak pokazuje praktyka – są dalece niewystarczające, na co wskazaliśmy Panu Ministrowi nie tylko w przedłożonych petycjach, ale również podczas posiedzeń Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury.

W odpowiedzi resort zdaje się zbywać problem powołując się na obowiązujące regulacje dotyczące wymogów finansowych, które – co pokazuje nam codzienna rzeczywistość ruchu kolejowego – nie są czynnikiem dostatecznie dyscyplinującym. Po polskich torach, pomimo istniejących przepisów, pociągi prowadzone są przez zupełnie niewiarygodne biznesowo podmioty, które nie pokładają żadnej dbałości o względy bezpieczeństwa. Jest to oczywiste i znane zjawisko, zarówno nam jak i Ministerstwu.

Brak jest realnych mechanizmów eliminujących firmy, które nie spełniają standardów bezpieczeństwa. Prezes UTK kontroluje spełnianie wymogów wiarygodności finansowej, jednak w praktyce podmioty o niejasnej strukturze kapitałowej nadal operują na rynku. Wystarczy spojrzeć na przypadki firm, które uzyskały licencję pomimo oczywistego braku stabilnych zasobów finansowych, co prowadzi do degradacji jakości usług kolejowych i bezpośredniego

zagrożenia dla bezpieczeństwa. Jest dla nas okolicznością zupełnie zdumiewającą jest to, że Ministerstwo Infrastruktury zdaje się nie dostrzegać powagi tego problemu.

Strona społeczna wielokrotnie zwracała uwagę na fakt, że informowanie o przewozach niebezpiecznych towarów odbywa się w otwartych kanałach radiowych, co naraża kolej na potencjalne ataki sabotażowe, terroryzm i inne, niezwykle groźne, działania kryminalne. Ministerstwo w odpowiedzi jedynie stwierdziło, że PKP PLK „pracuje nad aplikacją”, która może zostać wdrożona pod koniec roku, a zagrożenia występują tu i teraz.

Nie możemy akceptować sytuacji, w której tak poważne zagrożenie jest marginalizowane, a jego rozwiązanie odkładane jest na nieokreśloną przyszłość. Tylko w ostatnim czasie mieliśmy do czynienia z pożarem pociągu przewożącego chemikalia w Czechach, tuż przy granicy z Polską. Nie wiemy, czy było to celowe działanie, ale ignorowanie ryzyka i zwlekanie z wdrażaniem skutecznych zabezpieczeń to działanie skrajnie nieodpowiedzialne. Ministerstwo musi podjąć natychmiastowe kroki w celu eliminacji tego zagrożenia.

OPZZ wspólnie z ZZM wniosowały o pilne wdrożenie odpowiednich procedur i systemów, które mogłyby zapobiec katastrofom kolejowym. Niestety, nie doczekaliśmy się żadnej zmiany do zasad prowadzenia ruchu pociągów a także doświadczamy odkładania w czasie wdrażania systemów ETCS i GSMR, które zabezpieczyłyby polską kolej przed takimi zdarzeniami jak ten w Psarach. Ponadto mamy też do czynienia z utrzymywaniem niebezpiecznych uproszczonych procedur rozszerzania autoryzacji na obsługę nowych odcinków linii kolejowych. W praktyce oznacza to brak jakiegokolwiek realnej poprawy sytuacji. Przypadek katastrofy w Psarach, gdzie jedynie cztery sekundy dzieliły dwa pociągi od czołowego zderzenia, pokazuje, jak dramatycznie nieefektywny jest obecny system. Dlaczego gdy realne zmiany mogą uratować życie pasażerów, Ministerstwo wybiera ścieżkę najmniejszego oporu i unika odpowiedzialności.

W 2023 roku na przejazdach kolejowych zginęło 51 osób, w tym trzech kolejarzy. Nasza petycja jasno wskazywała na konieczność zmian prawnych i realnego egzekwowania przepisów dotyczących bezpieczeństwa na przejazdach.

Sygnalizujemy po raz kolejny, że piętrzących się problemów związanych z przejazdami kolejowymi nie rozwiązuje wskazywany przez Ministerstwo projekt tzw. rozporządzenia przejazdowego, który jest procedowany od dłuższego czasu. Jakkolwiek kierunkowo jest to krok istotny, pozostaje jedynie kroplą w morzu potrzeb.

Brak zmian legislacyjnych dotyczących penalizacji kierowców i nieuchronnej kary przy łamaniu przepisów na podstawie nagrania z kamer monitorujących na przejazdach powoduje, że często nie są wykorzystywane w postępowaniach, a obecne regulacje prawne nie przewidują skutecznej penalizacji wykroczeń. Ministerstwo ignoruje te kwestie, zamiast podejmować konkretne kroki w kierunku poprawy bezpieczeństwa.

Ministerstwo odrzuciło postulat inicjatywy legislacyjnej Rządu w kwestii Ustawy o czasie pracy maszynistów a także wdrożenia skutecznego systemu monitorowania czasu pracy maszynistów

tłumacząc się brakiem środków. Przerzucenie odpowiedzialności na UTK i Państwową Inspekcję Pracy nie rozwiązuje problemu, lecz stanowi unikanie odpowiedzialności za jedno z najpoważniejszych zagrożeń dla bezpieczeństwa na kolei. Obecne regulacje prawne w Polsce pozwalają na sytuację, w której maszynista teoretycznie może pozostawać w zatrudnieniu przez 24 godziny na dobę, co jest niedopuszczalne z perspektywy bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Szczególnie bulwersujące jest wskazanie przez Ministerstwo rzekomej niekonstytucyjności projektu ustawy o czasie pracy maszynistów, podczas gdy to właśnie strona rządowa popełniła delikt konstytucyjny wprowadzając do wcześniejszego projektu zapisy różnicujące normy czasu pracy w zależności od formy zatrudnienia maszynisty. Ponadto ministerstwo argumentuje, że stworzenie systemu nadzoru online nad czasem pracy maszynistów wymaga przygotowania dedykowanego oprogramowania, co oznaczałoby koszty dla budżetu. Tymczasem takie uzasadnienie jest zupełnie nieproporcjonalne wobec skali problemu – koszty wdrożenia systemu są znikome w porównaniu do całości wydatków na kolej, a jeszcze mniejsze znaczenie mają w zestawieniu z faktycznym zagrożeniem dla życia i zdrowia zarówno maszynistów, jak i pasażerów.

Ministerstwo odmawia powołania rzeczywistej komisji profilaktyki bezpieczeństwa ruchu kolejowego, argumentując, że „istnieje już ciało doradcze w UTK”. Jednak w jego składzie nie ma przedstawicieli związków zawodowych, co oznacza całkowite pominięcie głosu pracowników kolei w kwestiach bezpieczeństwa.

OPZZ i ZZM od lat działa w ramach dialogu społecznego i współpracy z rządem, dążąc do poprawy sytuacji na kolei. Od początku pracy nowej administracji rządowej staramy się współpracować z Ministerstwem, zgłaszamy problemy, przedstawiamy propozycje konkretnych rozwiązań, podejmujemy inicjatywy mające na celu poprawę bezpieczeństwa. Naszym priorytetem zawsze była merytoryczna dyskusja i szukanie wspólnych rozwiązań. Dlatego tym bardziej niepokoi nas fakt, że mimo naszej konstruktywnej postawy spotykamy się z całkowitym lekceważeniem. W odpowiedzi na naszą petycję czytamy wyłącznie uniki, biurokratyczne wyjaśnienia i deklaracje, które nie prowadzą do realnych zmian. Oczekujemy, że Ministerstwo Infrastruktury zacznie traktować nasze postulaty z należytą powagą.

Alternatywą dla dialogu społecznego jest eskalacja działań protestacyjnych. W trosce o bezpieczeństwo zarówno maszynistów, jak i pasażerów, oczekujemy pilnych działań oraz wiarygodnych i przekonujących sygnałów poświadczających, że Ministerstwo podejmie do tych kwestii z taką samą troską i odpowiedzialnością, jaką wykazuje strona społeczna.

*Z wyrazami szacunku,*

**Leszek Miętek**



Prezydent

Związku Zawodowego Maszynistów  
Kolejowych w Polsce

**Piotr Ostrowski**



Przewodniczący

Ogólnopolskiego Porozumienia  
Związków Zawodowych

