



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 1/257

STYCZEŃ 2026



Czy doczekamy się w końcu poważnego traktowania?

Kolejne pismo sygnowane przez podsekretarza stanu Piotra Malepszaka nie przynosi niestety realnych odpowiedzi na postulaty strony społecznej. Przynosi natomiast coś, co znamy aż za dobrze – lekceważenie zgłaszanych problemów, relatywizowanie zagrożeń i przerzucanie odpowiedzialności.

Zamiast merytorycznego odniesienia do kwestii nieuczciwej konkurencji i destabilizacji rynku pracy czytamy, że nasz postulat jest „zbyt ogólny”. Ostrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa państwa określane są jako „zbyt daleko idące”. Temat uznany został za zamknięty bez jakiegokolwiek refleksji.

Podsekretarz stanu Piotr Malepszak odpowiada nam statystyczną żonglerką i zakłębieniami o rekordowych przewozach. „Ponad 37 mln pasażerów w miesiącu” ma najwyraźniej wystarczyć za odpowiedź na pytania i niepokój ludzi, którzy tę kolej codziennie utrzymują w ruchu.

Liberalizacja rynku została potraktowana jak dogmat – proces „z definicji pozytywny”, niepodlegający dyskusji. Skutki społeczne, dumping kosztowy i rozpad stabilnych form zatrudnienia nie doczekały się nawet pobieżnej uwagi.

W sprawie kolei towarowej resort stwierdza wprost, że nie widzi żadnej polityki dyskryminacyjnej – wszystko ma być efektem „mechanizmów rynkowych”. Państwo występuje tu wyłącznie w roli biernego obserwatora postępującej degradacji sektora.

Podobnie w przypadku POLREGIO – odpowiedzialność za brak nowego taboru przerzucono w całości na spółkę, pomijając systemowe niedofinansowanie i rolę właściciela publicznego.

Bezpieczeństwo? Kilka stron o zamiarach, planach, systemach, technologiach i rozporządzeniach. Ani słowa o ludziach – o skutkach wypadków dla maszynistów, o ich zdrowiu psychicznym i realnym wsparciu po zdarzeniach. A w sprawie ustawy o czasie pracy maszynistów resort informuje jedynie: „trwają prace koncepcyjne”. To słyszymy od bardzo dawna.

Wreszcie, jeśli chodzi o prawa pracownicze i dialog społeczny, państwo umywa ręce: „realizacja pozostaje w sferze oddziaływania poszczególnych spółek”. Resort dystansuje się od odpowiedzialności, choć państwo jest jednocześnie regulatorem, właścicielem i decydentem.

Zamiast dialogu oferuje się nam knebel ze statystyk, zamiast decyzji – odwołania do procedur, zamiast odpowie-



Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTK-2-1.4605.48.2025

Warszawa, 12 grudnia 2025

Ogólnopolski Międzyzakładowy Komitet Protestacyjny Kolejarzy

Odpowiadając na wystąpienie z dnia 12 listopada 2025 r., w sprawie bieżącej sytuacji na kolei oraz apelu o dialog, przekazane za pośrednictwem Kancelarii Prezesa Rady Ministrów przy piśmie z dnia 18 listopada 2025 r., Nr BPRM.GP.4151.5.2025, uprzejmie proszę o przyjęcie poniższych informacji.

W odniesieniu do postulatu dotyczącego odstąpienia od polityki tworzenia nieuczciwej konkurencji w sektorze przewozów kolejowych – pasażerskich i towarowych, prowadzącej do celowego osłabienia spółek kolejowych i destabilizacji rynku pracy oraz stwarzania zagrożenia dla bezpieczeństwa gospodarczego, militarnego i energetycznego Polski, należy zwrócić uwagę, że przedmiotowy postulat jest bardzo ogólny i nie wskazuje na konkretne przykłady, które prowadzą do osłabiania spółek kolejowych i destabilizacji rynku pracy. Natomiast stwierdzenie dotyczące stwarzania zagrożenia dla bezpieczeństwa gospodarczego, militarnego i energetycznego Polski, jest daleko idące.

Początkowy fragment pisma przesłanego przez Ministerstwo Infrastruktury.

działności – lekceważenie postulatów i umniejszanie realnych problemów ludzi kolei.

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce nie uznaje takiego tonu i takiej treści za akceptowalną formę dialogu społecznego. Będziemy kontynuować i wzmacniać nasze działania – ponieważ bezpieczeństwo, warunki pracy i godność pracowników kolei nie są „zbyt ogólnym postulatem”.

Prezydium Rady Krajowej ZZM

P.S. Mimo zaproszenia na obrady Rady Krajowej ZZM w Jastrzębiej Górze nikt z Ministerstwa Infrastruktury się nie pojawił. To również jest forma odpowiedzi.

P.P.S. Skala lekceważenia strony społecznej jest tak duża, że podsekretarz stanu Piotr Malepszak nie zadał sobie nawet trudu, by poprawnie zaadresować własną odpowiedź. Pismo, będące reakcją na powołanie Międzyzakładowego Komitetu Protestacyjnego Kolejarzy, rozpoczyna się zwrotem do „Ogólnopolskiego Międzyzakładowego Komitetu Protestacyjnego Kolejarzy”.

Kto chce podpalić protest na kolei?

Nowory rok w polskiej kolei rozpoczął się od zadziwiającej eskalacji. Podczas posiedzenia sejmowej Komisji Infrastruktury 8 stycznia podsekretarz stanu ds. kolejnictwa Piotr Malepszak, zamiast rozliczenia grudniowego kryzysu, postanowił przerzucić odpowiedzialność na stronę społeczną, oskarżając nas o manipulacje i wprowadzanie opinii publicznej w błąd.

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce od dawna ostrzegał, że sposób, w jaki Ministerstwo Infrastruktury wprowadza konkurencję na polskie tory, musi skończyć się katastrofą. Została bowiem narzucona systemowi kolejowemu bez właściwych przygotowań, bez zabezpieczeń i bez dialogu społecznego. Blamaż RegioJet – masowe odwołania połączeń w niewralgicznym, przedświątecznym okresie – stał się tego najbardziej spektakularnym przykładem.

Wówczas słyszeliśmy, że „straszmy”, że „bronimy monopolu”, że „nie rozumiemy rynku”, „nie znamy się na wykresach ruchu” itp. Tymczasem rzeczywistość udowodniła, że to nie były jakieś abstrakcyjne lęki, lecz trafna diagnoza. Niestety, Ministerstwo Infrastruktury jest wciąż zabetonowane na głos specjalistów i praktyków.

Reakcje decydentów takich jak podsekretarz stanu ds. kolejnictwa Piotr Malepszak budzą najwyższe zdumienie i niepokój. Im bardziej potwierdza się wszystko, na co, jako związkowcy, wskazywaliśmy w licznych petycjach, pismach i wystąpieniach, tym bardziej się nas nie słucha i publicznie odsądza od wszelkiej czci. Tymczasem kompromitacja czeskiego przewoźnika to dalece nie najgorsze, co może nam się przydarzyć, jeśli przedstawiciel rządu nie zmieni swojego wrogiego nastawienia do polskiej kolei i tym samym do nas, jej największych obrońców.

Grudniowy chaos nie był oczywiście żadnym „wypadkiem” przy pracy ani efektem nagłego „falstartu”, jak przekonuje wszem i wobec Piotr Malepszak. Wręcz przeciwnie, był naturalnym, logicznym i oczywistym dla każdego kompetentnego kolejarza rezultatem polityki (bo strategią nie można tego nazwać) prowadzonej przez resort infrastruktury. Polityki, w której ideologia zastąpiła analizę i odpowiedzialność, a dialog społeczny został wyeliminowany i sprowadzony do rytualnych gestów pozbawionych jakiegokolwiek treści.

Ideologia zamiast strategii?

Kolej to bardzo skomplikowany, wielowymiarowy system, zależności – infrastrukturalnych, kadrowych, taborowych i bezpieczeństwa – w którym każde przesunięcie jednego elementu pociąga za sobą skutki dla pozostałych. Tu nie ma miejsca na eksperymenty i dezynwolturę administracyjnej liberalizacji. To nie jest po prostu jakiś „rynek”. Maszynistów ani pociągów nie kupuje się w supermarkecie, a połączeń kolejowych nie zamawia się jak pizzy w restauracji. Wprowadzanie, przed terminem

otwarcia rynku w ramach IV Pakietu Kolejowego, obcych przewoźników na najbardziej obciążone linie, w warunkach ograniczonej przepustowości i trwających modernizacji, bez mechanizmów skutecznej weryfikacji ich realnych zdolności operacyjnych, musiało doprowadzić do potężnej destabilizacji. Ostrzegaliśmy o tym, i tak się właśnie stało.



Leszek Miętek,
Prezydent ZKM

Nadmienić przy tym należy, że jeszcze na długo zanim doszło do grudniowego załamania, kierunek obrany przez podsekretarza stanu Piotra Malepszaka był komunikowany jasno i jednoznacznie. Ów bowiem wielokrotnie publicznie zapowiadał otwieranie rynku przewozów pasażerskich i zachęcał do wejścia na polskie tory nowych, komercyjnych operatorów.

„Konkurencja” jako dogmat

W jego rozlicznych wystąpieniach medialnych powtarzał się ten sam przekaz: konkurencja ma być remedium na problemy kolei. Podczas debaty na targach TRAKO mówił wprost: „My też dzisiaj wchodzimy w ten element konkurencyjności, rozumiany jako wejście na rynek innych przewoźników, niż tradycyjni, narodowi przewoźnicy. Wszędzie tam, gdzie się pojawiła konkurencja na torach, liczba pasażerów wzrosła”. Otwarcie rynku przewozów pasażerskich na nowych operatorów było przez Piotra Malepszaka przedstawiane jako jeden z kluczowych celów jego polityki.

Ten sam sposób myślenia powracał przy okazji debiutu RegioJet na trasie Warszawa–Kraków. Podsekretarz stanu przekonywał wówczas, że „konkurencja na polskich torach to dobra wiadomość dla pasażerów”, powołując się na doświadczenia europejskie, które – jego zdaniem – dowodzą, iż „ceny biletów zawsze spadają w takiej sytuacji”, nawet „rzędu 30–40 proc.”, a „liczba pasażerów całościowo rośnie”. Konkurencja była więc

przedstawiana jako mechanizm działający niemal automatycznie, niezależnie od uwarunkowań systemowych.

W rozmowie z „Rzeczpospolitą” podsekretarz Malepszak formułował te tezy jeszcze ostrzej, podkreślając, że „konkurencja w przewozach dalekobieżnych powinna się pojawić szybko” oraz że „nie powinniśmy blokować przewoźników, którzy chcą w Polsce jeździć”. W jego ocenie dostęp do przewozów dalekobieżnych powinien zostać umożliwiony operatorom komercyjnym „już teraz”, a państwowy przewoźnik – jak argumentował – musi się do tego dostosować. Jednocześnie wskazywał, że PKP Intercity „powinno być przygotowane dużo szybciej” na pełne otwarcie rynku wynikające z przepisów europejskich oraz „szukać poprawy efektywności” poprzez zwiększanie liczby połączeń realizowanych w systemie komercyjnym.

Eksperyment kontra realia systemu kolejowego

Konkurencja była przedstawiana nie tylko jako jedno z narzędzi polityki transportowej, lecz niemal cudowne rozwiązanie. W tej wizji zabrakło „tylko” jednego elementu: pytania o to, czy system kolejowy w Polsce jest w ogóle przygotowany na takie otwarcie i jakie mechanizmy zabezpieczające powinny mu towarzyszyć.

Ten właśnie zasadniczy, strategiczny deficyt miał się bardzo szybko zemścić – gdy logika neoliberalnego doktrynerstwa zderzyła się z praktyką.

Zderzenie owo nastąpiło wraz z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy w połowie grudnia minionego roku. W najbardziej newralgicznym okresie roku prywatny przewoźnik, który miał być jednym z symboli nowej, konkurencyjnej oferty, masowo odwołał zaplanowane połączenia dalekobieżne. W praktyce oznaczało to zniknięcie z rozkładu ponad tysiąca kursów i gwałtowne ograniczenie dostępności połączeń pomiędzy największymi miastami w Polsce.

Ciężar odpowiedzialności operacyjnej w nadzwyczajnym trybie przejęły spółki publiczne, które zostały zmuszone do natychmiastowej reorganizacji oferty i przejęcia pasażerów pozostawionych bez połączeń. To one w praktyce amortyzowały skutki decyzji podjętych wcześniej w imię przyspieszonej liberalizacji rynku.

Fakty, czyli skala kryzysu w liczbach

12 grudnia PKP Intercity opublikowało oficjalne stanowisko w sprawie masowego odwołania połączeń przez RegioJet. Spółka wskazała w nim, że skala odwołań – 1080 zaplanowanych kursów – oznaczała w praktyce utratę nawet około 250 tysięcy miejsc dla podróżnych. Nie była to liczba sprzedanych biletów, lecz szacunek potencjału przewozowego wynikającego bezpośrednio z obowiązującego rozkładu jazdy.

To rozróżnienie ma kluczowe znaczenie. W polityce transportowej dostępność oferty przewozowej jest kategorią równie istotną, jak liczba faktycznie przewiezionych pasażerów. Pociąg, który znika z rozkładu, przestaje być opcją wyboru – niezależnie

od tego, ilu pasażerów zdążyło wcześniej kupić bilet. W okresach wzmożonego ruchu, takich jak czas przedświąteczny, ta utrata dostępności przekłada się bezpośrednio na realne ograniczenie mobilności.

Dane zawarte w stanowisku PKP Intercity zostały rozpozyszczone przez media ogólnopolskie i branżowe. To na ich podstawie informacja o skali skutków odwołań trafiła do debaty publicznej i stała się jednym z głównych punktów odniesienia w ocenie grudniowej zapaści.

Liczba 250 tysięcy nie była żadnym publicystycznym zabiegiem ani tym bardziej związkową narracją, lecz pochodną oficjalnego komunikatu państwowej spółki, przygotowanego w odpowiedzi na realny kryzys i odnoszącego się do obiektywnego parametru, jakim jest zdolność przewozowa systemu kolejowego.

Kolejna rzecz, którą w tym kontekście należy wyjaśnić, to fakt, iż grudniowy kryzys nie spadł z nieba także dlatego, że przez poprzednie kilkanaście miesięcy w obszarze kolejnictwa nie funkcjonował dialog społeczny. Od listopada 2023 roku strona społeczna wielokrotnie próbowała inicjować rozmowy na temat kilku obszarów problemów fundamentalnych dla funkcjonowania kolei – bezpieczeństwa ruchu, narastających patologii na rynku cargo, kwestii taborowych, w szczególności w Polregio, oraz narastających napięć kadrowych i organizacyjnych.

Niestety, pisma pozostawały bez merytorycznych odpowiedzi, manifestacje i petycje nie prowadziły do żadnych decyzji, a spotkania w ramach komisji i zespołów miały charakter wyłącznie rytualny – pozostała jedynie fasada procedur, za którą nie następowały żadne działania ani rozstrzygnięcia.

Nowy rok zaś zaczął się od wydarzenia, które nie tylko nie wygasło grudniowych napięć, ale nadało im nową dynamikę. Podczas posiedzenia Komisji Infrastruktury Sejmu RP 8 stycznia, w obecności posłów, przedstawicieli spółek kolejowych oraz strony społecznej, podsekretarz stanu ds. kolejnictwa Piotr Malepszak postanowił odnieść się do skutków masowych odwołań połączeń i do krytyki, jaka pojawiła się po grudniowym blamażu.

Atak na kolejerzy zamiast rozliczenia kryzysu

Zamiast rzeczowego rozliczenia decyzji i wskazania systemowych błędów, które do tego kryzysu doprowadziły, oraz jakiegokolwiek wiarygodnego uznania własnej odpowiedzialności, podsekretarz stanu Piotr Malepszak postawił na eskalację. Zakwestionował skalę problemu i uderzył bezpośrednio w Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce, sugerując, jakoby informacje o 1080 odwołanych pociągach i około 250 tysiącach dotkniętych pasażerów były „wyssane z palca” i „nie miały nic wspólnego z rzeczywistością”. Wprost zasugerował, że liczby te my, związkowcy, wymyśliliśmy, a nasz miesięcznik „Głos Maszynisty” wskazał jako ich rzekome źródło.

Powstaje oczywiste pytanie: dlaczego podsekretarz stanu Piotr Malepszak wprowadził w błąd opinię publiczną i parlamentarzystów?

Podkreślić należy, iż środowisko kolejarskie, a zwłaszcza maszyniści, nigdy nie obawiali się konkurencji i nie oponowali przeciwko jej wprowadzaniu. Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce wielokrotnie wskazywał, że obecność różnych przewoźników na rynku kolejowym jest wręcz pożądana. Musi ona jednak służyć realnemu uzupełnianiu oferty przewozowej, a nie jej destrukcji. Nasz sprzeciw od początku budził wyłącznie sposób, w jaki „konkurencja” ze strony czeskiej spółki była wdrażana.

Cudzysłów został użyty nieprzypadkowo. Konkurencja oznacza bowiem, iż operatorzy wchodzi na rynek w sposób racjonalny, odpowiadając na realne potrzeby przewozowe i działając w ramach spójnego systemu. Tymczasem to, z czym mieliśmy do czynienia w przypadku RegioJet, nie było żadną konkurencją, lecz czystą kanibalizacją oferty publicznej, a w praktyce działaniem o skutkach sabotażowych. Trudno bowiem inaczej nazwać sytuację, w której pociąg prywatnego przewoźnika odjeżdża z tej samej stacji, na tej samej trasie, cztery, sześć czy osiem minut przed pociągiem PKP Intercity.

Podsekretarz stanu Piotr Malepszak twierdził, że taki model jest „normą” wszędzie w Europie. Skoro jest to rzeczywiście tak powszechna praktyka, to uprzejmie proszę wyobrazić sobie pociąg spółki PKP Intercity (lub jakiegokolwiek innego publicznego polskiego przewoźnika), który – w warunkach wstępnej liberalizacji europejskiego rynku kolejowych przewozów pasażerskich – odjeżdża z Berlina w kierunku Hamburga, Monachium czy Kolonii na kilka minut przed składem Deutsche Bahn, oferując przejazd o bardzo zbliżonych parametrach. Byłby to oczywisty absurd – nikt nie dopuściłby do takiej sytuacji w żadnym poważnym państwie.

Na tym tle w szczególnie niekorzystnym świetle wypadają też deklaracje podsekretarza stanu Piotra Malepszaka dotyczące bezpieczeństwa ruchu kolejowego, tempo wdrażania ETCS i GSM-R. Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych, nadzór nad stanem linii kolejowych, czas pracy maszynistów, to tylko niektóre obszary zagrożeń. Liberalizacja rynku została przyspieszona, natomiast elementarne zabezpieczenia infrastrukturalne pozostały w sferze obietnic. Ot, priorytety.

Zarządzanie przez konflikt? To się nie uda

Wystąpienie podsekretarza stanu Piotra Malepszaka z 8 stycznia nie było więc próbą podsumowania wysiłków kolejarzy, dzięki którym udało się z wielkim trudem zażegnać kryzys. Nie było również próbą przedstawienia wniosków z grudniowej patologii. Było – nad czym trzeba ubolewać – demonstracją stylu zarządzania, w którym zamiast odpowiedzialności pojawia się agresywny upór, a zamiast dialogu – publiczne podważanie

wiarygodności strony społecznej. To zaś nie zamyka sporu, lecz go radykalnie zaostrza.

Sposób, w jaki podsekretarz stanu Piotr Malepszak reaguje na krytykę, stał się w ostatnich miesiącach kolejnym systemowym problemem na polskiej kolei. Zamiast merytorycznego odniesienia się do zgłaszanych zastrzeżeń coraz częściej obserwujemy eskalację języka, personalne ataki i demonstracyjne lekceważenie wobec strony społecznej. Krytyka nie jest traktowana jako naturalny (a wręcz pożądaný) element procesu korekty polityki publicznej, lecz jako PR-owe zagrożenie, które należy publicznie i obraźliwie dyskredytować.

Jako związkowcy nie mamy w zwyczaju komentować osobowości tego czy innego decydenta, poziomu osobistej kultury czy nawet jakości komunikacji politycznej, którą stosuje. Nie sposób jednak nie wskazać, że postawa przyjęta przez podsekretarza stanu Piotra Malepszaka nie tylko zaostrza konflikt ze środowiskiem kolejarskim, lecz w ogóle niszczy przestrzeń do jakiegokolwiek współpracy i dialogu. Ta zdumiewająca, neurotyczna logika konfrontacji, w której każda kolejna wypowiedź podsekretarza stanu podnosi temperaturę sporu i oddala możliwość realnych rozwiązań, będzie miała swoje bardzo konkretne konsekwencje.

20 listopada 2024 roku protestowaliśmy przed siedzibą Ministerstwa Infrastruktury, domagając się podjęcia rzeczywistego dialogu w sprawach fundamentalnych dla funkcjonowania kolei. Po kilkunastu miesiącach, wobec całkowitej bierności resortu oraz serii coraz bardziej lekceważących i obraźliwych uwag pod adresem strony społecznej, wszystkie reprezentatywne ogólnokrajowe organizacje związkowe działające na kolei zdecydowały się na powołanie Ogólnopolskiego Międzyzwiązkowego Komitetu Protestacyjnego Kolejarzy. Stało się tak dlatego, że środowisko kolejarskie znalazło się w punkcie granicznym. Dalsze lekceważenie postulatów, kolejne prowokacyjne wypowiedzi podnoszące temperaturę sporu doprowadzą w końcu do nagłego, wybuchu gwałtownych protestów na całej polskiej kolei, których nikt nie będzie w stanie powstrzymać.

Nie sposób przy tym nie wskazać, że choć środowisko kolejarskie zdążyło już przywyknąć do nieadekwatnych reakcji podsekretarza stanu Piotra Malepszaka, zdumiewa fakt, że jego postępowanie jest tolerowane przez Ministerstwo Infrastruktury i szerzej przez Radę Ministrów. W ostatecznym rozrachunku bowiem konsekwencje jego nieprawidłowych działań lub zaniechań, które mają wszelkie szanse zmanifestować się systemowym kryzysem i paraliżem kolei w Polsce, poniosą minister konstytucyjny oraz premier Rzeczypospolitej, a nie urzędnik drugiego planu.

Leszek Miętek

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

Drogie Koleżanki i Koledzy, Członkowie Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce!

Szanowni Członkowie Prezydium, Przewodniczący organizacji zakładowych i międzyzakładowych!



W imieniu Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych dziękuję Wam za kolejny wspólnie przepracowany rok – rok negocjacji, walki i dialogu społecznego, prowadzonego w trudnych warunkach, na tyle, na ile pozwalały na to okoliczności. A te, jak wszyscy doskonale wiemy, były i pozostają wyjątkowo trudne. Rząd w dalszym ciągu okazuje się partnerem niestabilnym i mało wiarygodnym w dialogu społecznym, stosując realną obstrukcję w wielu branżach czego i kolejarze dotkliwie doświadczyli i wciąż doświadcniają.

Miniony rok upłynął także pod znakiem narastających uciążliwości ekonomicznych. Praktycznie nie ma dziś branży, która nie zetknęła się z kryzysem, także ZZM. Mimo licznych petycji i interwencji rząd wciąż nie reaguje adekwatnie, zwłaszcza w obszarze bezpieczeństwa na kolei, które jest sprawą absolutnie fundamentalną.

Nie zapominamy również o sprawie nieuczciwej konkurencji w polityce transportowej państwa, jeśli chodzi o przewozy towarów. Walka o utrzymanie miejsc pracy maszynistów w PKP CARGO to poważny sukces ZZM! Determinacja kolejarzy i maszynistów, którzy latem zdecydowali się na ogólnopolskie blokady dróg, jest wyraźnym dowodem poświęcenia, konsekwencji i zasługuje na pełne uznanie. Od dawna Wasza organizacja jest postrzegana jako jeden z absolutnych filarów OPZZ i całego ruchu związkowego – organizacja silna,



Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych zawsze wspierało i zawsze będzie wspierać Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce. W walce o miejsca pracy, w dialogu społecznym, zwłaszcza w tak trudnych warunkach, jak te, z którymi mamy do czynienia obecnie. Rząd zdaje się być całkowicie zabetonowany na głos związków zawodowych, co w sposób szczególnie dotkliwy odczuwalne jest na kolei.

Jako osoba odpowiedzialna w OPZZ za m.in. obszar transportu, z dużą uwagą śledzę wszystkie działania Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce. Szczercie gratuluję determinacji, konsekwencji, dobrze rozumianego uporu i skuteczności, które towarzyszyły Wam przez cały miniony rok.

Obecne władze stosują działania, które trudno nazwać inaczej, niż obstrukcją dialogu społecznego. Niemal wszystko trzeba dziś dosłownie wyrwać od władzy zębami. Dotyczy to nie tylko Branży TRANSPORT OPZZ i nie tylko kolejarzy – niestety, podobnie wygląda sytuacja w wielu innych sektorach.

Szczególnie dziękuję przedstawicielom ZZM za masowy udział w Pierwszym Ogólnopolskim Marszu Niezadowolonego zorganizowanym przez OPZZ. To był bardzo ważny gest solidarności i realnego wsparcia wspólnych działań. Wierzę, że takie demonstracje wzajemnej jedności między branżami zrzeszonymi w OPZZ przyniosą pozytywne efekty także w bieżącym roku – również dla maszynistów i całej braci kolejowej.

Istniejemy po to, by się wzajemnie wspierać!

sprawna, stale się rozwijająca i realnie wywierająca wpływ na rzeczywistość.

OPZZ jest z Wami cały czas! Od pikiety z 20 listopada 2024 roku, przez kolejne inicjatywy podjęte w minionym, 2025 roku. Przy okazji pragnę podziękować przedstawicielom ZMZ za solidarny udział w Pierwszym Ogólnopolskim Marszu Niezadowolonia, który zorganizowaliśmy jesienią ubiegłego roku. Siła całego ruchu pracowniczego osadzona jest na wspólnocie i wzajemności. Dziękuję raz jeszcze, że byliście z nami!

Z dużym prawdopodobieństwem przewidzieć dziś można, iż spotkamy się jeszcze nie raz na barykadach w 2026 roku. Dialog społeczny bowiem wciąż kuleje, a strona społeczna jest lekceważona. Wspólnie będziemy musieli przywołać władze do porządku! Bądźmy na to gotowi.

Życzę wszystkim kolejarzom i maszynistom wytrwałości i dalszej skuteczności oraz stanowczości, z których jesteście znani. Trzymam za Was kciuki i życzę wszystkiego dobrego.

Piotr Ostrowski
Przewodniczący Ogólnopolskiego
Porozumienia Związków Zawodowych

OPZZ – nie tylko Branża TRANSPORT, ale i wszystkie pozostałe branże – będzie wspierała działania podejmowane przez maszynistów w walce o miejsca pracy, godne warunki zatrudnienia i płacy, o szacunek dla zawodu maszynisty oraz o należyte traktowanie samej kolei. Drodzy Związkowcy, miniony rok zmuszał Was wielokrotnie do protestów, do ostrej korespondencji i konfrontacji z przedstawicielami rządu. Stańliście wobec bardzo poważnych wyzwań. W PKP CARGO, gdzie wciąż wisi widmo masowych zwolnień, w Polregio, które zmaga się z dramatycznym brakiem taboru, mimo że pozostaje największym przewoźnikiem pasażerskim w kraju. Do tego dochodzi Wasza kampania #ChcęŻyc – wyraz troski o bezpieczeństwo w ruchu kolejowym w Polsce, kwestii absolutnie kluczowej, a niestety traktowanej przez rządzących z rażącą lekkomyślnością.

Dziękuję Wam w imieniu całego Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych, w imieniu Branży TRANSPORT oraz Prezydium OPZZ za wszystko co zrobiliście dla ruchu pracowniczego, a przede wszystkim – dla kolejarzy i dla polskiej kolei.

Życzę Wam wytrwałości, siły i dalszej skuteczności – z tego jesteście najlepiej znani!

Sebastian Koćwin
Wiceprzewodniczący Ogólnopolskiego
Porozumienia Związków Zawodowych

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

Podsumowanie roku w Polregio

Investycje w tabor i zaplecze techniczne, nowe umowy z samorządami oraz rozwój siatki połączeń i regionalnych ofert – tak POLREGIO zamknęło rok 2025.

– Ubiegły rok był dla nas okresem pełnym ciężkiej pracy. Zamknęliśmy go ze świadomością dalszych czekających na nas wyzwań. Najważniejszym z nich nadal pozostaje odmłodzenie taboru. Pierwsze kroki w tym kierunku zostały już wykonane. W 2025 r. spółka wzbogaciła się o 26 pojazdów. To wciąż kropla w morzu potrzeb, ale jednocześnie istotny krok w kierunku transformacji taborowej POLREGIO i przełamania wieloletniego impasu inwestycyjnego – mówiła Aleksandra Grzywaczewska, p.o. prezesa Zarządu POLREGIO.

Składy pojawią się m.in. na torach w woj. świętokrzyskim, małopolskim, lubuskim i wielkopolskim.

Ubiegłoroczne inwestycje objęły również wzmocnienie zaplecza technicznego. W 2025 r. POLREGIO zainwestowało niemal 7 mln zł w punkty realizujące przeglądy lub naprawy pojazdów kolejowych. Rozpoczęto też większe inwestycje, np. montaż fotowoltaiki w Punkcie Utrzymania Taboru w Łukowie. Przewoźnik podpisał umowę na budowę ekologicznej myjni pojazdów w Szczecinie i list intencyjny w sprawie utworzenia nowego centrum naprawy zestawów kołowych.

Ostatnie 12 miesięcy to także rozwijanie oferty pasażerskiej. Przewoźnik we współpracy z samorządami uruchomił nowe, atrakcyjne połączenia, w tym – wznowione po 14 latach przerwy – pociągi do Ciechocinka. Składami POLREGIO podróżni dojadą też m.in. z Warszawy do Chełma czy z Wrocławia do Rybnika. Nowe połączenia i taryfy oraz rosnące zainteresowanie koleją przełożyło się na coraz większą liczbę podróżnych – wszystko wskazuje na to, że drugi rok z rzędu spółce uda się przekroczyć barierę 100 mln przewiezionych pasażerów.

W ubiegłym roku, po wygranym postępowaniu przetargowym, POLREGIO przedłużyło umowę z samorządem województwa podkarpackiego na realizację kolejowych przewozów pasażerskich w latach 2027–2031. Wcześniej spółka podpisała porozumienie z samorządem województwa kujawsko-pomorskiego na obsługę połączeń do Ciechocinka. Pociągi będą kursować na tej trasie przez kolejnych pięć lat.

– Oba zwycięskie dla nas przetargi zostały zorganizowane przez władze województw na otwartych zasadach. Pokazuje to, że jesteśmy w stanie przedstawić rzeczową i jednocześnie konkurencyjną ofertę. Mamy ku temu odpowiednie doświadczenie i know-how, a to znaczna przewaga w takich postępowaniach – mówi Wojciech Dinges.

Głos Maszynisty

Bezpieczeństwo na kolei wciąż lekceważone

Rok 2026 rozpoczął się od kolejnych groźnych zdarzeń na kolei, których wspólnym mianownikiem są problemy infrastrukturalne.

Bezpieczeństwo ruchu kolejowego pozostaje od lat bezwzględnym priorytetem w działalności Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce. W ostatnich latach ZZM konsekwentnie zwraca uwagę opinii publicznej i decydentów na systemowe deficyty bezpieczeństwa, w szczególności na przejazdach kolejowo-drogowych, ale również – szerzej – w całym systemie ruchu kolejowego w Polsce. W 2025 roku Związek uruchomił ogólnopolską kampanię informacyjną #ChcęŻyc, której celem jest podniesienie społecznej świadomości oraz wywarcie presji na instytucje odpowiedzialne za bezpieczeństwo infrastruktury.

W 2024 roku w wyniku zdarzeń kolejowych zginęło trzech kolejarzy, w tym dwóch maszynistów. Sytuacja jest bardzo poważna.

ZZM od dawna, mówiąc o bezpieczeństwie, podnosi również kwestię braku realnej, prawnie egzekwowanej odpowiedzialności systemowej za nadzór nad infrastrukturą kolejową. Odpowiedzialność ta nie jest abstrakcyjna – sprawują ją konkretne podmioty.

Na tym tle szczególnego znaczenia nabierają wydarzenia z 20 stycznia br. Tego dnia na linii kolejowej w Małopolsce doszło do poważnego zdarzenia z udziałem pociągu Polregio na odcinku Miechów–Słomniki, związanego z uszkodzeniem szyny. Jako prawdopodobną przyczynę wskazywano niską temperaturę. Ostateczna kwalifikacja tego zdarzenia będzie jednak możliwa dopiero po zakończeniu prac Komisji Kolejowej.

Sprawa ta bardzo szybko została sprowadzona w przekazie publicznym do krótkiego komunikatu technicznego, po czym praktycznie zniknęła z debaty publicznej.

Nie było to jednak jedyne takie zdarzenie. 6 stycznia, na trasie Lublin–Szczecin, doszło do zatrzymania pociągu PKP Intercity w rejonie Będzina z powodu uszkodzenia szyny o długości ponad jednego metra. Również w tym przypadku jako prawdopodobną przyczynę wskazano mróz i wykluczono ingerencję osób trzecich. Także to zdarzenie bardzo szybko przestało być przedmiotem szerszej publicznej dyskusji.

Dla maszynistów i środowiska związkowego taka narracja jest nie do przyjęcia.

Zimowy mróz w Polsce nie jest zjawiskiem nadzwyczajnym – występuje regularnie i powinien być uwzględniany w standardach utrzymania infrastruktury. Jeżeli infrastruktura kolejowa nie jest przygotowana na warunki klimatyczne typowe dla naszej szerokości geograficznej, nie mamy do czynienia z pojedynczym zdarzeniem, lecz z problemem systemowym, wymagającym jednoznacznych decyzji, inwestycji oraz skutecznego nadzoru.

W związku z powyższym poprosiliśmy o komentarz Daniela Biernacika, wiceprezydenta ZZM, który odnosi się zarówno do ostatnich zdarzeń, jak i do szerszego problemu nadzoru nad bezpieczeństwem infrastruktury kolejowej w Polsce. **(BS)**

Mróz nie może być wyjaśnieniem

W przypadku zdarzenia z 20 stycznia szczególnie niepokojący jest nie tyle sam fakt uszkodzenia infrastruktury, ile sposób, w jaki próbuje się je tłumaczyć w przestrzeni publicznej. Sprowadzanie przyczyn uszkodzenia szyny do prostego komunikatu „było zimno” nie stanowi żadnego wyjaśnienia. Jest to ucieczka od odpowiedzialności. Zima nie pojawiła się w Polsce niespodziewanie i nie jest okolicznością, której nie da się przewidzieć przy planowaniu, utrzymaniu i nadzorze infrastruktury kolejowej.

Jeżeli uznajemy, że spadek temperatury sam w sobie może „normalnie” prowadzić do uszkodzeń infrastruktury, to w istocie przyjmujemy, że kolej funkcjonuje w warunkach permanentnego zagrożenia. Oznacza to, że bezpieczeństwo ruchu staje się zmienną zależną od pogody, a nie od jakości nadzoru, stanu

technicznego i decyzji zarządczych. Taka logika jest nie do przyjęcia w systemie, który ma przewozić ludzi i towary w sposób bezpieczny i przewidywalny.

Sprowadzanie odpowiedzialności za stan infrastruktury do czynników atmosferycznych tworzy wygodny mechanizm alibi, który rozmywa realną odpowiedzialność instytucjonalną. W takiej logice znika pytanie o nadzór, diagnostykę i utrzymanie torów – wystarczy wskazać temperaturę powietrza i temat zostaje zamknięty.

Dla maszynistów jest to szczególnie groźne. To oni prowadzą pociągi po infrastrukturze, nad którą nie mają żadnego wpływu, a jednocześnie oczekuje się od nich pełnej odpowiedzialności za bezpieczeństwo ruchu. Tymczasem bezpieczeństwo nie może

opierać się na założeniu, że „nic się nie stało” albo że „tym razem się udało”.

Maszyniści od lat funkcjonują w rzeczywistości, w której są ostatnim ogniwem systemu bezpieczeństwa. Mają reagować i podejmować decyzje w ułamku sekundy, ale żaden maszynista – nawet najbardziej doświadczony – nie jest w stanie kompensować systemowych zaniedbań w utrzymaniu infrastruktury. Normalizowanie ryzyka oznacza w praktyce przerzucanie odpowiedzialności na tych, którzy nie mają narzędzi, by temu ryzyku realnie przeciwdziałać.

Szczególnie istotne jest przy tym to, że problem bezpieczeństwa infrastruktury kolejowej nie wynika z braku technologii. Nowoczesne systemy monitorowania stanu infrastruktury istnieją, są stosowane w innych krajach europejskich i są znane również polskim instytucjom. Ministerstwo Infrastruktury w oficjalnej odpowiedzi na petycję ZZM z lutego 2025 roku potwierdziło zakończenie dialogu technicznego dotyczącego wykorzystania rozwiązań monitorujących opartych m.in. na istniejącej infrastrukturze światłowodowej.

Oznacza to, że mówimy o rozwiązaniach realnie dostępnych – pozwalających na wczesne wykrywanie uszkodzeń szyn, naruszeń ciągłości infrastruktury, osuwisk czy obecności osób trzecich. Do dziś jednak nie przedstawiono informacji, w jakim stopniu rozwiązania te są wdrażane, czy testy zostały rozpoczęte, jak one przebiegają oraz czy i kiedy planowane jest ich systemowe zastosowanie.



Jeżeli mimo tej wiedzy i dostępnych narzędzi ograniczamy się wyłącznie do uspokajających komunikatów po fakcie, sytuacja staje się szczególnie niepokojąca. Bezpieczeństwo na kolei nie poprawi się samo – wymaga świadomych decyzji, inwestycji oraz realnego nadzoru.

Daniel Biernacik
Wiceprezydent ZZM

Skandal w Sejmie! Kto chce uciszyć maszynistów?

Podczas wspólnego posiedzenia Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych oraz Komisji Infrastruktury Sejm RP, które odbyło się 16 grudnia 2025 roku i było poświęcone informacji rządu na temat poziomu ochrony infrastruktury krytycznej – w szczególności infrastruktury kolejowej – doszło do skandalicznej sytuacji.

Wiceprezydent ZZM Daniel Biernacik, reprezentujący stronę społeczną, próbował przedstawić parlamentarzystom informacje dotyczące rzeczywistego poziomu bezpieczeństwa na polskich torach oraz systemowych deficytów w zakresie nadzoru nad infrastrukturą kolejową. W trakcie wystąpienia odnosił się m.in. do zagrożeń związanych z aktami dywersji oraz łatwością dostępu do systemu kolejowego, wskazując, że:

„Od dawna wskazujemy na realne zagrożenie polegające na tym, że dziś każda firma, która zdecyduje się wykupić symulator kolejowy, jest w stanie potencjalnie przeszkolić dywersanta do obsługi taboru kolejowego.”

Było to wystąpienie bezpośrednio związane z przedmiotem

obrad oraz z ujawnionymi wcześniej incydentami o charakterze dywersyjnym na polskiej kolei, m.in. na Mazowszu w rejonie Garwolina. Mimo to przewodnicząca obrad, posłanka Małgorzata Janyska, przerwała wypowiedź przedstawiciela ZZM i odebrała mu głos, zarzucając mu, że nie wypowiada się w zakresie prac połączonych komisji.

Zarzut ten był bezpodstawny. Przedstawiciel strony społecznej odnosił się wprost do kwestii bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej oraz do zagadnień, które od lat pozostają przedmiotem zainteresowania parlamentarzystów i opinii publicznej. Pytania dotyczące technologii monitorowania infrastruktury kolejowej, zadane podczas posiedzenia, do dziś pozostają bez odpowiedzi.

Odebranie głosu w takim momencie – w kontekście realnych zagrożeń bezpieczeństwa oraz na oczach milionów pasażerów korzystających z kolei – ma wymowę wykraczającą poza bieżący spór proceduralny i budzi poważne wątpliwości co do rzeczywistego traktowania kwestii bezpieczeństwa na kolei. **(BS)**

Podziękowania dla Krzysztofa Ciećki

Długoletni Wiceprezydent ZZM odszedł na emeryturę.

12 grudnia 2025 roku, podczas obrad Rady Krajowej Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce w Jastrzębiej Górze, w sposób szczególny uhonorowano Krzysztofa Ciećkę – wieloletniego Wiceprezydenta ZZM, który zakończył pracę zawodową i przeszedł na zasłużoną emeryturę.

Całe Prezydium Rady Krajowej oraz członkowie Rady Krajowej ZZM złożyli Krzysztofowi Ciećce podziękowania za wieloletnią działalność związkową, zaangażowanie oraz wkład w prace organizacji, w której przez wiele lat pełnił funkcję Wiceprezydenta. Był to moment symbolicznego domknięcia ważnego etapu historii ZZM, a zarazem wyraz uznania i szacunku dla jego drogi zawodowej i związkowej.

Na początku uroczystości, w imieniu Prezydium Rady Krajowej, Prezydent ZZM Leszek Miętek wręczył Krzysztofowi Ciećce pamiątkowy dokument, odczytując zapisane w nim słowa:

„Postanowiliśmy dla Ciebie coś nagrać – i to oczywiście zostało zrobione. Postanowiliśmy jednak również coś napisać. To, co piórem napiszesz, to toporem nie wyrąbiesz, jak mawiają.

To jest cytat z Matki Teresy z Kalkuty:

Czasem czujemy, że nasza działalność to tylko kropla w morzu, ale bez tej jednej kropli ocean byłby uboższy.

Każdy dzień naszej wspólnej pracy, Krzysztof, pozwalał dokładać kolejną cegielkę do wielkiego przedsięwzięcia, którego wszyscy jesteśmy częścią. Jest nam niezmiernie miło, że mieliśmy przyjemność współpracować z osobą tak zaangażowaną oraz wnoszącą tak wiele cennych uwag i refleksji, dzięki którym mogliśmy zmieniać naszą kolejową rzeczywistość.

W dniu zakończenia Twojej pracy zawodowej prosimy, byś przyjął od nas szczerze życzenia zdrowia oraz wszelkiej pomyślności w życiu osobistym. Wierzmy również, że nadal – nawet na emeryturze – będziesz uczestniczył w życiu naszej organizacji.”

Uroczystości towarzyszyły wspomnienia, osobiste historie i wyrazy wdzięczności, a całość miała serdeczny, wspólnotowy charakter.





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

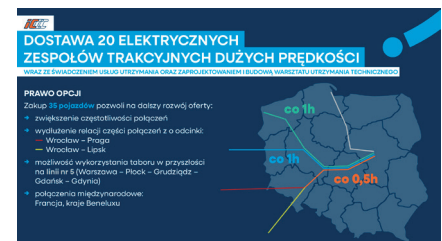
Przetarg na szybkie pociągi

PKP Intercity ogłosiło postępowanie na zakup 20 elektrycznych zespołów trakcyjnych mogących poruszać się z prędkością 320 km/h. To pierwszy w Polsce przetarg na tak szybkie pojazdy. Pociągi dużych prędkości wprowadzą nową jakość podróży na trasach krajowych oraz międzynarodowych, a także pozwolą PKP Intercity budować przewagę konkurencyjną.

Postępowanie w trybie dialogu konkurencyjnego obejmuje dostawę 20 pojazdów wraz ze świadczeniem usługi ich utrzymania, a także zaprojektowaniem oraz budową warsztatu utrzymania technicznego. Przewidziana została także możliwość domówienia dodatkowych 35 pojazdów. Jednym z warunków udziału w przetargu jest wymóg doświadczenia w dostawie pociągów o prędkości co najmniej 250 km/h. Przed ogłoszeniem postępowania, w ramach procedury

rozpoznania rynku, PKP Intercity prowadziło rozmowy z 9 producentami taboru, w tym z polskimi producentami, którzy potwierdzili planowany udział w przetargu w konsorcjach z partnerami posiadającymi wymagane doświadczenie.

Harmonogram postępowania został tak ułożony przez przewoźnika, aby rynek miał realną możliwość przygotowania najlepszych rozwiązań, a także zawiązywania konsorcjów. Termin składania wniosków o dopuszczenie do udziału w przetargu to koniec kwietnia 2026 roku. Etap ten został wydłużony w porównaniu do prowadzonych wcześniej postępowań na zakup nowego taboru. Ze względu na złożoność i przewidzianą większą liczbę uczestników, dłużej niż zazwyczaj, prowadzony będzie także etap dialogu z wykonawcami dopuszczonymi do udziału w postępowaniu. Składanie ofert planowane jest na maj 2027 roku, a rozstrzygnięcie postępowania



nia przewidziano na sierpień 2027 roku.

Nowe pociągi będą przystosowane do prędkości 320 km/h, a długość pojedynczego składu wyniesie około 200 metrów. Z myślą o wygodzie pasażerów przewidziano dwie klasy podróży, przestrzeń barową lub restauracyjną, rozwiązania dla osób z niepełnosprawnościami oraz udogodnienia dla rodzin z dziećmi. W trakcie dialogu konkurencyjnego omawiane będą także dodatkowe innowacje, które mogą jeszcze bardziej podnieść funkcjonalność i komfort podróży. Pojazdy mają posiadać homologację co najmniej na Polskę, Niemcy, Czechy i Austrię.

Polregio bez taboru, państwo bez strategii

Czy rok 2026 przyniesie nowe otwarcie dla Polregio? Problemy tej spółki, zamiast zniknąć, narastają – od braku taboru, przez blokady instytucjonalne, po strategiczne błędy państwa. W rozmowie z „Głosem Maszynisty” Wiceprezydent ZSM Sławomir Centkowski diagnozuje systemowy kryzys i opisuje niepokojącą sytuacją wokół największego przewoźnika pasażerskiego w Polsce.

BS:

Szanowny Kolego Wiceprezycencie, rozmawiamy u progu 2026 roku. Miniony 2025 był dla Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce czasem intensywnych wyzwań w bardzo wielu obszarach. Jednym z kluczowych – i bez wątpienia najbardziej newralgicznych – pozostawała kwestia dramatycznych deficytów taborowych w spółce Polregio.

Nie sposób więc dziś, na początku nowego roku, nie zapytać, czy w tej materii coś się realnie zmieniło. Czy udało się doprowadzić do jakichkolwiek konkluzywnych rozstrzygnięć po licznych rozmowach i dyskusjach, w których brał Kolega udział? I czy w obszarze Polregio mieliśmy w minionym roku do czynienia ze sporami lub innymi formami aktywności związkowej?

Sławomir Centkowski:

Na szczęście w Polregio nie mamy obecnie sporu zbiorowego. Kwestie płacowe zostały bowiem skutecznie uregulowane w porozumieniu zawartym wcześniej. Stało się to rok temu. Obowiązujące zapisy gwarantują automatyczny wzrost wynagrodzeń w każdym kolejnym roku – konkretnie w kwietniu.

Niestety nie oznacza to, że sytuacja spółki jest wolna od poważnych problemów. Sprawy płacowe to tylko jeden pion. Podstawową bolączką pozostaje brak taboru. W minionym roku podejmowano szereg działań, których celem było doprowadzenie do zakupu nowoczesnych pojazdów. Z niepokojem konstatuje jednak, że rok 2025 zamknął się bez realnych efektów w tej materii. Polregio wciąż nie ma ani dostępu do nowoczesnego taboru, ani środków finansowych pozwalających na jego pozyskanie.

Co więcej, podejmowane inicjatywy – w różnych kierunkach i w różnych resortach – nie przyniosły oczekiwanych rezultatów. Mało tego, można powiedzieć, że sytuacja uległa nawet pogorszeniu, gdyż pojawiła się nowa interpretacja przepisów, która w praktyce może pozbawić Polregio możliwości korzystania z funduszy unijnych. Sytuacja jest bardzo poważna. Spółka stoi wobec kryzysu egzystencjalnego.

Spółka Polregio miałaby zostać odcięta od funduszy unijnych? Dlaczego?

Wynika to z nowej interpretacji przepisów, przygotowanej w odpowiedzi na wystąpienie Urzędu Marszałkowskiego w Olsztynie. Zgodnie z tą interpretacją środki na zakup taboru mogą otrzymywać wyłącznie te podmioty, które w momencie faktycznego pozyskania pojazdów świadczą usługi przewozowe na terenie danego województwa.

W praktyce oznacza to, że jeżeli Polregio przegrałoby przetarg i przestało świadczyć usługi w danym regionie, musiałoby pokryć koszt taboru w stu procentach z własnych środków. A mówimy tu o setkach milionów złotych. Taka okoliczność mogłaby doprowadzić spółkę do niemal natychmiastowej upadłości.

Domniemywam, że my oczywiście stanowczo się z tą interpretacją nie zgadzamy.

Oczywiście. Jeżeli dziś realizujemy przewozy w sposób rzetelny, na odpowiednim poziomie i przy rynkowej kalkulacji kosztów, to istnieją faktyczne, materialne podstawy, by zakładać kontynuację tych usług w przyszłości. Tymczasem mamy do czynienia z blokadą, która – cóż – nie jest przypadkowa.

No właśnie. Polregio ma wielu wrogów?

Od lat Polregio traktowane jest jak niechciane dziecko systemu. Coraz trudniej uwierzyć, że to wyłącznie zbieg okoliczności. Wiele wskazuje na to, że celem jest „przycięcie” spółki w taki sposób, by nie dopuścić do sytuacji, w której wejdzie ona w rok 2030 z nowoczesnym taborem i „pustą rubryką”, jeśli chodzi o koszty napraw.

Tak właśnie funkcjonowały przez lata spółki powoływane przez samorządy wojewódzkie – bez kosztów P3, P4 czy P5, z taborem objętym pełną gwarancją. Dla nich była to ogromna ulga finansowa. Dla Polregio sytuacja jest dokładnie odwrotna. Spółka dysponuje bardzo starą taborem, który generuje potężne koszty utrzymania i wymaga ogromnych nakładów, by w ogóle mógł być sprawny i zdolny do wykonywania przewozów.

Gdyby Polregio pozyskało nowy tabor, oznaczałoby to bardzo dużą konkurencyjność. I mówię to wprost – moim zdaniem właśnie dlatego spółce utrudnia się dostęp do taboru. Działa tu niezwykle silne lobby samorządowe.

To jednak tylko jeden z elementów. Drugi to kwestia zarządzania. W sytuacji, gdy spółka zmagą się z poważnym deficytem taborowym i wymaga wyjątkowej sprawności oraz elastyczności w relacjach z urzędami marszałkowskimi, na jej czele nie ma prezesa, a jedynie pełniący obowiązki – mimo że konkurs został przeprowadzony, a następnie unieważniony. Do konkursu zgłosiły się, w mojej ocenie, osoby kompetentne i zdolne do kierowania spółką. Działalność właściciela, czyli Agencji Rozwoju Przemysłu, oceniam w tej sytuacji jako nielogiczną, a wręcz szkodliwą.

Wcześniej zapowiadano przeniesienie Polregio do PKP S.A. Czy ten plan w ogóle jest jeszcze aktualny?

Były głośne zapowiedzi i podjęto nawet wstępne prace. Jednak w ubiegłym roku wszystko zostało wyciszone. Ta inicjatywa być może formalnie nie umarła, ale w praktyce nie dzieje się nic.

Jeśli miałbym podsumować miniony rok z perspektywy pracowników Polregio, powiedziałbym krótko – zamknął się słabo.

Jak wygląda dziś stan dialogu społecznego w spółce?

Najbliższe spotkanie zaplanowane jest na 26 stycznia. Zaproszenia zostały skierowane do ministra aktywów państwowych oraz do ministra infrastruktury. Liczymy na to, że to rutynowe spotkanie w spółce stanie się okazją do bezpośredniego przedstawienia realnych problemów Polregio – nie tylko z perspektywy zarządu, lecz z perspektywy pracowników. Obecność przedstawiciela rządu dawałaby szansę, by w sposób namacalny pokazać, z czym spółka mierzy się na co dzień. Bardzo liczę na to, że ktoś ze strony ministerstwa się pojawi.

Czy jako związkowiec spodziewa się Kolega, że w tej sprawie ministerstwo zajmie jednoznaczne stanowisko i spróbuje użyć swojego autorytetu i pozycji, by wpłynąć na sytuację Polregio?

Tak, mam taką nadzieję. Choć trzeba dodać, że odpowiedzialność za obecną sytuację jest rozproszona. Po części spoczywa ona – jak już wspomniałem – na instytucjach zarządzających funduszami unijnymi, w tym na Centrum Unijnych Projektów Transportowych, które wskazuje, że pełni jedynie rolę wykonawczą, a kluczowe decyzje zapadają na szczeblu



**Sławomir Centkowski,
Wiceprezydent ZKM**

ministerialnym. Z kolei ministerstwo odsyła nas jeszcze gdzie indziej. W praktyce sprowadza się to do bardzo prostej rzeczy – decyzje muszą zapaść na najwyższym poziomie politycznym, jeśli Polregio ma przestać być systemowo blokowane.

Zapytam więc wprost – czy Kolegi zdaniem mamy do czynienia z próbą stopniowego wygaszania Polregio?

Tak to właśnie oceniam. Już wcześniej mówiłem o tym jako o procesie powolnej agonii. Trzeba jednak jasno powiedzieć, że nie wszędzie da się zrealizować scenariusz powołania spółek samorządowych. Nie wszystkie województwa są w stanie finansowo udźwignąć tworzenie i utrzymywanie własnych spółek kolejowych. Dotyczy to zwłaszcza regionów słabszych ekonomicznie – przede wszystkim tzw. ściany wschodniej.

Są województwa, które wprost deklarują, że w ogóle nie chcą powoływać własnych spółek. To pokazuje, że rozbijanie na siłę ogólnokrajowego systemu przewozów regionalnych i marginalizowanie Polregio nie jest rozwiązaniem ani racjonalnym, ani długofalowo stabilnym.

Można odnieść wrażenie, że dla części marszałków własna spółka kolejowa to po prostu udzielne księstwo transportowe.

Nierzadko tak to dziś wygląda. Natomiast trzeba jasno powiedzieć, że powołanie nowej spółki od zera to naprawdę

potężny wysiłek dla samorządu. To proces trwający około dwóch lat i bardzo kosztowny. Nie każde województwo jest w stanie go udźwignąć.

Polregio będzie funkcjonować, ale jeżeli nic się nie zmieni, to jedynie w szczątkowym zakresie. Ograniczy się do obsługi tych województw, które nie mają własnych spółek kolejowych.

Czyli Polregio stanie się w praktyce czymś w rodzaju koła ratunkowego w uboższych regionach?

Dokładnie tak. Jest jednak jeszcze jeden aspekt, który wciąż bywa pomijany, a ma kluczowe znaczenie. W 2030 roku wszystkie podmioty – również wojewódzkie spółki samorządowe – będą musiały startować w przetargach na identycznych zasadach. Tymczasem świadomość konsekwencji możliwej przegranej w tych procedurach wciąż jest wśród ich zarządów niewielka.

Proszę pamiętać, że przegrana w przetargu oznacza obowiązek przekazania całego taboru podmiotowi, który wygra. Sprzęt zakupiony z pieniędzy publicznych będzie musiał przejść w ręce nowego operatora.

Skąd w ogóle wziął się taki mechanizm?

To efekt wdrażania unijnych regulacji, w tym tzw. czwartego pakietu kolejowego. Przepisy te weszły w życie w 2016 r. ale funkcjonują od 2020 roku, natomiast ich pełne zastosowanie nastąpi w 2030 roku. Rozdrobnione, małe spółki nie mają realnych szans na stabilne funkcjonowanie po tej dacie.

To oznaczałoby, że jako państwo popełniliśmy strategiczny błąd, dopuszczając do rozdrobnienia regionalnych przewozów pasażerskich.

Zdecydowanie tak. Mówiliśmy o tym od samego początku. Już od 2008 roku, kiedy doszło do usamorządowienia przewozów, dostrzegaliśmy poważne problemy tego modelu. Przez lata Polregio było systemowo wypychane z najlepszych, najbardziej dochodowych odcinków – tych z największym potokiem podróżnych.

A potem dodawano do tego narrację, że spółka jest „za droga”, bo opiera się na starym, kosztownym w utrzymaniu taborze i jednocześnie pozbawiona jest tras, na których można realnie bilansować koszty.

Z tego, co Kolega mówi, wynika jednak, że Polregio mimo wszystko wciąż ma potencjał do rywalizacji na rynku.

Tak. Polregio nadal jest w stanie konkurować. To spółka z ogromnym doświadczeniem, z zapleczem ludzi, którzy

przez lata byli jej wierni i poświęcali się jej funkcjonowaniu, oraz z kadrą zdolną realizować przewozy na każdym poziomie organizacyjnym. Problem polega na tym, że najprawdopodobniej nie ma dziś politycznego przyzwolenia na wykorzystanie tego potencjału.

Dlaczego więc Pana zdaniem wojewódzkie spółki samorządowe – mimo nowoczesnego taboru i zaplecza menedżerskiego – nie będą w stanie odnaleźć się na w pełni zliberalizowanym rynku kolejowym po 2030 roku?

Dość spojrzeć na przykład pewnej spółki, która weszła na rynek w województwie kujawsko-pomorskim, opierając się na modelu, w którym koszty stałe były w dużej mierze przeniesione za granicę, a w Polsce rozliczano jedynie absolutne minimum. To klasyczna inżynieria finansowa – możliwa do zastosowania.

Jeżeli na polski rynek wejdą silne podmioty zagraniczne, rozdrobnione spółki samorządowe rzadko będą w stanie z nimi skutecznie konkurować. Tacy gracze mogą pozwolić sobie nawet na ceny dumpingowe. Po roku czy dwóch taki model prowadzi jednak do upadku lokalnej konkurencji, a następnie do likwidacji słabszych podmiotów i – w konsekwencji – do podwyżek cen.

Polregio, działające masowo w skali całego kraju, byłoby w praktyce nie do pokonania, gdyby zostało wyposażone w nowoczesny tabor. Żaden zagraniczny operator nie byłby w stanie udźwignąć takiej skali działalności. Skutki obecnych działań będą jednak dokładnie odwrotne – pasażerowie początkowo ucieszą się z niskich cen biletów, ale po dwóch-trzech latach zapłacą za to bardzo wysoką cenę. Gdy konkurencja zostanie wyeliminowana, pojawi się monopol. A monopolista dyktuje warunki – albo akceptujesz cenę i jedziesz, albo szukasz innego środka transportu.

W praktyce oznacza to, że koszty zostaną przerzucone albo na samorządy, które będą musiały dopłacać do utrzymania akceptowalnych cen biletów, albo bezpośrednio na pasażerów. Tak czy inaczej – ktoś za to zapłaci.

Dokładnie tak. Niezależnie od tego, czy koszt pojawi się w cenie biletu, czy w podatkach, uderzy on w polskiego podatnika. Innego scenariusza po prostu nie ma.

A pieniądze – zamiast zostać w kraju i pracować na rozwój transportu publicznego – w dużej mierze popłyną za granicę. To zagraniczne podmioty będą żyły dobrze za środki wypracowane i zapłacone przez polskich pasażerów i podatników.

Spór zbiorowy w PKP SKM w Trójmieście. Związki i zarząd wciąż bez porozumienia

9 stycznia 2026 roku zakończyły się negocjacje prowadzone w ramach dialogu społecznego pomiędzy organizacjami związkowymi a Zarządem PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.. Rozmowy dotyczyły podwyżki wynagrodzeń dla pracowników spółki.

Ze względu na brak porozumienia strony zakończyły dialog społeczny, a następnie wszczęto procedurę sporu zbiorowego, zgodnie z ustawą z dnia 23 maja 1991 roku o rozwiązywaniu sporów zbiorowych. Rokowania prowadzone w tym trybie rozpoczęły się 19 stycznia 2026 roku.

Podczas pierwszego dnia rokowań stanowiska stron zostały zaprotokołowane, jednak nie doszło do ich realnego zbliżenia. Strona społeczna podtrzymała postulat wprowadzenia od 1 stycznia 2026 roku podwyżki wynagrodzenia zasadniczego brutto w wysokości 1000 zł, obejmującej wszystkich zatrudnionych w spółce, nie tylko maszynistów.

W ocenie strony społecznej przyczyną zakończenia dialogu był brak realnej woli porozumienia po stronie pracodawcy oraz sposób prowadzenia rozmów, który w praktyce uniemożliwił zbliżenie stanowisk.

„W trakcie dialogu pracodawca odwoływał się do różnego rodzaju hipotetycznych argumentów, które nie miały bezpośredniego związku z przedmiotem rozmów. W naszej ocenie prowadziło to do spłaszczania oczekiwań płacowych pracowników i utrudniało merytoryczne negocjacje” – podkreśla Wojciech Cholka, przewodniczący Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce w PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.

Jak zaznacza, strona związkowa od początku deklarowała gotowość do rozmów i przedstawiła jasno sformułowane postulaty płacowe, jednak nie spotkało się to z adekwatną odpowiedzią Zarządu spółki.

„Wobec braku realnych propozycji, które mogłyby prowadzić do porozumienia, organizacje związkowe zostały zmuszone do zakończenia dialogu społecznego i wejścia na ścieżkę rokowań w trybie ustawy o rozwiązywaniu sporów zbiorowych” – dodaje Wojciech Cholka.

W toku pierwszej rundy rokowań strona społeczna podtrzymała postulat 1000 zł brutto podwyżki wynagrodzenia zasadniczego. Jednocześnie, w geście dobrej woli i gotowości do kompromisu, organizacje związkowe zadeklarowały obniżenie żądania do poziomu 800 zł brutto.

Pracodawca przedstawił natomiast propozycję 400 zł brutto podwyżki, rozłożonej na dwa lata, co w praktyce oznaczałoby wzrost wynagrodzenia zasadniczego o 200 zł brutto rocznie. Wcześniejsze propozycje zgłaszane przez Zarząd spółki – na poziomie 200–300 zł – dotyczyły jednego roku.

Z uwagi na brak zbliżenia stanowisk rokowania nie zostały zakończone, a propozycje obu stron ujęto w protokole. Kontynuacja rozmów została zaplanowana na 2 lutego 2026 roku.

Istotnym tłem obecnego konfliktu pozostaje zaproponowany przez pracodawcę wieloletni plan płacowy, przedstawiony stronie społecznej jesienią 2025 roku. Plan ten miał obejmować pięcioletni horyzont czasowy i opierać się na mechanizmach powiązanych m.in. z poziomem inflacji.

Jak wskazuje przewodniczący ZZM w PKP SKM w Trójmieście, propozycja ta od początku budziła zasadnicze zastrzeżenia i nie została ani uzgodniona, ani podpisana. Mimo to Zarząd spółki w późniejszym okresie zaczął się na nią powoływać jako punkt odniesienia dla bieżących rozmów płacowych.

„W naszej ocenie ten plan w praktyce oznaczałby systematyczny spadek relacji wynagrodzeń do przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce. Przy obecnych, bardzo dynamicznie zmieniających się uwarunkowaniach inflacyjnych trudno uznać go za skuteczny mechanizm” – podkreśla Wojciech Cholka.

Równie istotnym elementem krytyki planu pięcioletniego są jego potencjalne konsekwencje dla funkcjonowania organizacji związkowych w spółce.

„Podpisanie takiego porozumienia oznaczałoby de facto związanie rąk związkowi zawodowemu na pięć lat. Ograniczałoby to możliwość reagowania na zmieniające się warunki pracy i sytuację ekonomiczną pracowników. To budzi nasze wątpliwości, które wyrażaliśmy zarówno w rozmowach, jak i w korespondencji” – zaznacza.

Strona społeczna deklarowała gotowość do rozmów na temat długofalowych rozwiązań płacowych, jednak – jak relacjonuje przewodniczący ZZM – korespondencja w tej sprawie została przez pracodawcę przerwana. Uruchomienie procedury sporu zbiorowego jest zatem konsekwencją wyczerpania dotychczasowych możliwości dialogu.

„Zależy nam na porozumieniu, ale takim, które będzie miało realny wymiar dla pracowników. Spór zbiorowy to narzędzie ustawowe, z którego korzystamy dlatego, że wcześniejszy dialog nie przyniósł efektów” – podsumowuje Wojciech Cholka.



Wojciech Cholka

Pierwszy spór zbiorowy w Kolejach Małopolskich

Brak porozumienia po pierwszej rundzie rokowań. Rozmowy o podwyżkach wynagrodzeń w Kolejach Małopolskich w ramach dialogu społecznego zakończyły się fiaskiem. Skutkiem tego, 9 stycznia 2026 roku, organizacje związkowe działające w spółce weszły formalnie w spór zbiorowy z pracodawcą.

Negocjacje pomiędzy zarządem Kolei Małopolskich sp. z o.o. a organizacjami związkowymi działającymi w spółce odbyły się 23 stycznia 2026 r. w trybie ustawy o rozwiązywaniu sporów zbiorowych z 23 maja 1991 r. W rozmowach uczestniczyli przedstawiciele zarządu spółki oraz Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce w spółce Koleje Małopolskie sp. z o.o., a także Związku Zawodowego Kolejarzy i Pracowników Małopolski.

Spotkanie przebiegło w duchu krytycznego, acz merytorycznego dialogu. Strony pozostały przy swoich dotychczasowych stanowiskach. Zapadła decyzja o kontynuowaniu rozmów podczas kolejnego spotkania.

Mateusz Motyka, przewodniczący ZZM w spółce Koleje Małopolskie, podkreśla, że obecny spór zbiorowy nie jest wynikiem jakiejś nagłej, ani tym bardziej niespodziewanej eskalacji żądań płacowych. Już 28 sierpnia 2025 r. strona społeczna sygnalizowała zarządowi spółki konieczność zabezpieczenia środków finansowych na podwyżki wynagrodzeń na etapie planowania budżetu.

„Przedmiotem sporu zbiorowego są żądania wzrostu wynagrodzeń pracowników Kolei Małopolskich. Domagamy się podwyżki w wysokości 1000 zł na pracownika. Jeszcze latem informowaliśmy o poważnych oczekiwaniach pracowników w zakresie wzrostu wynagrodzeń i wskazywaliśmy na konieczność zabezpieczenia stosownych środków u marszałka województwa. Uprzedziliśmy lojalnie, że podwyżki będą przedmiotem dialogu społecznego, a także innych działań, jeśli nie zostaną uwzględnione” – powiedział przewodniczący Motyka.

Związkowcy wskazują również, że postulaty płacowe są konsekwencją realnych warunków ekonomicznych, w tym skumulowanego wpływu inflacji oraz rosnącej konkurencji na rynku



pracy. W ocenie ZZM obstrukcja w zakresie dostosowania poziomu wynagrodzeń do dynamicznie zmieniających się warunków ekonomicznych może prowadzić m.in. do odpływu wykwalifikowanych pracowników i osłabienia stabilności kadrowej spółki.

Następne rokowania zaplanowano na 11 lutego 2026 r. Decyzja ta oznacza, że na obecnym etapie nie został sporządzony protokół rozbieżności.

W przypadku dalszego braku porozumienia podczas kolejnego spotkania, spór zbiorowy wejdzie w następny etap przewidziany ustawą o rozwiązywaniu sporów zbiorowych, tj. mediacje. Na tym etapie strony będą miały możliwość dalszego poszukiwania rozwiązania przy udziale mediatora, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

W rozmowach 23 stycznia uczestniczył również Sławomir Cenkowski, wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce.

„Przyjechałem, by wesprzeć kolegów z Kolei Małopolskich. To pierwszy spór zbiorowy w tej spółce. Cieszy inicjatywność i determinacja naszej organizacji oraz przewodniczącego Mateusza Motyki. Sprawa jest poważna, dotyczy realnych problemów płacowych zgłaszanych przez załogę od miesięcy. W imieniu Prezydium ZZM deklaruję dalsze pełne wsparcie i zaangażowanie w proces rokowań oraz wszelkich innych działań na kolejnych etapach procedury sporu zbiorowego. Cieszę się również, że strony zdecydowały się dać sobie kolejną szansę i spróbują osiągnąć porozumienie podczas następnego spotkania, w pierwszej połowie lutego” – komentuje wiceprezydent Cenkowski.

OŚWIADCZENIE STRON

Strony tj. Zarząd „Kolei Małopolskich” Sp. z o.o. oraz Związki Zawodowe działające w Spółce: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce w spółce „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. oraz Związek Zawodowy Kolejarzy i Pracowników Małopolski w trybie ustawy o rozwiązywaniu sporów zbiorowych z dnia 23 maja 1991 r. odbyły rokowania w dniu dzisiejszym tj. **23.01.2026** r. Spotkanie przebiegło w duchu merytorycznej dyskusji. Strony pozostały przy swoich dotychczasowych stanowiskach. Kolejne spotkanie zaplanowane jest na dzień **11.02.2026**.

Tragiczna katastrofa kolejowa w Hiszpanii – kolejny sygnał ostrzegawczy

Niedługo po Nowym Roku, 18 stycznia, dotarły do nas tragiczne wieści z Hiszpanii. W prowincji Kordoba doszło do poważnej katastrofy kolejowej, która pochłonęła dziesiątki ofiar śmiertelnych i spowodowała obrażenia u wielu pasażerów. Był to jeden z najpoważniejszych wypadków kolejowych w Hiszpanii w ostatnich latach.

Jak informują hiszpańskie media ogólnokrajowe – m.in. „El País”, RTVE, „El Español” oraz portale branżowe – wypadek miał miejsce na linii dużych prędkości łączącej Madryt z Andaluzją. Trwa postępowanie wyjaśniające, a wśród analizowanych przyczyn najczęściej wskazuje się na kwestie związane ze stanem infrastruktury kolejowej, w tym możliwe uszkodzenia torów. Oficjalne ustalenia nie zostały jeszcze przedstawione, jednak temat bezpieczeństwa sieci kolejowej stał się przedmiotem intensywnej debaty publicznej w Hiszpanii.

Leszek Miętek – Prezydent ZYM – niezwłocznie skontaktował się z hiszpańską organizacją związkową maszynistów SEMAF (Sindicato Español de Maquinistas Ferroviarios), przekazując w imieniu polskich maszynistów wyrazy głębokiego współczucia i solidarności. Do SEMAF skierowane zostało oficjalne pismo kondolencyjne, w którym ZYM wyraził wsparcie dla rodzin ofiar oraz całego środowiska kolejarskiego w Hiszpanii.

Katastrofa w Kordobie nie była jednak – jak miało się okazać – jedynym niepokojącym zdarzeniem. W następnych dniach doszło do dalszych incydentów na kolei – m.in. w Katalonii oraz w Asturii, gdzie pociąg podmiejski uderzył w element konstrukcyjny przy wyjeździe z tunelu. Choć nie wszystkie te zdarzenia miały tragiczny finał, tworzą one obraz sytuacji, która budzi

poważne obawy o stan infrastruktury kolejowej.

Szczególnie ważne i niepokojące są dla nas publikacje „El Español” z 22 stycznia, w których dziennikarze wskazują na poważne zaniedbania w zakresie kontroli technicznej torów. Opisują m.in. ograniczoną przez lata dostępność specjalistycznych pociągów inspekcyjnych wykorzystywanych do wykrywania mikropęknięć szyn oraz liczne od dawna aktywne alerty infrastrukturalne uruchomione przez zarządcę sieci kolejowej ADIF, które – jak wskazują dziennikarze – nie zawsze skutkowały systemowymi działaniami naprawczymi. W hiszpańskiej debacie coraz częściej wskazuje się na ostrzeżenia zgłaszane od dłuższego czasu przez maszynistów i związki zawodowe, które nie były traktowane z należytą powagą.

Dla środowiska maszynistów w Polsce wydarzenia te są kolejną, tragiczną demonstracją tego, jak fundamentalne znaczenie ma bezpieczeństwo na kolei. To właśnie dlatego związki zawodowe – w tym ZYM – od lat konsekwentnie podnoszą kwestie stanu infrastruktury, warunków pracy oraz realnych mechanizmów kontroli bezpieczeństwa. Zaniedbania w tych obszarach zawsze prowadzą do dramatycznych konsekwencji.

Koleżankom i kolegom, pracownikom hiszpańskich kolei, życzymy wytrwałości w tym niezwykle trudnym czasie. Łączymy się z nimi w bólu po stracie kolegów, bliskich i pasażerów. Zapewniamy, że solidarność między maszynistami i pracownikami kolei nie kończy się na słowach – będziemy ją realizować także we wspólnej walce o bezpieczną kolej nie tylko w Polsce i Hiszpanii, ale w całej Europie.

Pan Diego Martin Fernandez Sekretarz Generalny SEMAF

Z głębokim smutkiem przyjęliśmy wiadomość o tragicznej katastrofie kolejowej w Kordobie, w wyniku której śmierć poniosło wiele osób, a liczni pasażerowie odnieśli obrażenia. W imieniu naszego związku zawodowego pragniemy złożyć kondolencje rodzinom i bliskim ofiar w tym niezwykle trudnym czasie.

Słowa wsparcia kierujemy zwłaszcza do kolegów maszynistów, którzy brali udział w tym dramatycznym zdarzeniu. Wyrażamy pełną solidarność z hiszpańskim środowiskiem kolejarskim, mierzącym się dziś z konsekwencjami tej katastrofy. Wszystkim poszkodowanym życzymy pełnego i szybkiego powrotu do zdrowia.

Bezpieczeństwo pracowników kolei oraz pasażerów jest dla nas sprawą najwyższej wagi. Łączymy się z Wami w bólu po tej ogromnej stracie. Jednocześnie wyrażamy nadzieję na rzetelne postępowanie wyjaśniające, które pozwoli ustalić przyczyny tragedii i zapobiec podobnym zdarzeniom w przyszłości. Prosimy przyjąć wyrazy naszego głębokiego współczucia oraz solidarnego wsparcia dla wszystkich hiszpańskich kolejarzy.

Mr. Diego Martin Fernandez
Secretary General of Semaf

We are deeply saddened by the news of the tragic train derailment in Cordoba that resulted in many fatalities and injuries. On behalf of our trade union, we extend our heartfelt condolences to the victims' families and loved ones during this incredibly difficult time.

Our thoughts are also with our fellow train drivers involved in this devastating accident. We stand in solidarity with the Spanish rail community as they face the aftermath of this catastrophe. We wish a full and speedy recovery to all those who were injured and remain in hospital.

The safety of our colleagues and passengers is our highest priority, and we share in your grief over this profound loss. We hope for a thorough investigation to provide answers and prevent such tragedies in the future. Please accept our sincerest expressions of sympathy and support for the entire Spanish railway family.



Leszek Miętek
Prezydent ZYM

Upamiętnienie rocznicy

Przedstawiciele MZZMK w Polsce w Poznaniu uczcili 11 rocznicę katastrofy kolejowej pod Budzynie z udziałem pociągu Polregio. W uroczystości, wraz z delegacją ZZM, uczestniczył również dyrektor Wielkopolskiego Zakładu Polregio w Poznaniu, pan Waldemar Bachmatiuk.

Symboliczne znicze zapalono na miejscu zdarzenia – na przejeździe kolejowym pod Budzynie – oraz na cmentarzu w Pile, gdzie pochowano ofiarę wypadku, rewizora – kolegę Włodzimierza Nowaka. Przypomnijmy, że maszynista Sławomir Książkiewicz zmarł miesiąc po zdarzeniu.



SPOTKANIE EMERYTOWANYCH MASZYNISTÓW W LESZNIE I W POZNANIU

12 grudnia 2025 roku w Lesznie odbyło się spotkanie emerytowanych maszynistów, zorganizowane przez kol. Andrzeja Walorczyka w restauracji „Orlik” w Zaborowie. Spotkanie rozpoczęło się powitaniem wszystkich uczestników, którzy przybyli na tę szczególną, cykliczną uroczystość. Słowa przywitania wygłosił kol. Andrzej Walorczyk.

Omówiono kwestie telefonów związkowych oraz bieżącej literatury, w tym „Głosu Maszynisty”. Uczestnicy spotkania otrzymali kalendarze ZZM na 2026 r. Chwilą ciszy uczczono pamięć kolegów, którzy odeszli „do jazdy po niebiańskich torach”. Życzenia świąteczno-noworoczne od Rady MZZMK w Polsce w Poznaniu przekazał kol. Tadeusz Mazurek w imieniu przewodniczącego Bogdana Jańczaka.

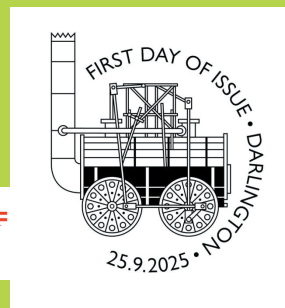
8 stycznia 2026 roku w Poznaniu odbyło się spotkanie emerytowanych maszynistów, i członków Zarządu MZZM które zorganizował Międzyzakładowy Związek Zawodowy Maszynistów w Poznaniu. Początek spotkania to przywitanie wszystkich uczestników spotkania, którzy przybyli na tę szczególną uroczystość. Słowa przywitania wygłosił przewodniczący Bogdan Jańczak. Była chwila ciszy aby w ten sposób uczcić kolegów którzy już odeszli „do jazdy po niebiańskich torach” następnie przekazał życzenia Noworoczne od Rady MZZMK w Polsce w Poznaniu. Każdy z uczestników otrzymał kalendarz ZZM na 2026 rok oraz długopis z logo ZZM Poznań. Po tym kolega Piotr Wozniński omówił sprawy Polkomtela, telefonów związkowych oraz otrzymali literaturę codzienną jak „Głos Maszynisty”. Koledzy i koleżanki emeryci biesiadowali w restauracji „Markietanka” w Poznaniu.

Filatelistyka

W tym miesiącu prezentujemy walory związane z jubileuszem 200-lecia narodzin kolei.

Z okazji rocznicy 200-lecia otwarcia pierwszej linii kolejowej Stockton - Darlington (42 km), która miała miejsce 27 września ub.r., poczta brytyjska wraz z Narodowym Muzeum Kolejnictwa w Yorku wydała serię sześciu specjalnych znaczków pocztowych i kopertę FDC. Przedstawiają one historyczne brytyjskie lokomotywy parowe, które przyczyniły się do rozwoju sieci kolejowej, tj.: Locomotion No.1 1825, Rocket 1829, City of Truro 1904, Mallaed 1938, Duchess of Hamilton 1939, Evening Star 1960.

(LEW)



... czarna, wąż	Nurt w sztuce (Andy Warhol)	Przebój zespołu Kombi	Kombinator, szachraj	Szwajcarski ser z dziurami	Stan, w którym nie ma wojny	Podziwiana w zoo	Lorenzo, aktor („Renegat”)	Gdy grypa szaleje	„Płyn” w termometrze	„Słodka ...”, film Billy’ego Wildera
Rzeka w Liege (Belgia)			Makutra, donica			Czyta dialogi filmowe			8	
Amer. śmigłowiec	2			Maksimum, szczyt czegoś				Waluta w krajach unijnych		Galilejska, miejsce cudu
Jed. prędkości w lotnictwie			Lampa lub pierwiastek		11	Półowa Aniolowa	3			
Ser z białym nalotem z pleśni			Aktorka zwana „boską Gretą”	Żółto-czuba papuga				Wysłany z komórki		Apollo, przystojniak
				Obramowanie		Wysypują się z makówki	Młodsza siostra Venus Williams			
Praca super ciężka	Nie powierzać go papii	... Connery („Imię róży”)	... Babel, wróg Pana Kleksa			1	Wywiad izraelski			
Broń maszynowa	Przeciwnieństwo zawodstwa		4	Porządkowa lub dzwonek		... aerodynamiczny	Zarządca strony WWW	Towarzysz lub harcerz	9	Np. Kamil lub Anna
	13		Polyskujące drobinki				Panna z „Pchły Szachrajki”			
Akcentuje swą męskość				Klej rybi (z liter: kurka)				Kalwi & ..., duet muzyczny		
			Symbol władzy królewskiej	Udawany sprzeciw	Znana z hitu „Zakręcona”	10			6	
... domu; gospodyni	Preceł lub bajgiel							W ofercie hotelu		Hrabia Drakula
			... piaskowy; klepsydra	Pogranicze	Klika, sitwa, mafia			Tour de ... cykl biegów narc.		7
I muzyka, i doktor z serialu	... Klepacz („Ławka”)	Kolano wa, zwana też jabłkiem				15	Inna w fabryce, inna w górach	Duże miasto w Japonii		... perłowa, w gołabkach
				... Shop Boys, brytyjski duet			Gene, znany aktor amer.			
Mały, uparty kłapouch	14	Specjalista od wad wymowy						Miasto z grobowcem Bacha		5
				12					16	
			Rzym – Mars, Grecja – ?				Bruce, mistrz kung-fu			Zdrobniące o pannie Łęckiej
Górskie cacki	Białko, składnik paznokci							... Bregović, w duecie z Kayah		

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 16 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----

Rozwiązania krzyżówki nr 1 prosimy nadsyłać do 10 lutego 2026 r. pod adresem: ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 1”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę – pobyt weekendowy dla 2 osób w wybranym ośrodku CS Natura Tour. Rozwiązanie krzyżówki nr 12: „Przedział maszynowy”. Nagrodę - gadzety związkowe wylosował **Piotr Andrzejczuk** z Olsztyna. Gratulujemy, nagrodę wysłamy pocztą. Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie adresu zamieszkania oraz pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.



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. Współpracą: Grzegorz Moc, Józef Jakubina.
 Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych oraz zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adjustacji, a także zmiany tytułów.
 Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.
 Druk – Drukarnia Papillon w Krakowie. Projekt i skład - gazetkiexpert.pl



Zarezerwuj swój wypoczynek na:

www.naturatour.pl | 22 266 87 65

*Świnoujście, Dziwnówek, Ustronie Morskie,
Mielno, Ustka, Jastarnia, Spała, Karpacz, Zakopane*