



głosuje **MY**

7-11 kwietnia



Razem piszemy naszą przyszłość

W pierwszych słowach chciałem serdecznie podziękować za Wasze zaufanie i wsparcie mojej kandydatury na listach poparcia w wyborach przedstawiciela załogi do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. To dla mnie ogromna motywacja by dalej nieustępliwie działać, by konsekwentnie dążyć do tego, abyśmy mieli realny wpływ na decyzje dotyczące naszej przyszłości.

Wyrazy wdzięczności kieruję do wszystkich osób zaangażowanych w akcję zbierania podpisów. Pomimo trudnych warunków dowiedliśmy, że wciąż mamy dużą wolę walki o lepsze jutro i pokazaliśmy prawdziwą siłę naszej społeczności! Udowodniliśmy, że w momentach wymagających szybkiego reagowania i skoncentrowania się na celu potrafimy zmobilizować się, demonstrować jedność i współdziałać w imię naszych wspólnych interesów.

To bardzo budujące w obliczu jednego z najtrudniejszych momentów w historii PKP CARGO S.A. Wśród załogi jest dużo niepewności wokół tego w jakim kierunku podąży spółka – rozwoju i odbudowywania pozycji rynkowej, czy okrajania zasobów do malejącego wolumenu przewozów. Wniosek zarządcy o przedłużenie do 30 czerwca br. terminu na sporządzenie

planu restrukturyzacyjnego jeszcze te nastroje i wątpliwości wielu z Was zapewne pogłębił.

Pracownicy Spółki nie są i nie mogą być jedynie biernymi obserwatorami sytuacji. Potrzebujemy silnego głosu wszędzie tam, gdzie zapadają kluczowe decyzje dla jej przyszłości. A skoro w zarządzie załoga została go pozbawiona, musimy skupić naszą uwagę na Radzie Nadzorczej PKP CARGO S.A. Po to, by decyzje nie były podejmowane ponad naszymi głowami bez naszej kontroli.

Wybory to jeden z etapów naszej walki o firmę, ale dzięki Waszemu wsparciu mamy realną szansę na przedstawiciela w ważnym organie Spółki. Dziękując każdej i każdemu z Was - z osobna i zbiorowo - za Wasze dotychczasowe zaangażowanie, wsparcie i determinację zachęcam do udziału w głosowaniu w dniach 7-11 kwietnia. Zapewniam Was, że swoje doświadczenie i kompetencje wykorzystam najlepiej jak tylko potrafię w interesie załogi. Zdaję sobie sprawę z ogromnej odpowiedzialności, dlatego na tym zadaniu będę koncentrował swoje wysiłki. Razem możemy więcej!

Tomasz Pietrek



Postawmy kropkę nad i!

W wyborach na przedstawiciela załogi w Radzie Nadzorczej PKP Cargo SA w restrukturyzacji VIII kadencji czeka nas głosowanie, które odbędzie się w dniach 7-11 kwietnia. Gorąco zachęcamy do udziału i oddania głosu na naszego kandydata. Tomasz Pietrek ma rywala, a zwycięzca może być tylko jeden.

W pierwszym etapie procedury wyborczej wymóg zebrania odpowiedniej liczby podpisów pracowników na listach poparcia spełniło tylko dwóch kandydatów na przedstawicieli załogi. Przypomnijmy, że próg wynosił 10 procent uprawnionych do głosowania (ok. tysiąc osób) pracowników spółki pod daną kandydaturą. Tomasz Pietrka wsparło ponad 2200 osób, a jego rywala — znacznie mniej. To dobry prognostyk na przyszłość, aczkolwiek wszystko właściwie zaczyna się od nowa i rozstrzygnie w głosowaniu.

Odbędzie się ono w dniach 7-11 kwietnia (poniedziałek-piątek) w dwóch równolegle dostępnych formułach. Pierwsza to tradycyjne zakreślenie symbolu X na karcie do głosowania i wrzucenie głosu do urny. Lokale wyborcze w zakładach pracy mają być czynne w godzinach 9-15. Całodobowe, oczywiście w odniesieniu do terminu 7-11 kwietnia, będzie za to gło-

wanie elektroniczne. Głos będzie można oddać z dowolnego urządzenia i adresu mailowego. Wiadomość mailowa wysłana na adres: wyboryPKPC@proton.me musi zawierać imię i nazwisko pracownika, szczegółowe miejsce zatrudnienia wraz ze stanowiskiem i indywidualny numer identyfikacyjny SAP oraz wskazywać kandydata. Przykładowo:

„Ja, ... (imię i nazwisko), zatrudniony w ... (biuro/wydział/sekcja itp.), miejsce aktualnego zatrudnienia... (Centrali/Zakładzie PKP CARGO SA w restrukturyzacji) oddaję swój głos na... (Tomasz Pietrka) jako kandydata na Członka Rady Nadzorczej – przedstawiciela pracowników.

Niezależnie od sposobu, głos można oddać wyłącznie na jednego kandydata oraz tylko na jeden z powyższych sposobów. Wybierajmy odpowiedzialnie!

Dalsze kroki ws. petycji z 20 listopada 2024 r.

Nie ustajemy w walce!

W reakcji na odpowiedzi Ministerstwa Infrastruktury na petycje ws. działań w newralgicznych obszarach, które sprowadzają się zasadniczo do ogólników, rozważań i przewidywań, OPZZ i ZMZ skierowały do podsekretarza stanu w MI Piotra Malepszaka kolejne oficjalne wystąpienia. Ze względu na wielką wagę podejmowanych w nich problemów ich treść publikujemy w całości.



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 rozczarowującą.

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, 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 wnioskowały o 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 GSM-R, 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 podejście do tych kwestii z taką samą troską i odpowiedzialnością, jaką wykazuje strona społeczna.

Szanowny Panie Ministrze,

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce oraz Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych przyjmują odpowiedź Ministerstwa Infrastruktury na naszą petycję dotyczącą pilnej potrzeby zapewnienia nowego taboru dla sektora przewoźników regionalnych w tym szczególnie spółki POLREGIO S.A. z rozgoryczeniem i zdumieniem zarazem. Reakcja Ministerstwa zdaje się całkowicie pomijać wagę problemu, który od dawna sygnalizujemy, oraz dramatyczną sytuację, w jakiej znalazła się ta Spółka.

Odpowiedź resortu składa się praktycznie jedynie z wyliczenia istniejących programów i funduszy, z których żaden nie przynosi realnych rozwiązań niezbędnych natychmiast, tu i teraz. Zamiast konkretnych, które mogłyby uratować tysiące miejsc pracy, zapewnić funkcjonowanie kolei regionalnej w Polsce i zapobiec katastrofie socjalnej, otrzymaliśmy deklaracje ewentualnych przyszłych inicjatyw, które nie są odpowiedzią na obecne wyzwania wymagające natychmiastowej i adekwatnej reakcji.

Od lat obserwujemy systematyczne marginalizowanie POLREGIO S.A. Spółki samorządowe zaś otrzymują wsparcie z funduszy unijnych, mogą swobodnie inwestować w nowoczesny tabor, podczas gdy POLREGIO S.A. przewożąca rocznie ponad 100 mln pasażerów rocznie zmuszana jest do realizacji przewozów (a także rynkowej konkurencji) czterdziestoletnimi składami.

Ministerstwo wskazuje na Fundusz Kolejowy, który rzekomo ma wspierać zakup taboru, ale faktycznie jego wykorzystanie uzależnione jest od decyzji marszałków województw. W efekcie POLREGIO S.A. nie ma dostępu do tych środków, a większość województw inwestuje wyłącznie w swoje własne spółki, pozostawiając narodowego przewoźnika z przestarzałym taborem i bez perspektyw na rozwój. Nie można pozostawiać losu POLREGIO S.A. w rękach ludzi i instytucji, które nie mają żadnej motywacji do tego, by dbać o dobro tego przedsiębiorstwa.

Dalsza degradacja POLREGIO S.A. oznacza jedno – miliony pasażerów pozostaną bez dostępu do transportu publicznego, a masowe wykluczenie komunikacyjne stanie się faktem. Już teraz widzimy skutki fatalnej polityki transportowej w Polsce – w wielu miejscowościach kolej jest jedynym dostępnym środkiem transportu. Odpowiedź Ministerstwa, w której podkreśla się, że Społeczny Fundusz Klimatyczny, czy Fundusz Modernizacyjny będą w przyszłości wspierały inwestycje w kolej, nie odnosi się do sedna problemu: POLREGIO S.A. nie może czekać kolejnych kilku lat, bo już teraz balansuje na granicy funkcjonowania.

Zakładając nawet, że POLREGIO S.A. ostatecznie uzyska dostęp do tych środków, pierwsze faktyczne dostawy nowego taboru mogą nastąpić dopiero za pięć lat. Tymczasem problem wymaga rozwiązania tu i teraz – spółka nie przetrwa w obecnym stanie tak długo. Jeśli nie zostaną podjęte pilne działania, to gdy nowe składy faktycznie trafią na tory, POLREGIO S.A. może już po prostu nie istnieć.

Ministerstwo odrzuciło nasz postulat stworzenia krajowego poolu taborowego, wskazując, że CPK planuje powołanie spółki typu ROSCO, która wynajmowałaby tabor przewoźnikom. Jednak nie podano żadnych szczegółów dotyczących harmonogramu tych działań ani gwarancji, że przewoźnicy regionalni, w tym POLREGIO S.A., będą mieli faktyczny dostęp do nowego taboru. Co więcej, informacje dostępne w domenie publicznej wskazują, że potencjalne stworzenie spółki typu ROSCO w ramach CPK dotyczy wyłącznie Kolei Dużych Prędkości i infrastruktury związanej z tym projektem. Tymczasem my mówimy o zupełnie innym problemie – dramatycznej sytuacji przewozów regionalnych, której rozwiązanie nie może opierać się na jednej inwestycji i efemerycznych planach powołania spółki taborowej przy CPK. Odpowiedź Ministerstwa w zakresie budowy ewentualnego poolu taborowego związanego z CPK nie odnosi się do przedmiotu naszej petycji i jest demonstracją niezrozumienia powagi sytuacji.

Wzywamy Ministerstwo Infrastruktury do podjęcia realnych działań w następujących obszarach:

- 1. Włączenie POLREGIO S.A. do krajowego systemu inwestycji w nowy tabor – spółka musi mieć dostęp do nowych składów, tak jak inne podmioty.**
- 2. Zmiana zasad finansowania taboru kolejowego – środki na modernizację muszą być dostępne także dla przewoźników narodowych, a nie tylko dla spółek samorządowych.**
- 3. Stworzenie strategii długofalowego finansowania kolei regionalnej – konieczne jest opracowanie spójnego planu, który zapewni stabilność i rozwój przewozów regionalnych oraz zapobiegnie dalszej degradacji systemu transportowego.**
- 4. Przeprowadzenia procedury zmiany własnościowej – spółka musi zostać objęta odpowiedzialnością właścicielską Ministerstwa Infrastruktury.**
- 5. Spółka POLREGIO S.A. musi być beneficjentem zamówionego i produkowanego obecnie taboru w ramach KPO – Ministerstwo ma obecnie przestrzeń na podjęcie wspólnie z Marszałkami Województw decyzji politycznej, która jest w tej chwili absolutnie niezbędna. Kluczowe jest to aby część taboru zamówionego w ramach KPO trafiło również do POLREGIO S.A. Jest to decyzja, którą można i należy podjąć teraz, zwłoka w tym zakresie jedynie pogłębi kryzys. Wzywamy ministerstwo do skorzystania z tej możliwości i zapobieżenia katastrofie.**

Jako Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce i Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych działamy odpowiedzialnie i konsekwentnie dążymy do konstruktywnego dialogu. Naszym celem nie jest eskalacja napięć ani podejmowanie radykalnych kroków – ale nie możemy zaakceptować sytuacji, w której Ministerstwo ignoruje nasze postulaty i traktuje je jako nieistotne.

Apelujemy do Pana Ministra o realne otwarcie się na dialog i podjęcie konkretnych decyzji, zanim będzie za późno. Dalsza bezczynność oznacza nie tylko upadek POLREGIO S.A. ale również dramatyczne konsekwencje społeczne dla milionów mieszkańców Polski, dla których kolej to jedyny sposób na codzienne funkcjonowanie.

Szanowny Panie Ministrze,

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce i Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych z niezrozumieniem przyjmują odpowiedź Ministerstwa Infrastruktury na naszą petycję dotyczącą zapewnienia sprawiedliwej konkurencji między transportem drogowym a kolejowym. Niestety, po raz kolejny spotykamy się z próbą zbycia naszych postulatów poprzez ogólnikowe deklaracje i wybiórcze podejście do problemów, które w rzeczywistości wymagają pilnych działań.

Ministerstwo w swojej odpowiedzi odnosi się do rzekomego wyrównywania konkurencyjności pomiędzy gałęziami transportu, lecz pomija kluczowy fakt: transport drogowy jest w Polsce w ogromnym stopniu dotowany ze środków publicznych. 90% dróg w Polsce jest bezpłatnych dla kierowców, a to oznacza, że infrastruktura ta jest finansowana przez podatników, remontowana i rozbudowywana za środki publiczne, a następnie przekazywana do nieodpłatnego użytku. Tymczasem transport kolejowy, nie tylko nie jest wspierany, ale jest obciążany jednymi z najwyższych stawek dostępu do infrastruktury w Europie! Ministerstwo nie może jednocześnie przyjmować takiej polityki i oczekiwać, że kolej będzie się rozwijać.

Z przykrością musimy również odnieść się do często powtarzanych argumentów, jakoby kolej powinna „stać się bardziej konkurencyjna”, „dostosować się do realiów rynkowych” i „unowocześnić swoje struktury organizacyjne”. Otóż sektor kolejowy od lat przechodzi gruntowną restrukturyzację, wdraża nowoczesne rozwiązania i dostosowuje się do wymogów rynku. Jesteśmy otwarci na innowacje i zmiany, ale nie możemy dłużej akceptować sytuacji, w której to właśnie kolej – najbardziej ekologiczny, efektywny i bezpieczny środek transportu – jest traktowana jak sektor, który ma dostosowywać się do warunków dyktowanych przez transport drogowy, zamiast działać w warunkach uczciwej konkurencji.

Fakty są jednoznaczne: po polskich drogach przewożone jest rocznie 2 miliardy ton ładunków, podczas gdy koleją nieco powyżej 200 milionów ton. Dla porównania, jeszcze kilkanaście lat temu tylko PKP Cargo przewożyło tyle ładunków, ile obecnie cały sektor kolejowy łącznie! To jest rezultat wieloletniej polityki marginalizacji kolei, a nie naturalnych zmian na rynku transportowym.

Ministerstwo odsyła nas do przykładów zagranicznych, które nijak się mają do polskich realiów. Porównywanie sytuacji w Polsce do Niemiec, gdzie kolej jest od dekad priorytetem jeśli chodzi o tamtejszą, niezwykle konsekwentną, politykę transportową i ma realne wsparcie państwa, jest nie tylko nietrafione, ale wręcz cyniczne. W naszej petycji jasno wskazaliśmy na konieczność obniżenia stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, przywrócenia równych warunków konkurencji i wprowadzenia realnych mechanizmów wspierających transport intermodalny oraz kolejowe przewozy masowe. Ministerstwo jednak zbywa te postulaty, zamiast podjąć rzeczywiste działania.

Nie możemy zaakceptować sytuacji, w której Ministerstwo odpowiada na nasze postulaty jedynie poprzez ogólnikowe deklaracje i odniesienia do nieskutecznych strategii, zamiast przedstawić realne kroki, które mogą zostać podjęte tu i teraz. Odsyłanie do przyszłych analiz, rozważań i niekonkretnych planów nie rozwiąże problemu, który od lat się pogłębia.

Dlatego ponownie apelujemy do Pana Ministra o podjęcie konkretnych działań:

- 1. Obniżenie stawek dostępu do infrastruktury kolejowej do poziomu porównywalnego z transportem drogowym – obecny system jest skrajnie niesprawiedliwy i prowadzi do marginalizacji kolei.**
- 2. Wprowadzenie realnych regulacji wspierających kolejowe przewozy intermodalne i masowe, zamiast powoływania się na nieskuteczne ulgi.**
- 3. Stworzenie spójnej strategii ekologicznej, w której kolej zostanie realnie uznana za priorytetowy środek transportu.**
- 4. Zmniejszenie ruchu pojazdów ciężarowych przewożących ciężkie masowe ładunki na dużych odległościach i przewozy tranzytowe, co poprawi bezpieczeństwo i ograniczy emisję CO₂.**
- 5. Zaprzestanie faworyzowania transportu drogowego kosztem kolei i podjęcie działań, które faktycznie wyrównają warunki konkurencji.**

6. Włączenie infrastruktury kolejowej do kluczowych inwestycji logistycznych i przemysłowych – konieczne jest uwzględnienie w planach rozwoju infrastruktury kolejowej zwiększenia dostępu kolei do portów morskich oraz lepszej integracji z siecią boczną. Wymaga to także zmian w przepisach prawa budowlanego oraz zasadach wydawania zezwoleń na budowę dla dużych inwestycji logistycznych i magazynowych, tak aby każda nowa inwestycja tego typu była zobowiązana do zapewnienia połączenia z siecią kolejową. Analogiczne rozwiązania powinny obowiązywać przy planowaniu i rozbudowie specjalnych stref ekonomicznych, gdzie infrastruktura kolejowa musi stać się integralnym elementem projektów inwestycyjnych.

Jako strona społeczna od lat wykazujemy daleko idącą cierpliwość i gotowość do dialogu. Nie domagamy się preferencyjnego traktowania, lecz uczciwości i elementarnej sprawiedliwości w polityce transportowej. Oczekujemy, że Ministerstwo Infrastruktury podejdzie do tych kwestii z należytą powagą i przestanie unikać odpowiedzialności. Większość decyzji, które mogą leżeć u podstaw rozwiązania tych problemów leży w gestii Pana Ministra.

Z wyrazami szacunku,

Leszek Miętek
Prezydent
Związku Zawodowego Maszynistów
Kolejowych w Polsce

Piotr Ostrowski
Przewodniczący
Ogólnopolskiego Porozumienia
Związków Zawodowych

MATERIAŁ PARTNERSKI MATERIAŁ PARTNERSKI MATERIAŁ PARTNERSKI MATERIAŁ PARTNERSKI MATERIAŁ PARTNERSKI MATERIAŁ PARTNERSKI MATERIAŁ PARTNERSKI MATERIAŁ PARTNERSKI

Z POLREGIO szybciej niż samochodem

Czy kolej regionalna może być konkurencją dla samochodu? POLREGIO udowadnia, że tak. W siatce połączeń tego przewoźnika jest około 30 tras, które pociągiem można pokonać co najmniej o 15 minut krócej niż transportem drogowym.

Kolej lepsza niż samochód

Za wyborem pociągu jako optymalnego środka transportu przemawia komfort przejazdu i oszczędność pieniędzy – ale często także czasu. Jest to też rozwiązanie o wiele przyjaźniejsze dla środowiska. Pasażer kolei, w przeciwieństwie do kierowcy samochodu, może odpoczywać w trakcie podróży. Jedynym ponoszonym przez niego wydatkiem jest opłata za bilet, podczas gdy na cenę korzystania z samochodu składają się koszt paliwa, ubezpieczenia i eksploatacji pojazdu, a niekiedy również parkowania. Poszukiwanie miejsca postojowego wpływa także

na finalny czas podróży.

W popularnych kurortach, na przykład nad morzem, zaparkowanie samochodu w pobliżu plaży – zwłaszcza w trakcie sezonu turystycznego – może stanowić spore wyzwanie. Alternatywą jest podróż koleją – stacje znajdują się często w niewielkiej odległości od wybrzeża i zlokalizowanych tam atrakcji. Dodatkowym atutem będzie też swoboda przemieszczania. Ma to szczególne znaczenie w przypadku pieszych wędrówek – w podróż powrotną można ruszyć z dowolnej, dogodnej lokalizacji.

Gdzie warto wybrać kolej regionalną

Część tras, nawet przy standardowym natężeniu ruchu na drogach, wypada zdecydowanie na korzyść kolei. Przykładowo: ze stacji Opole Główne do stacji Wrocław Główny z POLREGIO można dotrzeć już w niewiele ponad 65 minut,



samochodem zajmie to od 80 do nawet 105 minut. Z Warszawy Wschodniej do Łodzi Fabrycznej pasażer kolei może dojechać nawet w 100 minut zamiast w 120. Z Oławy do centrum Wrocławia pociągiem można dostać się w mniej niż 25 minut. Ta sama trasa pokonywana autem zajmie między 30 a 40 minut, a w godzinach szczytu komunikacyjnego nawet od 60 do 90 minut.

To można zmienić w 15 minut!

ZM nie zwalnia w walce o poprawę bezpieczeństwa na kolei. O poważnych deficytach w tym zakresie i wynikających z nich zagrożeniach oficjalnym pismem poinformowany został prezydent RP Andrzej Duda oraz minister spraw wewnętrznych i administracji Tomasz Siemioniak.

Okazją do tego było posiedzenie plenarne Rady Dialogu Społecznego, najważniejszej krajowej instytucji trójstronnej, obchodzącej w tym roku 10-lecie istnienia. W tym ważnym gremium ZM – za pośrednictwem OPZZ – ma swojego stałego przedstawiciela w osobie prezidenta Leszka Miętka. Nawiązując do jednego z wiodących tematów posiedzenia Rady 27 lutego, jakim była transformacja cyfrowa, szef ZM zasygnalizował prezydentowi RP – zwierzchnikowi Sił Zbrojnych i ministrowi Siemioniakowi poważne zagrożenia dla transportu kolejowego w Polsce.

W pisemnym wystąpieniu zwrócił uwagę na regulacje dotyczące sposobu komunikacji między maszynistami a dyżurnymi ruchu w zakresie przewozu ładunków niebezpiecznych czy sprzętu wojskowego. Wiąże się z wciąż stosowaną na polskiej kolei archaiczną radiołącznością analogową i przekazywaniem informacji poprzez otwarte kanały radiowe. Uzyskanie do nich dostępu jest stosunkowo łatwe i tanie, czego dowodzą liczne przypadki zatrzymywania pociągów za pomocą systemu radio-stop przez osoby nieuprawnione. Zjawisko to przybrało już rozmiar istnej plagi – takich zdarzeń jest po kilkaset rocznie (w latach 2015-23 między 500 a 775), co znajduje odzwierciedlenie w spóźnieniach pociągów.

W obliczu trwającego od 2022 r. za wschodnią granicą konfliktu zbrojnego oraz rosnących zagrożeń związanych z działalnością sabotażową czy terrorystyczną, korzystanie z otwartego kanału pociąga za sobą inne dodatkowe poważne ryzyka - np. dla bezpieczeństwa transportów strategicznych oraz przewozów towarów wysokiego ryzyka. O narażaniu zdrowia i życia pracowników kolei, ale nie tylko, nie wspominając. W sierpniu 2023 r. na Pomorzu Zachodnim i w Wielkopolsce doszło do skoordynowanej akcji. Włamanie na kolejowe częstotliwości, nazwane na wyrost atakiem hakerskim, skończyło się wówczas na zatrzymaniu wielu pociągów, emisji hymnu Rosji i przemówienia Władimira Putina. Sprawca lub sprawcy całego zamieszania, noszącego wszelkie znamiona testowania odporności systemu, nie zostali złapani do dzisiaj.

W piśmie prezydent ZM przypomina wcześniejsze interwencje w tej sprawie na różnych szczeblach: w Urzędzie Transportu Kolejowego, Ministerstwie Infrastruktury, PKP Polskich Liniach Kolejowych, na forum sejmowych i senackich Komisji Infrastruktury. Brak pożądanych efektów – jak przynajmniej – skłonił



go do bezpośredniego przedłożenia tej kwestii zwierzchnikowi Sił Zbrojnych RP, ponoszącemu szczególną odpowiedzialność za bezpieczeństwo kraju i infrastrukturę krytyczną.

Warto w tym miejscu dodać, że zasygnalizowanym problemem zainteresowały się media, które alarmowały opinie publiczną. W grudniu 2024 r. w programie „Czarno na białym” stacji TVN 24 wyemitowany został reportaż pt. „Przejazd niestrzeżony”, podejmujący problematykę bezpieczeństwa na kolei w kilku aspektach. Dwie dziennikarki na uzyskanie wiedzy i narzędzi umożliwiających sparaliżowanie kolei potrzebowały kilkunastu minut pracy przy komputerze oraz 150 złotych. Skończyło się na odwołaniu członka zarządu PKP PLK odpowiedzialnego za transformację cyfrową.

Po posiedzeniu Rady Dialogu Społecznego w Pałacu Prezydenckim szef ZM spotkał się z dziennikarzami. W rozmowach podkreślał, że regulacje w tej newralgicznej sprawie można zmienić niemal natychmiast. - Kwestie informowania przez maszynistę dyżurnego ruchu o przewozie ładunków niebezpiecznych można załatwić jedną decyzją, w 15 minut. Przypomnę, że Polska jest hubem militarnym, fundamentalnym w kontekście wojny w Ukrainie. Stwarzanie korzystnych okoliczności do pozyskiwania drogą radiową poufnych informacji jest czymś zdumiewającym i groźnym – ostrzegął prezydent Miętek, dodając że sprawą zajmie się Biuro Bezpieczeństwa Narodowego.

■
(R)

W skrócie

PKP INTERCITY. Podsumowanie prac zespołów roboczych monitorujących bezpieczeństwo, złożonych z przedstawicieli ZSM i administracji PKP Intercity ma nastąpić na spotkaniu 8 kwietnia. Prace z udziałem pięciu naszych przedstawicieli trwają od grudnia ubiegłego roku. Po pierwszym kwartale tego roku miało nastąpić ich podsumowanie. Tak też się stanie, strony wyznaczyły termin na 8 kwietnia. Tematyka prac zespołów jest bardzo obszerna. Dotyka właściwie każdego aspektu dotyczącego maszynistowskiej pracy oraz związanych z nią obciążeń, a także procesów rekrutacji kandydatów czy procesów szkoleniowych.

POLREGIO SA. Z funkcji wiceprezesa przewoźnika odwołany został Roman Smółka. Stanowisko to pełnił od 20 czerwca 2024 roku.

PKP CARGO SA W RESTRUKTURYZACJI. Stanowisko członka zarządu ds. finansowych spółki od 17 lutego objął Michał Łotoszyński. Wcześniej zawodowo związany był m.in. z sektorem bankowym: PKO Bank Polski, Towarzystwo Emerytalne PKO S.A. oraz BOŚ Investment Mgt oraz pełnił funkcję członka zarządu ds. finansowych w PZU Tower, Arcus S.A. oraz Arcus Systemy Informatyczne. Zarządzał także firmą wynajmu samochodów osobowych i dostawczych – 99RENT Sp. z o.o.

Absolwent Wydziału Zarządzania i Marketingu Uniwersytetu Łódzkiego. Ukończył i zdał egzamin MBA w Gdańskiej Fundacji Kształcenia Menedżerów oraz na Rotterdam School of Management, Erasmus University.



Zielone PKP Intercity

Już w 2026 roku spółka chce 100% prądu z odnawialnych źródeł energii wykorzystywać w zapleczech technicznych, warsztatach i innych budynkach. Z zielonej energii będą korzystały niedługo także pociągi przewoźnika.

PKP Intercity od kilku lat kupuje nowoczesne lokomotywy, składy i wagony oraz buduje przyjazną środowisku infrastrukturę postojową. Dzięki temu flotę przewoźnika zasilają już i zasilą w przyszłości nowe pojazdy o znacznie mniejszej emisji CO₂. PKP Intercity oczekuje m.in. na dostawę 35 hybrydowych zespołów trakcyjnych od nowosądeckiego Newagu, które pozwolą na ograniczenie używania silników spalinowych na trasach bez elektryfikacji. Trwa postępowanie na 42 piętrowe energooszczędne elektryczne zespoły trakcyjne z możliwością rozszerzenia zamówienia o następne 30 pojazdów.

Wypracowywane rozwiązania opierające się na odnawialnych źródłach energii mają umożliwić PKP Intercity wykorzystywanie na większą skalę w przewozach

pasażerskich energii elektrycznej wyprodukowanej z OZE. Już w 2026 roku spółka planuje, żeby 25% energii trakcyjnej, czyli tej wykorzystywanej do ruchu pojazdów przewoźnika, będzie pochodziła właśnie z OZE. Warto podkreślić, że udział procentowy energii z OZE w wolumenie energii trakcyjnej będzie stale rósł, aby w 2030 roku stanowić 50% całości.

PKP Intercity rozwija sieć stacji postojowych oraz zapleczy technicznych, które mają bardzo duży wpływ m.in. na utrzymanie taboru. Wykonując modernizacje bądź rozbudowę swoich stacji postojowych PKP Intercity m.in. uwzględnia rozwój instalacji fotowoltaicznych, które produkują energię z odnawialnych źródeł wykorzystywaną na potrzeby własne. Takie działanie pozwala m.in. optymalizować



koszty. Plany spółki zakładają, że już w kolejnym roku 100% energii nietrakcyjnej będzie pochodziła z odnawialnych źródeł energii. ■

Z prac Rady Krajowej

Na posiedzeniu 5 marca Rada Krajowa ZMZ przyjęła szereg ważnych decyzji i wypracowała strategię działania w newralgicznych dla członków związku obszarach.

Rada wnikliwie przyjrzała się sytuacji w poszczególnych spółkach. Omówiła ją ze szczebla sektorów ZMZ – pasażerskiego, towarowego i spółek samorządowych. Pozwala to na bardziej konstruktywne wnioski i wypracowanie skuteczniejszych środków zaradczych. Głos kolejno zabierali przedstawiciele ZMZ u różnych przewoźników. Poruszana problematyka dotyczyła zwłaszcza kwestii płacowych, taborowych i warunków pracy maszynistów. Więcej na te tematy można znaleźć na poprzednich stronach GM.

Rada przyjęła również uchwałę zwołującą Krajowy Zjazd Delegatów ZMZ. Najwyższa władza w związku zbierze się w dniach 10-11 kwietnia w Masłowie k. Kielc. Wcześniej Rada musiała podjąć wiele spraw organizacyjnych przygotowujących sprawny przebieg spotkania, jak np. przyjęcie porządku obrad, wybór prowadzących Zjazd, rekomendacje Komisji Statutowej, weryfikacja wykazu imiennego delegatów itp.

Rada podjęła również decyzję wprowadzającą zmiany w regulaminie pracy sektorów. Dotyczy ona możliwości udziału części członków Rady Sektora w posiedzeniu – w zależności od potrzeb związanych z tematyką danego spotkania.

W sprawach bieżących poruszony został temat efektów szkoleń dla biegłych sądowych, a zarazem sformułowane wytyczne dla uczestników obu edycji. Prezydium ZMZ podzieliło się również z Radą Krajową informacjami z rozmów i spotkań na różnych szczeblach, w tym m.in. z przebiegu posiedzenia Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa czy RDS. Omówiono również kwestie organizacyjne flagowych imprez ZMZ - turnieju piłki nożnej oraz Centralnych Obchodów Dnia Maszynisty Kolejowego, które odbędą się w Olsztynie w dniach 11-13 września. Organizatorzy przyjmują już zgłoszenia uczestników. ■



Wyrok za Budzyń

Na 4 lata bezwzględного więzienia sąd skazał sprawcę wypadku na przejeździe kolejowodrogowym w Budzynie. W jego wyniku zginęło dwóch naszych kolegów – maszynista i rewizor.

25-letni kierowca ciężarówki, która 10 stycznia 2024 r. wjechała pod pociąg Polregio, otrzymał także pięcioletni zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych. Prokuratura oskarżyła go o nieumyślne spowodowanie katastrofy w ruchu lądowym ze skutkiem śmiertelnym i zażądała dla niego 5 lat więzienia. Jak przekazał prok. Marcin Wyszyński z Prokuratury Rejonowej w Wągrowcu: „oskarżony umyślnie naruszył podstawowe przepisy ruchu drogowego i swoim nieodpowiedzialnym zachowaniem spowodował nieodwracalne skutki zarówno dla pokrzywdzonych, jak i ich rodzin”.

Podczas procesu Bartosz Ż. nie przyznał się do winy, zrzucając ją na trudne warunki atmosferyczne – mgłę i oblodzenie jezdni. Jego obrońcy wnosili o 1,5 letni wyrok więzienia. Wyrok Sądu Okręgowego w Poznaniu nie jest prawomocny. ■

Nasze koleżanki

Według prowadzonego przez UTK Krajowego Rejestru Maszynistów i Prowadzących Pojazdy Kolejowe, ważne świadectwo maszynisty posiada w Polsce 76 kobiet. To stosunkowo niewiele, bo 0,6% spośród wszystkich maszynistów, ale koleżanek przybywa w tak szybkim tempie, że w ciągu roku-dwóch lat ich liczba pewnie dobieje do setki.

Z danych UTK wynika, że pod koniec 2019 r. maszynistek było zaledwie 25. Oznacza to, że w ciągu 5 lat liczba kobiet w tym zawodzie wzrosła w Polsce aż trzykrotnie! W większości krajów Europy odsetek kobiet prowadzących pociągi oscyluje w granicach kilku procent. W statystykach Komisji Europejskiej w tym zakresie przodują kraje skandynawskie: Norwegia i Szwecja oraz Belgia.

We wrześniu 2024 r. maszynistka Nancy Steffens z Deutsche Bahn (na zdjęciu obok) zawiozła gości z ogólnoeuropejskiej branży kolejowej na międzynarodowe targi kolejowe Innotrans w Berlinie. Była w składzie dwuosobowej obsady pociągu ICE z Brukseli do stolicy Niemiec, jadącego momentami z prędkością 250 km/h.

W Polsce wśród kobiet dużo większą popularnością cieszą się inne zawody kolejarskie. W kilku panie mniej lub bardziej przewyższają mężczyzn pod względem liczebności. Tak jest zwłaszcza z zawodem kasjera. Na koniec 2023 r. kasjerek było ponad 1000 (92,4 proc. pracowników na tym stanowisku), a kasjerów mniej niż 100 (7,6 proc.). Innymi przykładami mogą być zawody: dróżnika (ponad 990, czyli 72 proc. to kobiety), zwrotniczego (ponad 1070, czyli 60 proc.) oraz konduktora (prawie 950, czyli 53 proc.).

W innych kolejarskich zawodach najwięcej pań pracuje na stanowisku dyżurnego ruchu – ponad 3900 (niecałkowicie 47 proc.) i nastawniczego (ok. 2000, czyli prawie 48%). Dużo jest też pań-kierowniczek pociągu (ponad 1500, czyli prawie 35%). W 2023 roku, z którego pochodzą dane UTK, ani jedna kobieta nie pracowała jako manewrowy albo ustawiacz.

R



Nie przegap!

Areną tegorocznego Turnieju Piłki Nożnej o Puchar Prezesa PKP S.A. i Prezydenta ZZM będzie Leszno. Zapisy już trwają - drużyny należy zgłaszać do 30 marca.

XXVI już edycja największej imprezy sportowo-rekreacyjnej na kolei zbliża się szybkimi krokami. Zawody zostaną rozegrane w dniach 26-27 czerwca na obiektach IV-ligowego klubu KS Polonia Leszno. Czyli w zupełnie nowym miejscu, gdzie turniej zagości po raz pierwszy. Sportowe emocje, duch rywalizacji fair-play i dobra zabawa gwarantowane! Trudy organizacji turnieju wzięły na siebie MZZM w Poznaniu.

Zgłoszenia drużyny należy dokonać mailowo w terminie do 30 marca na adres:

bogdanjanczak@gmail.com lub info@polonia1912leszno.pl

(L)



PamiętaMY!

W trzynastą rocznicę katastrofy kolejowej pod Szczekocinami przedstawiciele ZKM oddali hołd pamięci ofiar jednej z najstraszliwszych tragedii, która pochłonęła życie 16 osób.



Nasza delegacja, z wiceprezydentem Tomaszem Pietrkiem na czele, w asyście pocztów sztandarowych ZKM: w IC Kraków, IC Katowice oraz PR Kraków złożyła wiązanki i zapaliła znicze pod pomnikiem upamiętniającym ofiary w pobliskich Chałupkach. Działo się to w przededniu smutnej rocznicy katastrofy - w niedzielę 2 marca. W tym roku lokalne władze nie zdecydowały się na zorganizowanie żadnych uroczystości z tego tytułu. Dość licznie przybyłym, jak co roku, kolejarzom z różnych spółek musiała jeszcze wystarczyć modlitwa w miejscowym kościele na mszy w intencji ofiar, wśród których było pięciu naszych Kolegów.

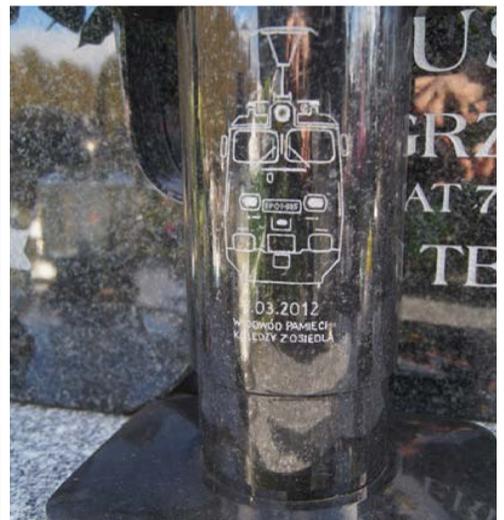
W wyniku czołowego zderzenia dwóch pociągów pasażerskich życie na służbie stracili 3 marca 2012 r. maszynista Andrzej Mikołajczyk, kierownik pociągu Benedykt Szmidt i kon-

duktor Zbigniew Rudnik - w składzie interREGIO 13126, a także maszynista Szymon Cieślak i pomocnik maszynisty Radosław Pustoła - w TLK 31101. Mimo upływu lat, pamięć o Nich wciąż jest jednak w kolejarzkim środowisku żywa, czego najlepszym dowodem są odwiedziny miejsc pochówku na warszawskim Bródnie i Tarchominie oraz w Szczecinie.

Towarzyszą im wspomnienia, zaduma i refleksja nad kruchością życia, przerwane nagle w trakcie wykonywania obowiązków zawodowych. Katastrofa w Szczekocinach boleśnie również przypomina, jak ważna jest ciągła dbałość o bezpieczeństwo i jak ważne jest uczenie się na błędach, by zapobiegać podobnym zdarzeniom w przyszłości. ■

(raz)





Nasi przedstawiciele odwiedzili również - w rocznicę śmierci - miejsca spoczynku zasłużonych dla ZZM: Kazimierza Adamca - twórcę biesiadnego hymnu ZZM oraz Michała Wawrzyniaka, byłego wiceprezydenta.

Stacja Emerytura Nie mówimy żegnaj



Kazimierz Krejner, maszynista Warszawskiej Kolei Dojazdowej, ostatnią służbę pełnił 11 lutego.

Wieloletni członek związku (m.in. były zastępca przewodniczącego ZZM w WKD) na kolei był zatrudniony od 1982 r. Odchodzącego na emeryturę pożegnali: współpracownicy, naczelnicy wydziału oraz przedstawiciele ZZM WKD. Dziękujemy za wieloletnią współpracę i zaangażowanie oraz życzymy wszystkiego najlepszego na nowym etapie życia!

(SW)



Uroczyste spotkanie 7 lutego stanowiło swego rodzaju pożegnanie, a zarazem podziękowanie od wszystkich kolegów: maszynistów instruktorów, maszynistów oraz emerytów mających przyjemność współpracować z Waldemarem Oblizajkiem, maszynistą instruktorem Wielkopolskiego Zakładu Polregio w Poznaniu.

Praktycznie całe swoje życie zawodowe spędził w ruchu pasażerskim. Łącznie przepracował 45 lat - jako elektryk, maszynista trakcji elektrycznej, a ostatnie 14 lat jako maszynista instruktor.

Spotkanie w Gnieźnie przebiegło w bardzo miłej atmosferze. Do przechodzącego na emeryturę jubilata skierowano bardzo wiele ciepłych słów, które bardzo Waldemara Oblizajka wzruszyły.

Za pośrednictwem GM wszyscy koledzy raz jeszcze dziękują za profesjonalne podejście do pracy zawodowej i związkowej oraz koleżeńskie relacje.

(BJ)



Po 43 latach pracy w PKP na różnych stanowiskach, głównie jako maszynista, na zasłużoną emeryturę przeszedł Wojciech Kalinowski z Zachodniego Zakładu PKP Cargo.

Za osiągnięcia w pracy zawodowej w 2020 roku wyróżniony odznaczeniem resortowym „Zasłużony dla Transportu RP”. Czynniki zaangażowany społecznie jako radny kilku kadencji. Dzięki m.in. jego inicjatywie Rada Miejska w Chociwlu podjęła w 2017 r. uchwałę o przemianowaniu nazwy jednej z arterii na ulicę Maszynistów Kolejowych.

Dał się poznać także z dużego zaangażowania w działalność związkową - m. in. jako przewodniczący Rady Koła MZZM Szczecin, delegat na KZD i członek Krajowej Komisji Rewizyjnej RK ZKM. Organizator licznych imprez sportowo-rekreacyjnych w Chociwlu dla członków związku i ich rodzin.

Na specjalnej uroczystości z okazji przejścia na emeryturę 1 marca za te wszystkie wspólne lata otrzymał podziękowania od Prezydium RK ZKM, dyrekcji zakładu pracy i przybyłych kolegów.

Dołączamy się do życzeń wszelkiej pomyślności i zdrowia!

(red)



Ostatnią, po 40 latach pracy, służbę starszy maszynista Jacek Bartosik odbył 19 lutego na pociągu nr 88274.

Od 2008 r. do przejścia na emeryturę pracował jako starszy maszynista w Sekcji Kołobrzeg Zachodniopomorskiego Zakładu Polregio w Szczecinie. Za swoją pracę wyróżniony odznaką „Zasłużony dla Kolejnictwa”.

Wieloletni członek ZKM, który dał się poznać jako dobry pracownik i kolega. Na stacji końcowej Szczecinek żegnali go koleżanki i koledzy z Sekcji Kołobrzeg i Białogard oraz przybyli goście. W imieniu wszystkich pracowników i gości pomyślności na nowej drodze życia i spełnienia wszystkich marzeń na emeryturze życzą

koledzy i koleżanki oraz pracownicy Polregio Szczecin

Cytat miesiąca

**PROJEKT POWODOWAŁBY ZNAČNE SKUTKI FINANSOWE DLA BUDŻETU PAŃSTWA
OBEJMUJĄCE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA
STUDIUM WYKONALNOŚCI ZAŁOŻEŃ DLA SYSTEMU TELEINFORMATYCZNEGO,
ANALIZY JEGO FUNKCJONALNOŚCI ORAZ BUDOWY I UTRZYMANIA**



**SYSTEMU TELEINFORMATYCZNEGO SŁUŻĄCEGO
DO EWIDENCJI CZASU PRACY MASZYNISTÓW PROWADZONEJ PRZEZ PREZESA UTK,
A TAKŻE PRZEWIDYWANE KOSZTY NADZORU
ZWIĄZANE Z ZATRUDNIENIEM DODATKOWYCH OSÓB W URZĘDZIE**

Tak Piotr Malepszak, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, uzasadnił odmowę uchwalenia ustawy o czasie pracy maszynisty w odpowiedzi resortu na petycję OPZZ i ZZM ws. poprawy bezpieczeństwa. Warszawa, 21 lutego 2025 r.

12-letni Kamil walczy ze złośliwym nowotworem mózgu.
Jest synem maszynisty Kujawsko-Pomorskiego Zakładu Polregio
w Bydgoszczy, członka MNZZM w Toruniu.

Pomóż chłopcu pokonać guza mózgu.



Kamil Rogatka

PRZEKAŻ 1,5%

Numer KRS

0000396361

Cel szczegółowy 1,5% podatku

0783555 Kamil

siepomaga.pl/kamil-rogatka



Maciej Baster

Prosimy o POMOC
dla Maciusia

Aby pomóc wystarczy
w formularzu PIT wpisać nr

KRS 0000037904

w rubryce
„Informacje uzupełniające
– cel szczegółowy 1,5% podaj:

12881 Baster Maciej



Z głębokim żalem zawiadamiamy,
że 1 marca br. w wieku 53 lat
zmarł nasz Kolega

Mirosław Sępowicz

maszynista PR Kraków

Rodzinie i bliskim wyrazy
głębokiego współczucia i żalu składają
Zarząd i członkowie
Małopolskiego ZZMK w Suchoj Beskidzkiej



Z wielkim smutkiem żegnamy naszą Koleżankę

Elżbietę Górecką

graficzkę Głosu Maszynisty od prawie 20 lat
b. pracownicę m.in. Kolei Mazowieckich
i Kolejowej Oficyny Wydawniczej

Mimo przeciwności losu do końca nie poddawała się
inspirując swoją odwagą,
wytrwałością i wiarą w lepsze jutro

Spozycuj w pokoju, Elu.
Redakcja



Wsparcie dla maszynistów | **Przekaż 1,5 proc. podatku**
i ich rodzin

**Jerzy
Tomczak**



Jeśli doceniasz jak ważne jest sprawne poruszanie się siłą nóg, które zaprowadzą Ciebie tam gdzie pragniesz i sprawność Twoich rąk, to podaj dłoń potrzebującemu Jerzemu.

Za tak niewiele można tak wiele.

Wystarczy 1,5 procent.

KRS 0000076301

z dopiskiem dla **Jerzy Tomczak**.

Z podziękowaniem maszynista-rencista z Kutna

**Krzysztof
Chebda**



Uszkodzenie kręgosłupa po wypadku, uszkodzenie nóg

JAK POMÓC?

Przekaż 1,5% podatku w PIT

1,5% **KRS 00000 20382**

Cel szczegółowy: **Krzysztof Chebda [ID: 5086]**

Wpłać darowiznę

Stowarzyszenie Sursum Corda

26 8805 0009 0018 7596 2000 0080

tytułem: **Krzysztof Chebda**

Podaruj Antosiewi

1,5%

KRS 0000387207

cel szczegółowy:
Antoni Smużynski



lub przekaż darowiznę:

85 1160 2202 0000 0001 9214 1142

Fundacja „Serce dla Maluszka”, ul. Kowalska 89, 43-300 Bielsko-Biała

Tytuł: 683 Antoni Smużynski

1,5%

dla Iwany
Stanisławskiej

Córka naszego kolegi cierpi na AUTYZM.
Pomóż zbierać środki na rehabilitację
i terapię. Dziękujemy! ❤️

KRS FUNDACJI: 0000127075

CEL SZCZEGÓŁOWY:

#853 Iwana Stanisławska



Humor

- Kota wczoraj kupiłem.
- Ooo, a dlaczego?
- Żona boi się myszy.
- Macie w domu myszy?
- Parę dni temu kilka przyniosłem.
- Przyniosłeś do domu myszy?!
- Po co?
- Zawsze chciałem mieć kota.

•

- Dlaczego politycy oszukują ludzi, którzy im ufają?
- Bo tych, którzy im nie ufają, trudniej oszukać.

•

Żona do męża:

- Kochanie, schodzę na chwilkę do sklepu na dole. Masz może jakieś życzenia?
- Tylko jedno – żebyś wróciła wyłącznie z tym, po co poszłaś...

•

Gabinet lekarski. Doktor zwraca się do pacjenta:

- Mam dla pana dwie wiadomości: dobrą i złą. Od której zacząć?
- Proszę zacząć od dobrej.
- Nie będzie pan musiał nosić okularów!
- Cieszę się! A jak brzmi ta zła?
- Przyszedł czas na rozpoczęcie nauki brajla.

•

Rozmowa dwóch koleżanek:

- Zebrałam się w końcu na odwagę i wygarnęłam chłopu, że potrzebuję więcej uwagi z jego strony.
- I co zrobił?
- Polubił moje zdjęcie sprzed trzech lat.



Modelarstwo



W pełni działający most zsypany piasku podsadzkowego wykonany w skali H0 został zaprezentowany podczas wystawy modelarskiej w Kozach. Maciej Rochowiak odwzorował znajdujący się na terenie KWK Centrum w Bytomiu szyb Witczak.

(gm)

Filatelistyka

Tajwańskie koleje są uwielbiane przez krajowych i zagranicznych podróżników, nic więc dziwnego, że tamtejsza poczta poświęciła im specjalny zestaw zawierający 5 znaczków.

Pierwsza od góry grafika przedstawia pociągi turystyczne „Mid-Summer

Formosa Train” i „Future – The Moving Beauty”. Druga: Shinkansensa typu 700T dla linii KDP o długości 349,5 km, łączącej północ z południem. Środkowa: wewnętrzną kolej kursującą pomiędzy terminalami lotniska Taoyuan.

Na czwartej widnieją lokomotywa parowa z końca XIX w. oraz lokomotywa diesla DL używana na kolei leśnej Alishan, a całość zamyka pociąg wąskotorowej (762 mm) przemysłowej kolei cukrowej Sugar Railway, o długości 86 km.

(LEW)



„Lokomotywa” Tuwima	▼	Brat Lolka z kres- kówki	Metro- polia Mali	Szklka dla dziecka	▼	Tkanina na garnitury	Oszu- stwo, prze- walka	Wódka z Węgier	Sygnatu- ra u dołu obrazu	▼	Pleciony z włosów	Urza- dzenie mobilne	Długi – Pinokia	Film Pasikow- skiego	▼	Twórca silników parowych
Neil, śpiewa „Oh, Carol”	2	Złota moneta wenecka				Strzela w parki		Stan w USA, z Augustą					11			Enklawa (spokoju, ciszy)
Europej- czyk z lejami w portfelu							Choroba żołądka	5			Wino lub FC ..., klub piłkarski					
... Beauforta (meteor.)						Auto z rodziny Fiata					Zespół 8 instru- mental- istów		Odzież, ubranie		Nauka o faunie	
		12			Mały, czarny ssak lub intrygant		... Rosberg (Formuła 1)					Rzeka w Cieszynie				
Wódz Zulusów	Rowy, płotki na parkurze													Z rodziny Shreka		Jadalnia na statku
Kradzież arty- styczna		Lewy dopływ Odry	Jed- nostka masy; 0,001 kg		Trunek produko- wany z ryżu		8	Bez- myślne, złośliwe żarty	Pier- wotny wzór czegoś	Lokal na tańce	Lotniarz z greckiej mitologii		Trans- fokator			
								... we krwi”, film Kurosawy								9
Czasem wsczy- nana o byle co	3	... Smith („Faceci w czerni”)		Powieść Rodziewi- czówny		Droga przy oberży					4	... i Psyche, para z mit. gr.				
„On” lub „ja”						Funkcja kogoś lub czegoś						Bandana	Kuty na cztery nogi			
				10		Na ... też, na pocie- szenie								Od- wiedziny (składać ...)		Jan, reżyser („Miasto 44”)
„Wy- buch” śmiechu, braw	Samochodzik		Miasto z dużym browarem		Stroi się w cudze piórka					Śpiewają- cy Stan		Głos Dziwaczki				
	6				Klepiec (ryba)	Odpor- ność na przeciwności	Stado dzikich koni na stepie						„Zbiórka” krów		Paliwo jądrowe	
Góra papier- zysk		Autor „Siedmiu przeciw Tebom”					7					Odgłos falujące- go morza				
						Komenda dla psa						Ziemiak w Poznaniu	1			
Smalił cholewki do Kasi Solskiej		Degusta- tor wina						Zakrętas, zawijas								
						Droga wytyczo- na dla narciarzy						... Scully („Z Archiwum X”)				

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 12 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

Rozwiązania krzyżówki nr 3 prosimy nadsyłać do 7 kwietnia 2025 r. pod adresem: ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 3”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę – weekendowy pobyt dla 2 osób w wybranym ośrodku CS Natura Tour. Rozwiązanie krzyżówki nr 2: „Sąsiedni tor”. Nagrodę – gadzety związkowe wylosował **Lukasz Bochenek** z Jędrzejowa. Nagrodę wysłamy pocztą. Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie adresu zamieszkania oraz pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.



Głos Maszynisty

BIULETYN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH W POLSCE

Wydawca: Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, tel. (22) 474 26 15, fax (22) 474 26 16, tel. kol. 922 474 26 15 lub 16

e-mail: glos.maszynisty@zzm.org.pl

Zespół redakcyjny: Rafał Zarzecki (redaktor naczelny), Paweł Spychalski. Współpraca: Grzegorz Moc, Józef Jakubina.

Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych oraz zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adyustacji, a także zmiany tytułów.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.

Druk – Drukarnia Papillon w Krakowie.

Wielkanoc

tylko z Naturą...

TERMIN

18-21.04.2025

Świnoujście	od	915	zł/os./pakiet
Ustka	od	945	zł/os./pakiet
Spała	od	890	zł/os./pakiet
Karpacz	od	935	zł/os./pakiet
Zakopane	od	1050	zł/os./pakiet

Cena zawiera m.in:

- zakwaterowanie
- wyżywienie HB (śniadanie i obiadokolację)
- ubezpieczenie NNW
- podatek VAT

SZCZEGÓŁY OFERTY:

Infolinia **22 266 87 65**
oraz nasze Biura Podróży
www.naturatour.pl