

www.zzm.org.pl

Nr 2/258

LUTY 2026



W sukurs kolei

Posiedzenie Sejmowej Komisji Infrastruktury 10 lutego poświęcone było problematyce kolejnictwa, w szczególności w obszarze przewozów towarowych. Donośnie wybrzmiał tam głos naszego przedstawiciela.

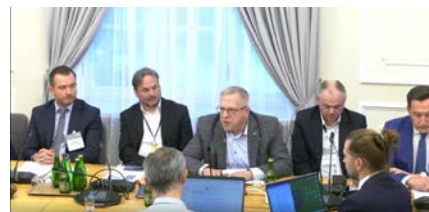
Wiodącym punktem posiedzenia było zapoznanie się z dokumentem programowym pn. „Piątka dla kolejowego transportu towarowego”, przygotowanego przez Izbę Gospodarczą Transportu Lądowego, Stowarzyszenie „Wagony Prywatne”, Fundację ProKolej, Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych oraz Railway Business Forum. Inicjatywa ma na celu rozwój polskiego sektora logistyki w oparciu o poprawę warunków prowadzenia przewozów towarów koleją. Stworzenie warunków dla zwiększenia udziału kolei w rynku i wzmocnienia jej pozycji wobec transportu drogowego. Zestaw postulatów obejmuje m.in. kwestie systemowego wsparcia państwa dla rozwoju infrastruktury przepustowości infrastruktury: terminali intermodalnych, punktów ładunkowych i bocznic, obniżenia stawek dostępu oraz kosztów energii trakcyjnej, inwestycji i działań utrzymaniowych, czy wsparcia odnowy taboru.

W trakcie dyskusji głos zabrał prezydent ZZM Leszek Miętek. Na wstępie podziękował ekspertom za przygotowanie

dokumentu. Jak podkreślił, wiele z przedstawionych postulatów zawartych w „piątce” nasza organizacja zgłasza decydom od lat, jednak bez odpowiedniego przełożenia na decyzje systemowe. Zaznaczył przy tym, że obecna sytuacja wymaga już nie tylko długofalowej strategii, ale potrzebne są również działania krótkoterminowe – wpisane w konkretną oś czasu.

W swoim wystąpieniu szczególną uwagę zwrócił na problem przepustowości i wąskich gardeł powstałych po modernizacjach infrastruktury – długich odcinków bez możliwości wyprzedzania czy mijanek, ograniczonego dostępu do terminali oraz likwidowanych lub nieuruchamianych bocznic. Podkreślił, że bez szybkich decyzji w tych obszarach przewoźnicy towarowi będą zmuszeni dalej ograniczać swój potencjał operacyjny, co bezpośrednio przełoży się na zdolności przewozowe polskiej kolei.

Jak na przedstawiciela reprezentującego załogę przystało, prezydent ZZM podjął także wątek kadrowy. Wskazał, że utrata wykwalifikowanych pracowników –



maszynistów i osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu – jest procesem trudnym do odwrócenia. – Ani maszyniści, ani innych pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu nikt w Lidlu nie kupi. Ci ludzie odchodzą! – podkreślił, apelując o poważne potraktowanie działań mających ustabilizować sektor.

W końcowej części wystąpienia odniósł się również do kwestii znaczenia kolei dla obronności państwa, w kontekście obecnej sytuacji geopolitycznej. Wskazał, że modernizacja sił zbrojnych RP powinna obejmować także modernizację zdolności logistycznych opartych o transport kolejowy. Zwrócił uwagę, że doświadczenia ostatnich miesięcy – m.in. problemy wynikające z warunków atmosferycznych – pokazały wrażliwość systemu i brak odpowiedniej liczby pojazdów spalinowych.

pod semaforem



Zarząd Kolei Małopolskich za brak postępu i konfrontacyjną postawę w negocjacjach płacowych



Zarząd PKP SKM w Trójmieście za porozumienie płacowe wprowadzające podwyżki wynagrodzeń dla załogi w spółce



www.drukarniapapillon.pl
www.drukarniaopakowan.eu

Oczekujemy realnych działań, nie wymijających odpowiedzi!

ZZM skierował 4 lutego do podsekretarza stanu odpowiedzialnego za kolej w Ministerstwie Infrastruktury Piotra Malepszaka pismo ws. ostatnich wypadków i zdarzeń na polskiej sieci kolejowej. Związek domaga się niezwłocznych działań nadzorczych, służbowych i prawnych wobec osób odpowiedzialnych za stan infrastruktury kolejowej.

W piśmie podkreślono m.in., że odpowiedzialność za wypadek z 20 stycznia na szlaku Miechów-Słomniki nie może zostać rozmyta ani sprowadzona wyłącznie do czynników zewnętrznych, takich jak warunki pogodowe. Prezydent ZZM Leszek Miętek jednoznacznie wskazuje, że katastrofa nie była jednostkowym, losowym ani niemożliwym do przewidzenia zdarzeniem. Jest rezultatem utrwalonego schematu zaniechań oraz systemowego ignorowania zgłoszeń przekazywanych przez maszynistów.

RK ZZM 06/02/2026 r.



Warszawa, dnia 04.02.2026 r.

Pan
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze

W związku z wypadkiem kolejowym, do którego doszło 20 stycznia 2026 roku na szlaku Miechów-Słomniki, wzywamy Pana do niezwłocznego podjęcia działań nadzorczych, służbowych i prawnych wobec osób, które swoimi decyzjami, zaniechaniami oraz tolerowaniem nieprawidłowości przyczyniły się do tego zdarzenia.

Z posiadanych przez nas informacji jednoznacznie wynika, że zgłoszenia dotyczące złego stanu infrastruktury kolejowej na wskazanym odcinku były kilkakrotnie przekazywane do zarządcy infrastruktury przez maszynistów. Zostały one jednak zbagatelizowane, ruch pociągów odbywał się w dalszym ciągu bez żadnych ograniczeń, aż do czasu wypadku. Nie zostały wdrożone elementarne środki bezpieczeństwa.

Wypadek ten nie był zdarzeniem niemożliwym do przewidzenia. Jest on rezultatem utrwalonego schematu zaniechań, polegającego na ignorowaniu sygnałów ostrzegawczych, lekceważeniu zgłoszeń maszynistów oraz świadomym przyzwoleniu na prowadzenie procesu przewozowego w warunkach realnego zagrożenia. Odpowiedzialność za to zdarzenie nie może zostać rozmyta ani ograniczona wyłącznie do „okoliczności pogodowych” lub „niskiej temperatury”.

Ten sam mechanizm ujawnił się 16 listopada 2025 roku, gdy na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia – Dorohusk, doszło do aktu dywersji i poważnego uszkodzenia infrastruktury kolejowej. Zdarzenia z 26 grudnia 2025 roku (szlak Sławięcice-Rudziniec) oraz 6 stycznia br. (Będzelin) są kolejnymi przykładami poważnych uszkodzeń infrastruktury kolejowej. Należy również wspomnieć o zdarzeniu z dnia 13 stycznia 2026 roku (szlak Kołobrzeg-Trzebiatów), które nie zostało ujawnione opinii publicznej, a które w naszej ocenie powinno być traktowane jako kolejny poważny sygnał alarmowy. W tym przypadku maszynista – kierując się odpowiedzialnością za życie pasażerów – samodzielnie podjął decyzję o zatrzymaniu pociągu przed pękniętym fragmentem szyny.

We wszystkich przytoczonych zdarzeniach, pomimo otrzymania wcześniejszej informacji o możliwym uszkodzeniu infrastruktury kolejowej, nie wprowadzono ograniczeń prędkości lub nie wstrzymano całkowicie ruchu kolejowego. Należy podkreślić, że opisane zaniechania oraz brak reakcji na zgłoszenia dotyczące stanu infrastruktury prowadzą do bezpośredniego zagrożenia życia i zdrowia maszynistów, pracowników obsługi pociągów oraz pasażerów.

W związku z powyższym żądamy:

1. Pilnego wdrożenia jednoznacznych i jasnych procedur postępowania po otrzymaniu zgłoszenia od maszynisty dotyczącego niewłaściwego stanu infrastruktury, które bezwzględnie muszą obejmować:
 - a. natychmiastowe wprowadzenie ograniczenia prędkości do 20 km/h na wskazanym odcinku szlaku oraz obowiązek zachowania szczególnej ostrożności,
 - b. niezwłoczne wysłanie w miejsce, którego dotyczy zgłoszenie służby drogowej celem dokonania oględzin infrastruktury,
 - c. w sytuacjach uzasadnionych obowiązek całkowitego wstrzymania ruchu kolejowego do czasu usunięcia zagrożenia,
 - d. jasne określenie odpowiedzialności służbowej za brak reakcji na zgłoszenie maszynisty.
2. Złożenia niezwłocznego zawiadomienia do prokuratury o podejrzeniu popełnienia przestępstwa polegającego na narażeniu życia i zdrowia pasażerów oraz pracowników kolei oraz spowodowania katastrofy w ruchu lądowym poprzez decyzje i zaniechania osób funkcyjnych odpowiedzialnych za utrzymanie i nadzór nad infrastrukturą kolejową.

Jako Podsekretarz Stanu odpowiedzialny za kolej, ponosi Pan osobistą odpowiedzialność za skuteczny nadzór nad bezpieczeństwem infrastruktury kolejowej. Każde zaniechanie w zakresie sprawowania tego nadzoru, które może w konsekwencji doprowadzić do katastrofy kolejowej obciąża Pana osobistą odpowiedzialnością jako organu właściwego w tym obszarze.

Jednocześnie informujemy, że w przypadku dalszego ignorowania zgłoszeń maszynistów oraz braku realnej reakcji ze strony zarządcy infrastruktury oraz organu nadzoru, maszyniści zostaną zmuszeni do zastosowania przepisów przewidzianych w art. 210 Kodeksu pracy, w szczególności prawa do powstrzymania się od wykonywania pracy, która stwarza bezpośrednie zagrożenie dla ich zdrowia lub życia, a także zdrowia i życia innych osób, co może skutkować zakłóceniami w realizacji połączeń kolejowych. Okoliczność ta będzie wynikiem uporczywych, skrajnie nieodpowiedzialnych zaniechań i po stronie organów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na kolei, na których spocznie też cała odpowiedzialność.

ZWIĄZEK ZAWODOWY MASZYNISTÓW
KOLEJOWYCH
PREZYDENT
Leszek Miętek

Do wiadomości:

Pan Dariusz Klimczak Minister Infrastruktury,
Pan Ignacy Góra Prezes UTK

PERSONALIA

PKP CARGO SA W RESTRUKTURYZACJI. Decyzją akcjonariusza PKP S.A. powołany przez radę nadzorczą został nowy prezes zarządu Zbigniew Prus, który pracę na tym stanowisku rozpoczął 2 lutego br.

Zbigniew Prus posiada ponad 30 lat doświadczenia zawodowego ściśle związanego z koleją. Swoją karierę rozwijał w strukturach PKP oraz w spółkach Grupy PKP Cargo, przechodząc pełną ścieżkę zawodową od stanowisk technicznych i operacyjnych takich jak elektromonter i maszynista, po kluczowe funkcje menedżerskie i zarządcze. Ostatnio z powodzeniem piastował stanowisko prezesa zarządu PKP Cargo Service, którą od sierpnia 2025 r. łączył z funkcją pełnomocnika zarządu PKP Cargo ds. operacyjnych.

Absolwent m.in. studiów technicznych o specjalizacji kolejowej - na Politechnice Radomskiej uzyskał tytuł magistra inżyniera, a także studiów MBA w Wyższej Szkole Biznesu.

POLREGIO SA. Rada nadzorcza rozstrzygnęła konkurs na prezesa zarządu przewoźnika. W wyniku postępowania kwalifikacyjnego powołano na to stanowisko Andrzeja Pawłowskiego, który obejmie funkcję 2 marca br. Do tego czasu pracami zarządu kierować będzie Katarzyna Gawlik-Tarnowska, po tym jak Aleksandra Grzywaczewska złożyła rezygnację z dalszego pełnienia obowiązków prezesa oraz członka zarządu ds. finansowych.

Andrzej Pawłowski związany jest z koleją od początku kariery zawodowej, czyli od 1985 r. Pierwsze doświadczenia zawodowe na kolei zdobywał jako nastawniczy, dyżurny ruchu i dyspozytor.

W latach 2011-2016 pełnił funkcję członka zarządu i dyrektora ds. sprzedaży oraz wiceprezesa i dyrektora ds. eksploatacji w PKP Polskich Liniach Kolejowych. W 2017 roku wszedł do zarządu spółki CTL Logistics. Ostatnio prezes Ciech Cargo.



Wokół bezpieczeństwa

Styczniowe posiedzenie Zespołu zadaniowego ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce odbyło się z udziałem reprezentanta ZZM, który przedstawił maszynistowski punkt widzenia na wiele poruszanych zagadnień.



Spotkanie zorganizowane 29 stycznia przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Ignacego Górę zgromadziło przedstawicieli kluczowych instytucji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo kolei. W obradach uczestniczyli Piotr Malepszak, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, Rafał Leśniowski, przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, a także reprezentanci przewoźników kolejowych. Pracowników reprezentował wiceprezydent ZZM Daniel Biernacik.

Wiodącym tematem była analiza zdarzeń kolejowych w 2025 r., ze szczególnym naciskiem na zdarzenia SPAD. Według danych UTK w ubiegłym roku zanotowano ich 208 (w 2024 r. – 196). W podziale na kategorie zdarzeń w 2025 r. było m.in. 59 minięć semafora oraz 30 wypadków B04 (39 w 2024 r.).

Do zaprezentowanych danych UTK mieli okazję ustosunkować się poszczególni uczestnicy spotkania. Jego gospodarz, prezes Góra, wskazał na potrzebę przyspieszenia wdrażania systemu ETCS by zminimalizować ryzyko popełnienia błędu przez człowieka – maszynistę czy dyżurnego ruchu. Jedyny obecny tego dnia przedstawiciel strony społecznej wiceprezydent Biernacik zwrócił m.in. uwagę na wzrost pracy eksploatacyjnej oraz brak fachowych kadr w komisjach kolejowych wyznaczanych przez pracodawców, co skutkuje błędną kwalifikacją zdarzeń. Utyskiwał na lekceważenie zgłaszanych przez maszynistów przypadków uszkodzeń infrastruktury, co pociąga za sobą szczególne zagrożenia w sytuacji obowiązywania kodu Charlie.

Odnosząc się do przyczyn SPAD wskazujących na brak koncentracji, rozmowę przez telefon komórkowy, wykonywanie innych czynności nie związanych z obsługą pociągu, czy zmęczenie maszynisty, przedstawiciel ZZM przypomniał, że maszynista w świetle obowiązujących przepisów prawa może przebywać w zatrudnieniu 24 godziny na dobę. Do podsekretarza stanu Piotra Malepszaka skierował pytanie kiedy zostanie wprowadzona ustawa o czasie pracy maszynisty. Podsekretarz stanu zadeklarował, że prace w MI nad ustawą o czasie pracy maszynisty zostały rozpoczęte.

Wiceprezydent Biernacik podjął również inne ważne tematy związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego – kwestie mediacji pomiędzy PKP PLK a Nokią ws. wdrożenia systemu GSM-R oraz monitorowania stanu infrastruktury opartego o technologie istniejących kabli światłowodowych.



Nowa skrzynka mailowa!

Możesz przekazać nam informację o:



usterkach, zaniedbaniach
i nieprawidłowościach
w infrastrukturze kolejowej oraz urządzeniach SRK



braku reakcji zarządcy infrastruktury
na raportowane problemy i usterki



innych zdarzeniach związanych
z bezpieczeństwem ruchu kolejowego

bezpieczenstwo@zzm.org.pl

Aby wysłać skutecznie zgłoszenie, należy:

- podać swoje imię i nazwisko oraz numer kontaktowy
- opisać w szczegółowy sposób rodzaj usterki lub zaniedbania, dołączyć w załączniku materiał zdjęciowy lub wideo.

Nie będziemy reagować na zgłoszenia anonimowe. Każdorazowo skontaktujemy się z osobą, które dane zdarzenie zgłosiła.

Z prac sektorów ZZM

W połowie lutego obradowały sektory ZZM, które zajęły się sprawami poszczególnych przewoźników oraz podjęły ważne decyzje dotyczące wyznaczenia przedstawicieli naszej organizacji do startu w wyborach do organów nadzorczych spółek.

Posiedzenie Sektora Spółek Samorządowych 16 lutego poświęcone było głównie sprawom Polregio SA. Spotkanie z udziałem prezydenta Leszka Miętka oraz wiceprezydentów Sławomira Centkowskiego i Daniela Biernackiego prowadził przewodniczący Sektora Bogdan Jańczak.

Przedstawiciel pracowników w radzie nadzorczej przedstawił informację o aktualnej sytuacji spółki, oraz przybliżył realia rynkowo-właścicielskie, które szeroko opisaliśmy w GM 01/2026. Poinformował również, że w związku z wygaśnięciem kadencji uruchomiona została procedura wyborów przedstawiciela załogi w radzie nadzorczej na kolejny okres. Wybór kandydata ZZM był jednym z punktów programu posiedzenia. Sławomir Centkowski ponownie uzyskał mandat zaufania Sektora i jest kandydatem popieranym przez ZZM.

W chwili oddawania numeru GM do druku uruchomiona została zbiórka podpisów na listach poparcia tej kandydatury. Gorąco zachęcamy do kontaktu z przewodniczącymi organizacji zakładowych i złożenia podpisu na liście w terminie do 6 marca. Przypominamy, że w spółce Polregio przewidziano miejsce tylko dla jednego przedstawiciela załogi, dlatego ważne aby tym reprezentantem właśnie Sławomir Centkowski. Szczególnie nasz apel powinni wziąć sobie do serca pracownicy zakładów w regionach, w których

umowy z samorządami kończą się w grudniu tego roku. W przypadku uzyskania wymaganej liczby głosów poparcia przez więcej niż jednego kandydata ogłoszone zostaną wybory.

Następnie przedstawiciele poszczególnych zakładów Polregio zaprezentowali informacje o kwestiach kadrowych i organizacyjnych, stanie technicznym taboru i zaplecza oraz zagadnieniach związanych z bezpieczeństwem i warunkami wykonywania pracy.

Omówienie działalności zespołów ds. bezpieczeństwa działających w ramach dialogu społecznego w PKP Intercity SA było jednym z tematów posiedzenia Sektora Spółek Pasażerskich ZZM. Spotkanie z udziałem członków Prezydium ZZM, które odbyło się 18 lutego, prowadził przewodniczący Sektora Łukasz Gwiazdoń. Omówiono na nim szereg zagadnień z perspektywy poszczególnych zakładów, jak np. braki w zespole rewidentów i przypadki nieprawidłowości w eksploatacji taboru.

W PKP Intercity, podobnie jak w Polregio, również dobiegła końca kadencja rady nadzorczej, w której ZZM miał swojego przedstawiciela w osobie Krzysztofa Ciecki. Jak wiadomo, przeszedł on na zasłużoną emeryturę i Sektor zmierzył się z wyłonieniem nowego kandydata. Przewodniczący Gwiazdoń wysunął kandydaturę Daniela Biernackiego,



obecnie wiceprezydenta ZZM, a wcześniej przewodniczącego ZZM w IC Północny.

Kolega wyraził zgodę na ubieganie się o tę funkcję, Sektor jednogłośnie to przegłosował, a zatem możemy ogłosić, że kandydatem ZZM do rady nadzorczej PKP Intercity będzie Daniel Biernacki, przedstawiciel młodego pokolenia związkowców. Procedura wyborcza jeszcze nie została uruchomiona, natomiast w radzie najszybszego polskiego przewoźnika przewidziano miejsce dla trzech przedstawicieli załogi. Jeśli kandydatów z wymaganą liczbą zebranych podpisów pod listami poparcia będzie więcej, przedstawiciele pracowników w radzie nadzorczej PKP Intercity nowej kadencji wyłonią wybory.

Posiedzenie Sektora Przewozów Towarowych ZZM odbyło się natomiast 19 lutego. Prowadził je przewodniczący SPT Paweł Górzyński. W części spotkania uczestniczył prezes zarządu PKP Cargo SA w restrukturyzacji Zbigniew Prus, który opowiedział o pierwszych podjętych krokach mających na celu naprawę sytuacji w spółce oraz dalszych planach działania ukierunkowanych na odbudowę pozycji narodowego przewoźnika towarowego.



SŁAWOMIR CENTKOWSKI

Twój Kandydat na przedstawiciela pracowników w wyborach do Rady Nadzorczej Polregio SA

- Kolejarz z 46-letnim stażem pracy
- Maszynista instruktor, wcześniej maszynista trakcji spalinowej i elektrycznej
- Wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
- Skuteczny negocjator m.in. zakładowych układów zbiorowych pracy w spółkach Przewozy Regionalne oraz PKP Cargo
- Absolwent Wydziału Prawa i Administracji UMK w Toruniu oraz studiów podyplomowych MBA



PKP Intercity podpisało umowę kredytową na finansowanie strategicznych inwestycji

Konsorcjum Banku Gospodarstwa Krajowego oraz PKO Banku Polskiego udzieliły PKP Intercity długoterminowego kredytu inwestycyjnego. Przyznane finansowanie zostanie przeznaczone m.in. za zakup 42 piętrowych pociągów.

PKP Intercity podczas II Forum Infrastruktury i Gospodarki w Łodzi ogłosiło zawarcie umowy kredytowej z Bankiem Gospodarstwa Krajowego oraz PKO Bankiem Polskim. Głównym celem kredytu jest sfinansowanie zakupu 42 piętrowych elektrycznych zespołów trakcyjnych w ramach umowy z 12 listopada 2025 roku z Alstom Polska S.A. Środki pozyskane w ramach umowy będą mogły być również przeznaczone na realizację innych kluczowych projektów inwestycyjnych, w tym m.in. na zakup i modernizację tabo-



ru, a także na inwestycje infrastrukturalne.

Unowocześnianie taboru pozwoli na podnoszenie jakości świadczonych usług przewozowych, podnoszenie atrakcyjności podróży pociągami dalekobieżnymi na terenie całego kraju, a także poprawę dostępności dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej.

Całkowita kwota kredytu wynosi do 3 mld złotych. Umowa została zawarta na bardzo korzystnych warunkach, z 15 letnim okresem finansowania i długim okresem dostępności środków. To stabilne i przewidywalne wsparcie, które pozwala konsekwentnie realizować ambitny program inwestycyjny PKP Intercity.

Strategia Grupy PKP i PKP SA na lata 2026-2030

Grupa PKP oraz Polskie Koleje Państwowe S.A. przyjęły kluczowe dokumenty strategiczne wyznaczające kierunki rozwoju na najbliższe lata. Przedstawiamy najważniejsze ich elementy.

Wśród filarów strategii Grupy PKP znalazły się: kompleksowa obsługa pasażerów kolei, rozwój oferty, inwestycje w tabor, infrastrukturę i nieruchomości, wzmocnienie bezpieczeństwa i cyberbezpieczeństwa oraz poprawa wyników finansowych. Z kolei PKP S.A. zakłada dalsze wspieranie interesów Grupy PKP, intensyfikację inwestycji na dworcach oraz zapewnienie efektywnego zarządzania majątkiem spółki.

Strategia definiuje model zarządzania Grupą PKP oparty na wzmocnionej koordynacji, zapewniający elastyczność i szybkie reagowanie spółek na zmiany rynkowe. PKP S.A., jako spółka dominująca, pełni rolę koordynatora holdingu, wyznaczając długoterminowe cele oraz nadzorując działania spółek w kluczowych obszarach, takich jak finanse, inwestycje czy obszar badawczo-rozwojowy.

Obsługa klienta i przewozy pasażerskie

Do 2030 roku Grupa PKP planuje umocnić swoją pozycję w przewozach pasażerskich oraz podnieść standardy obsługi podróżnych. Priorytetem będzie rozwój oferty, zapewnienie wysokiego komfortu podróży, punktualności i dostępności usług, co pozwoli lepiej funkcjonować w realiach rosnącej konkurencji i otwarcia rynku. PKP S.A. skoncentruje się na inwestycjach dworcowych, obejmujących budowę nowych obiektów oraz rewitalizację dworców zabytkowych w ramach Programu Inwestycji Dworcowych i Programu Dworce Przyjazne Pasażerom, a także standaryzacji usług dworcowych w szczególności w obszarach bezpieczeństwa, informacji pasażerskiej, wsparcia osób o ograniczonej mobilności oraz oferty handlowo-usługowej. Zaplanowano również integrację lokalnych systemów informacji pasażerskiej (m.in. wyświetlacze z informacjami o odjazdach i przyjazdach pociągów) z systemami i urządzeniami PKP Polskich Linii Kolejowych. Równolegle rozwijane będą nowe usługi, takie jak myjnie samochodowe, parkingi, stacje ładowania pojazdów elektrycznych czy uniwersalny biletomat.

PKP Intercity będzie konsekwentnie rozwijać ofertę swoich połączeń, w tym o połączenia międzynarodowe, wzmacniając swoją konkurencyjność poprzez inwestycje w nowoczesny tabor, jego modernizację oraz poprawę punktualności. Spółka chce zwiększać liczbę wagonów na trasach oraz stopniowo

wycofywać pociągi obsługiwane taborem niższej jakości, czyli w ramach kategorii TLK.

Przewozy towarowe

W przewozach towarowych i intermodalnych Grupa PKP planuje m.in. rozwój usług logistycznych, w tym rozszerzenie oferty door-to-door z udziałem kolei, standaryzację oraz integrację działalności terminalowej i spedycyjnej. W strategii znalazły się również modernizacje i budowa nowych obiektów infrastruktury punktowej (zapleczy technicznych, terminali przeładunkowych, bocznicy), dalsza automatyzacja odpraw oraz planowania ruchu, a także wykorzystanie narzędzi cyfrowych do optymalizacji tras i harmonogramów przewozów. Dla PKP CARGO kluczowym celem jest utrzymanie pozycji lidera rynku kolejowych przewozów towarowych. Wyzwaniem pozostaje wdrożenie i kompleksowa realizacja planu restrukturyzacyjnego, stabilizacja sytuacji płynnościowej oraz poprawa rentowności działalności. PKP LHS będzie kontynuować funkcję zarządcy linii szerokotorowej Hrubieszów-Sławków oraz jedynego przewoźnika obsługującego tę linię.

Bezpieczeństwo i zrównoważony rozwój

Ze względu na aktualną sytuację geopolityczną oraz znaczenie Grupy PKP jako elementu systemu infrastruktury krytycznej i zasobów strategicznych państwa, strategia koncentruje się m.in. na wzmocnieniu bezpieczeństwa i cyberbezpieczeństwa. Obejmuje to zacieśnienie współpracy z organami państwowymi i służbami, tworzenie obiektów pełniących funkcje punktów ewakuacyjnych, centrów logistycznych lub schronów dla ludności cywilnej, a także rozwój Centrum Cyberbezpieczeństwa Kolei, które ma posłużyć do identyfikacji i odpierania cyberataków oraz kształtowania w branży jednolitej polityki bezpieczeństwa w sferze informatycznej.

Zmiany w strukturze

Strategia zakłada zmiany w strukturze Grupy PKP – usamodzielenie spółki PKP SKM w Trójmieście oraz zbycie udziałów spółki PKP TELKOL na rzecz PKP PLK. Pozostałe spółki będą kontynuować swoją działalność, kładąc nacisk na rozwój oferowanych produktów i usług.

W toku kampanii

W ramach kampanii społecznej #chcezyc nasi przedstawiciele mieli możliwość podzielenia się swoimi doświadczeniami oraz maszynistowskim punktem widzenia na kwestie wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych z widzami programu Dzień Dobry TVN.

Emisja odbyła się w dobrym czasie antenowym 26 stycznia i miała dużą oglądalność. Na zaproszenie redaktor Ewy Drzyzgi oraz red. Krzysztofa Skórzyńskiego wiceprezydent ZKM Daniel Biernacki, czynny maszynista, a także Tomasz Fąfara, maszynista do feralnego wypadku w Przędzeli, naświetlili kulisy codziennej służby i odpowiadali na pytania.

Dotyczyły one ciemnej strony zawodu, o których traktuje kampania. Dramatu maszynistów, którzy w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych tracą zdrowie, a nawet życie. A po innych zdarzeniach „z człowiekiem” często borykają się z dużym obciążeniem psychicznym.

- Ilu ludzi musi jeszcze umrzeć na torach? Ile jeszcze maszynistów musi przeżywać swój dramat? Ile rodzin maszynistów musi przeżywać ten dramat żeby ktoś usłyszał propozycje tych co jeżdżą? Są konkretne rozwiązania, które mogą pomóc -



te pytania i konkluzję redaktor Drzyzga swoim magnetycznym skierowała na koniec wprost do widzów. (raz)

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

POLREGIO kontynuuje inwestycje w nowy tabor

Spółka ogłosiła przetarg na zakup 22 elektrycznych zespołów trakcyjnych. Pierwsze z nich mają wyjechać na tory na przełomie 2028 i 2029 roku. To największe od wielu lat zamówienie spółki na fabrycznie nowe pojazdy.

- Dla POLREGIO każdy przetarg na nowy tabor to realny przełom. Skala potrzeb jest ogromna, a możliwości finansowe spółki ograniczone. Dlatego każdy nabyty skład ma kluczowe znaczenie zarówno dla nas, jak i dla pasażerów. Zakup wszystkich 22 pojazdów pozwoli zwiększyć ofertę o około 7 tysięcy stojących i siedzących miejsc dla podróżnych. Kolejne działania przed nami - mówi Aleksandra Grzywaczewska, p.o. prezesa Zarządu POLREGIO.

- W 2025 roku naszymi pociągami podróżowało niemal 103 mln pasażerów. To przede wszystkim z myślą o nich chcemy podnosić jakość usług. Jednym

z kluczowych elementów tej strategii jest nowoczesny tabor. To warunek skutecznego konkurowania na liberalizującym się rynku przewozów kolejowych - dodaje Wojciech Dinges, wiceprezes POLREGIO.

Przetarg obejmuje zakup 6 EZT w ramach zamówienia podstawowego i kolejnych 16 w ramach prawa opcji. Mają one obsługiwać połączenia aglomeracyjne i ponadregionalne, a ich ostateczna liczba i przydział do konkretnych regionów i tras będzie zależał m.in. od wysokości środków uzyskanych w ramach programu FE-nłKS. Czas na składanie ofert w przetargu upływa 26 lutego 2026 r. o godz. 12:00.

Komfort i bezpieczeństwo podróży

Zgodnie z warunkami przetargu każdy z nowych pojazdów ma pomieścić co najmniej 310 pasażerów, w tym 190 na miejscach siedzących. Składy będą przystosowane do trakcji wielokrotnej, co pozwoli łączyć jednostki w sytuacjach zwiększonej



frekwencji. POLREGIO oczekuje, że nowe elektryki będą mogły osiągać prędkość co najmniej 160 km/h.

Składy mają być wyposażone m.in. w klimatyzację, nowoczesny system informacji pasażerskiej, bezprzewodowy Internet, gniazdko elektryczne i porty USB. Przewidziano również przestrzeń do przewozu rowerów, defibrylatory oraz system monitoringu, a nowe EZT będą w pełni dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

W 2025 roku spółka podpisała umowę na zakup 26 pojazdów dla wybranych województw. Część z nich już kursuje, a kolejne wyjadą na trasy w 2026 roku.

Podwyżki w PKP SKM

Organizacjom związkowym w PKP SKM w Trójmieście udało się doprowadzić podczas rokowań do porozumienia z pracodawcą ws. wdrożenia systemowych podwyżek wynagrodzeń w spółce.

Stronie społecznej, z ZZM w PKP SKM na czele, udało się doprowadzić do wdrożenia podwyżki w wysokości 400 zł brutto do wynagrodzenia zasadniczego na każdego pracownika od dnia 1.02.2026 r., co wraz z pochodnymi wynagradzaniem według ZUZP zapewnia kwotę mocno odczuwalną w portfelu.

Dodatkowo na mocy ustaleń za miesiąc styczeń pracowników wypłacona została premia w wysokości 800 PLN brutto na osobę.

Porozumienie z 2 lutego kończy tym samym procedurę sporu zbiorowego i wyczerpuje żądania w tym zakresie do końca 2026 roku. Wcześniej w toku negocjacji pracodawca proponował 250 - 300 zł do grupy, czy wreszcie 400 zł brutto z okresem obowiązywania porozumienia do końca 2027 r.

- Stanowcza postawa naszego związku oraz konsekwentne argumentowanie potrzeb i oczekiwań pracowników pozwoliły na wynegocjowanie dużo wyższej kwoty niż początkowo nam oferowano. Dziękujemy wszystkim członkom za okazane wsparcie i zaufanie. To właśnie jedność i determinacja pozwalają skutecznie walczyć o godne warunki pracy i płacy – mówi przewodniczący ZZM w PKP SKM Wojciech Cholka.

Warto pamiętać, że plany Ministerstwa Infrastruktury zakładają pełne usamorzadowienie spółki PKP Szybka Kolej



Miejska w Trójmieście, w której większościowe udziały posiada obecnie PKP SA. W zeszłym roku odbywały się konsultacje społeczne w tej sprawie, w ramach których swoją opinię do projektu nowelizacji ustawy o PKP złożył również ZZM. Temat przycichł, ale powraca jak bumerang. W przyjętej w lutym strategii Grupy PKP i PKP SA na lata 2026-2030 znalazły się również zapisy dotyczące usamorzadowienia spółki PKP SKM w Trójmieście.

Wystąpienie SKM w Warszawie

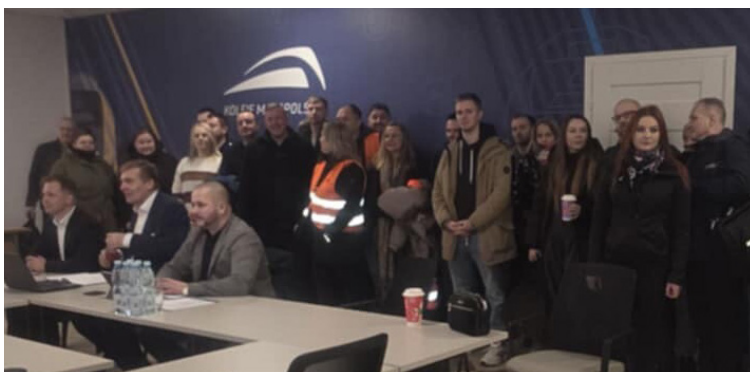
Winnej Szybkiej Kolei Miejskiej, tej stołecznej, „najmłodsza” organizacja ZZM domaga się wyznaczenia terminu spotkania ws. wzrostu wynagrodzeń dla załogi.



Oficjalne wystąpienie sygnowane przez przewodniczącego Pawła Wójcickiego zostało skierowane na ręce prezes tej samorządowej spółki Marii Wasiak 6 lutego. Międzyzakładowy Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w SKM w Warszawie zwrócił się o wyznaczenie terminu spotkania poświęconego kwestii wzrostu wynagrodzeń pracowników w ramach formuły dialogu społecznego. Do chwili zamknięcia tego numeru GM termin spotkania nie został wyznaczony.

Mediacje w Kolejach Małopolskich

Pierwszy w przeszło 12-letniej historii spór zbiorowy w samorządowych Kolejach Małopolskich wszedł w fazę mediacji, gdy związkom zawodowym nie udało się porozumieć z zarządem ws. podwyżek wynagrodzeń dla załogi w 2026 roku.



Procedura sporu zbiorowego została zainicjowana pismem z dnia 23 grudnia 2025 r. Stało się tak po fiasku wcześniejszych rozmów przedstawicieli załogi z pracodawcą, który przypuszczalnie nie skorzystał z sugestii strony społecznej dotyczących zabezpieczenia środków finansowych na podwyżki na etapie planowania budżetu. Pojawiły się one ze strony przedstawicieli załogi jeszcze w sierpniu 2025 r., ale okazały się głosem wołającego na puszczy.

W efekcie zakładowe organizacje związkowe działające u przewoźnika, czyli ZZM w Kolejach Małopolskich oraz ZZ Kolejarzy i Pracowników Małopolskich wystosowały oficjalne pismo w tej sprawie do prezesa Radosława Włoszka. W grudniu

wysunęły postulat wzrostu wynagrodzeń w wysokości 1000 zł dla każdego pracownika od 1 stycznia br.

Styczniowe negocjacje w tej sprawie nie doprowadziły niestety do porozumienia płacowego. Rokowania weszły zatem w kolejną procedurę uregulowaną prawem – w fazę sporu zbiorowego. W tej formule również nie udawało się jednak doprowadzić do zbliżenia stanowisk, a przynajmniej takiego na poziomie umożliwiającym podpisanie porozumienia satysfakcjonującego załogę.

Nic więc dziwnego, że na kolejnym spotkaniu 11 lutego, stronę związkową wsparło kilkudziesięciu zaniepokojonych pracowników Kolei Małopolskich, którzy pojawili się przed siedzibą spółki. Atmo-

sfera wydawała się gęstnieć z minuty na minutę. Ostatecznie pod koniec dnia, z uwagi na brak możliwości osiągnięcia porozumienia, strony zakończyły rokowania. Tym samym spór – zgodnie z ustawą o rozwiązywaniu sporów zbiorowych – przeszedł w etap mediacji.

By nie przeciągać sprawy, związki zawodowe wyraziły zgodę na wybór mediatora przez pracodawcę, ze stosownej listy ministra ds. pracy, w ciągu 5 dni roboczych. Następne spotkanie w ramach mediacji, już z udziałem wyłonionego mediatora, ma odbyć się do 25 lutego. Przypominamy, że ustawa o rozwiązywaniu sporów zbiorowych na tym etapie stwarza organizacjom związkowym możliwość przeprowadzenia 2-godzinnego strajku ostrzegawczego. (L)



Presja ma sens

Hiszpańskim związkom zawodowym (z maszynistowskim SEMAF na czele) udało się doprowadzić do systemowych zmian w zakresie poprawy bezpieczeństwa na tamtejszej sieci kolejowej. To efekt bezprecedensowej mobilizacji pracowników, którzy na decydentach te rozwiązania wymusili.

Ta historia dobitnie pokazuje do czego może doprowadzić jedność i współdziałanie. Niczym cała historia kolejnictwa, została niestety poniekąd napisana krwią. Do porozumienia doszło bowiem w trakcie strajku generalnego wszczętego u ośmiu głównych przewoźników po koszmarniej katastrofie kolejowej oraz serii wypadków i incydentów. W najtragiczniejszym z nich w Adamuz (prowincja Kordoba – Andaluza) w wyniku wykolejenia i zderzenia dwóch pociągów dużych prędkości na modernizowanym odcinku linii zginęło 18 stycznia aż 46 osób, w tym 28-latek maszynista. Dwa dni później inny młody maszynista stracił życie w Katalonii, gdzie na torowisko w okolicach Barcelony zawałił się mur oporowy. W gruzowisko uderzył nadeżdżający pociąg, który nie miał szansy wyhamować przed przeszkodą.

Krew na rękach

Hiszpańscy związkowcy podkreślają, że katastrofa i inne zdarzenia były rezultatem wieloletniego, systemowego lekceważenia ostrzeżeń wobec pogarszającego się stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Za taki stan rzeczy obwiniły m.in. zarządcę infrastruktury ADIF. Zaniedbania infrastrukturalne i wynikające z nich deficyty bezpieczeństwa były wcześniej wielokrotnie sygnalizowane przez maszynistów i innych pracowników kolei. Problem w tym, że nie znalazły posłuchu wśród tych, którzy skupili w swoich rękach narzędzia mogące coś w tej materii poprawić. Na tych samych rękach mają teraz krew maszynistów oraz pasażerów.



Pierwszy z lewej sekretarz generalny SEMAF Diego Martin podczas negocjacji ze stroną rządową

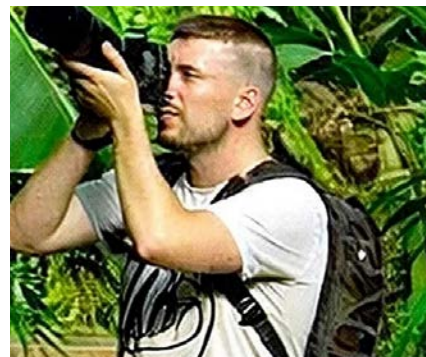
Dopiero zdecydowane działania kolejarzy, w tym jednodniowy strajk i zademonstrowana gotowość do jego kontynuacji, doprowadziły do podjęcia realnych zobowiązań po stronie rządu oraz odpowiednich spółek. Centrale związkowe w Hiszpanii reprezentujące maszynistów i pracowników kolei zapowiedziały go na trzy dni - w dniach 9–11 lutego, wskazując na brak porozumienia z rządem w sprawach bezpieczeństwa ruchu kolejowego, organizacji systemu oraz warunków pracy. Negocjacje z Ministerstwem Transportu i Zrównoważonej Mobilności oraz spółkami kolejowymi prowadzone były od 4 lutego, jednak nie przyniosły do rozpoczęcia strajku rozstrzygnięć.

W poniedziałek 9 lutego akcja strajkowa została zatem podjęta. Jeszcze tego samego dnia strony wróciły do rozmów, które tym razem zakończyły się podpisaniem porozumienia obejmującego pakiet inwestycji, zmian organizacyjnych i regulacyjnych. W efekcie związki zawodowe zdecydowały się odstąpić od strajku 10 i 11 lutego, podkreślając,

że zawieszenie protestu było możliwe wyłącznie dlatego, że rząd Pedro Sanchez podjął się wiążących zobowiązań.

Szczegóły porozumienia

Podpisane porozumienie obejmuje szeroki pakiet rozwiązań, które mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo funkcjonowania kolei oraz warunki pracy w całym sektorze. Kluczowym elementem jest zwiększenie nakładów na utrzymanie infrastruktury kolejowej do poziomu 1,8 mld euro, co ma zostać zrealizowane w ramach wieloletnich umów finansowych. Równolegle przewidziano utworzenie 3 650 nowych miejsc pracy w spółkach infrastrukturalnych



Maszynista Pablo stracił życie w Katalonii

i przewozowych, traktując zatrudnienie jako element systemu bezpieczeństwa, a nie wyłącznie koszt.

W obszarze regulacji zaś uzgodniono zmiany dotyczące czasu pracy maszynistów, w tym wliczanie krótkich przerw do rzeczywistego czasu prowadzenia pociągu, a także stworzenie skoordynowanego systemu zgłaszania ryzyka przez pracowników i protokoły procedowania takich sygnałów. Powołane mają zostać struktury stałej współpracy w zakresie bezpieczeństwa, z udziałem reprezentatywnych organizacji związkowych oraz zespoły zajmujące się m.in. ograniczeniami prędkości i reagowaniem na zagrożenia meteorologiczne. Porozumienie zakłada ponadto wzmocnienie

utrzymania realizowanego własnymi siłami – zarówno po stronie zarządcy infrastruktury, jak i przewoźników – obejmujące zwiększenie zatrudnienia, rozwój zaplecza technicznego oraz stopniowe ograniczanie podwykonawstwa w obszarach kluczowych dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Wzmocniona ma zostać również państwowa agencja odpowiedzialna za bezpieczeństwo na kolei.

Co godne podkreślenia, zaniedbania infrastruktury i wynikające z nich deficyty bezpieczeństwa były wcześniej wielokrotnie sygnalizowane, ale dopiero eskalacja zagrożeń i ofiary śmiertelne oraz realna groźba paraliżu systemu w wyniku strajku zmusiły rząd i spółki kolejowe do podjęcia realnych działań. Hiszpańskie

porozumienie pokazuje tym samym, że kwestie bezpieczeństwa zyskały polityczną wagę dopiero wtedy, gdy stały się problemem publicznym i systemowym, a nie wyłącznie przedmiotem wewnętrznych ostrzeżeń pracowniczych.



Pracownicy kolei Rodalies upamiętniający minutą ciszy zmarłego kolegę na dworcu Barcelona Sants

Pod pieczęcią fachowców

Rośnie zapotrzebowanie na fachową pomoc prawną oferowaną przez współpracującą z ZZM od 2016 roku kancelarię Lex Secure. W ubiegłym roku usługa zanotowała prawie 20 procentowy wzrost w stosunku do 2024 roku, który również odznaczył się podobnym skokiem w stosunku do roku poprzedzającego.

W 2025 roku kancelaria Lex Secure 24h Opieka Prawna zrealizowała ogółem na nasze potrzeby prawie 3500 usług. Statystycznie to niemal 10 dziennie, czyli można przyjąć, że tylu członków ZZM zwróciło się o pomoc. W jakiś sposób świadczy to o obecnych realiach i konieczności szukania profesjonalnych sposobów rozwiązywania codziennych spraw i problemów. Od sierpnia 2025 r. jest to łatwiejsze. W ramach pakietu można korzystać także z usługi cyfrowy partner prawny LEX AI,

opartym na sztucznej inteligencji, który w formie czata odpowiada na zadane pytania prawne.

Znaczna większość usług dotyczyła odpowiedzi na zapytania prawne. Druga pod względem popularności kategoria wiązała się z przygotowaniem niezbędnej dokumentacji w danej sprawie – obowiązujących przepisów, czy wzorów pism. Nie mniej ważna jest obrona członków ZZM w postępowaniach związanych z wykonywaniem służbowych obowiązków, uru-

chamiana w zależności od potrzeb. Co roku kilku maszynistów przekonuje się o skuteczności adwokatów. Nie inaczej było w 2025 roku. (raz)



PamiętaMY!

Delegacja MZZM w drugą rocznicę śmierci odwiedziła miejsce spoczynku maszynisty Sławomira Książkiewicza, jednej z ofiar wypadku na przejeździe kolejowo-drogowym w Budzynie. Sprawca wypadku – kierowca wyladowanej blachą ciężarówki, która wtargnęła pod pociąg – nie poniósł do dzisiaj odpowiedzialności za swój czyn.

Nie poniósł jej, dodajmy, mimo otrzymania surowej kary przez wymiar sprawiedliwości. Tak przynajmniej informowały wszystkie wielko-, i ogólnopolskie media. Sąd Okręgowy w Poznaniu miał skazać 4 marca ubiegłego roku sprawcę wypadku na 4 lata bezwzględnej więzienia. Przypomnijmy, że do tragedii na przejeździe w Budzynie (woj. wielkopolskie) doszło 10 stycznia 2024 roku. W wyniku zderzenia doszło do zmiążdżenia kabiny maszynisty oraz częściowego wykolejenia pociągu. Poważne obrażenia odniosła obsługa pociągu Polregio i pasażerowie. Śmierć na służbie poniósł 63-letni rewizor Włodzimierz Nowak, a ciężko ranny maszynista Sławomir Książkiewicz zmarł pięć tygodni później w szpitalu.

Niespodziewanie z mediów wypłynęły niedawno nowe zaskakujące wiadomości „procesowe”. Jeden z portali informacyjnych poinformował, że sąd apelacyjny uchylił wyrok z powodu zaistnienia tzw. bezwzględnej przyczyny odwoławczej. Wyrok skazujący na 4 lata więzienia miał bowiem wydać tzw. neosędzia, czyli według obecnych władz sędzia wadliwie powołany przez poprzedników. Z tego powodu miał on zostać unieważniony, a proces zacząć się od nowa. Gdyby tak się stało, gdyby takie ewidentne wyroki można było w ten sposób podważać, doprowa-



dzić do ich nieważności, to aż strach pomyśleć z jakim chaosem prawnym mamy do czynienia. Miała go zresztą uregulować tzw. ustawa praworządnościowa, ale droga do tego daleka.

Nad tym wszystkim pochylił się koleś z MZZM Poznań, którzy w lutym odwiedzili poznański cmentarz, zostawili wiązanki i zapalili znicze. Udało im się również odnowić kontakt z rodziną zmarłego kolegi, więc do tematu na pewno wrócimy. **(raz)**

Nowa oferta

Od 1 stycznia członkowie ZZM zyskali możliwość skorzystania z atrakcyjnego rabatu m.in. na zakup samochodu.

Stało się to możliwe dzięki porozumieniu z trzecim w Polsce pod względem sprzedaży samochodów nowych oraz pierwszym - pod względem sprzedaży samochodów używanych dealerem Plichta posiadającym salony sprzedaży samochodów marki Volkswagen.

Umowa dotyczy:

- dedykowanej oferty rabatowej (maksymalny rabat importera plus specjalny dodatkowy rabat) na wszystkie sprzedawane nowe samochody VW dla członków ZZM,
- dedykowanego dodatkowego rabatu na wszystkie akcesoria oferowane przez VW przy zakupie samochodu,
- możliwości odbioru samochodu z salonu lub dostawą pod "dom",



- możliwości finansowania zakupu samochodu w opcjach "Kredyt jak abonament" lub klasycznym kredytem dla osób indywidualnych z wkładem lub bez wkładu własnego.

Więcej szczegółów u przewodniczących organizacji ZZM, którzy uruchamiają proces weryfikacji. Wystarczy zgłosić do nich chęć skorzystania z oferty.

Stacja Emerytura

Nie mówimy żegnaj



Po przepracowaniu 43 lat na stację emerytura szczęśliwie dojechał maszynista Dariusz Sildatk z Zakładu Północnego PKP Intercity S.A. Swój ostatni pociąg, o numerze 1529, przeprowadził do Gdyni Głównej 21 stycznia.

Przez całą swoją karierę Dariusz Sildatk związany był z Lokomotywnią Gdynia Grabówek, która na przestrzeni lat zmieniała swoją nazwę i strukturę organizacyjną. Pracę zawodową rozpoczął 15 sierpnia 1983 roku. 1 marca 1984 r. został pomocnikiem maszynisty. Po ukończeniu kursu na gdańskich

Stogach w 1991 roku został maszynistą spalinowych pojazdów trakcyjnych.

W trakcie swojej długoletniej służby wykształcił wielu maszynistów, za co jesteśmy Mu niezmiennie wdzięczni. Laureat odznaki honorowej „Zasłużony dla Kolejnictwa” (2022).

Na gdyńskim peronie czekali bliscy, instruktorzy oraz koledzy maszyniści. Życzymy długich lat życia w zdrowiu, szczęściu i spokoju.

(BA)



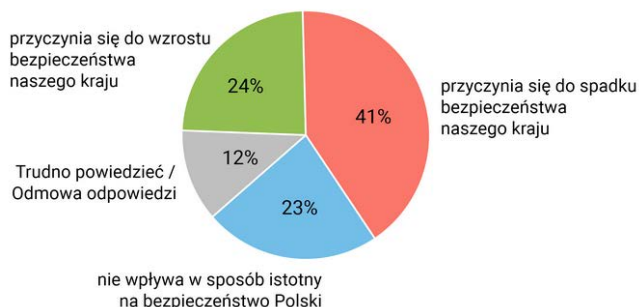
W obiektywie

Na grudniowym posiedzeniu Rady Krajowej ZZM zaległe odznaczenie „Zasłużony dla ZZM” odebrał Jerzy Siwa, przewodniczący Koła Polregio przy Lubuskim Zakładzie Polregio w Zielonej Górze. Organizacja ta wchodzi w skład MZZM Czerwieńsk.



Barometr

Czy prezydentura Donalda Trumpa:



Źródło: CBOS, Badanie pn. Prezydentura Donalda Trumpa w oczach Polaków, luty 2026.

LICZBA MIESIĄCA

1,25

Tyle milionów Polaków i Polaków skorzystało z możliwości skorzystania z ulgi podatkowej obejmującej składki członkowskie na rzecz związków zawodowych w rozliczeniach PIT za 2024 r., podało Ministerstwo Finansów.

Cytat miesiąca

NIE ZNAJDUJE UZASADNIENIA PRZYJMOWANIE ROZWIĄZAŃ POLEGAJĄCYCH NA WPROWADZANIU Powszechnych Zakazów Współpracy



Z PODMIOTAMI PROWADZĄCYMI DZIAŁALNOŚĆ KONKURENCYJNĄ WOBEC SPÓŁEK GRUPY PKP

Źródło: Podsekretarz stanu Piotr Malepszak, odpowiedzialny za transport kolejowy, w liście z 5 lutego do zarządu PKP S.A., do którego wgląd uzyskało TVN24. Odnosił się w ten sposób do apelu zarządu PKP Intercity do PKP SA o wprowadzenie zakazu udostępniania powierzchni reklamowych, m.in. na dworcach kolejowych, przewoźnikom takim jak RegioJet.

1,5% dla Fundacji

Rozpoczynający się sezon rozliczeń podatkowych to moment, aby w prosty sposób wesprzeć działania społeczne realizowane przez Fundację Grupy PKP. Przekazane 1,5% podatku dochodowego nic nie kosztuje podatnika, a pozwala Fundacji kontynuować i rozwijać inicjatywy wspierające środowisko kolejarzy oraz ich rodzin.



Tegoroczna zbiórka zostanie przeznaczona na wsparcie wolontariatu organizowanego przez Fundację Grupy PKP. Od wielu lat fundacyjni wolontariusze angażują się w przygotowanie domków letniskowych oraz zagospodarowanie terenu Ośrodka Wakacyjnego Kolejarzy w Łącku, w którym odbywają się kolonie i turnusy wypoczynkowe dla dzieci i młodzieży z niepełnosprawnościami oraz z uboższych rodzin kolejarskich.

Część środków z 1,5% podatku trafi także do podopiecznych Fundacji Grupy PKP. Fundacja wspiera osoby znajdujące się w trudnej sytuacji życiowej lub zdrowotnej, finansując m.in. leczenie, rehabilitację lub zakup sprzętu medycznego. Dla wielu z nich przekazane środki mają bezpośredni wpływ na poprawę jakości życia. Twoje 1,5% podatku to wsparcie, które pozwala nam realizować cele statutowe. To środki, które każdego roku zmieniamy w konkretne działania i realną pomoc. Przekaz 1,5% podatku na cele statutowe Fundacji Grupy PKP, wpisując w rozliczeniu PIT numer KRS: 0000499069.

Ulga dla związkowców

Nadszedł czas rozliczania podatku dochodowego za 2025 r., dlatego przypominamy o możliwości odliczenia (od dochodu przed opodatkowaniem) ulgi z tytułu składek członkowskich na rzecz związków zawodowych.

Z udogodnienia podatkowego mogą skorzystać zarówno członkowie związków zawodowych samodzielnie opłacający składki, jak i ci, którym składki potrąca pracodawca z wynagrodzenia. W pierwszym przypadku do odliczenia konieczne będą dowody wpłat z tego tytułu, w drugim wystarczy informacja płatnika zamieszczona w PIT-11 pod pozycją 123.

Trzeba pamiętać, że wykazana w rocznej deklaracji PIT-11 kwota składki na rzecz związku zawodowego nie tylko nie może być wyższa od faktycznie zapłaconej i udokumentowanej. Nie może również przekraczać limitu odliczenia z tego tytułu w danym roku podatkowym. Podobnie jak rok temu, wynosi on 840 złotych.

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



PRZekaż 1.5%

Numer KRS
0000396361

Cel szczegółowy 1.5% podatku
0726208 Tomasz

Tomasz Kuchta

siepomaga.pl/tomasz-kuchta



Tomasz Kuchta

Nasz kolega Tomasz Kuchta był maszynistą Zakładu Północnego PKP Intercity, gdy podczas badań zdiagnozowano u niego nowotwór złośliwy. Podjął walkę z poważną chorobą, przeszedł operację wycięcia zmian, a później radioterapię. Dziś walczy o powrót do zdrowia i sprawności. Zbiera na dalsze leczenie i diagnostykę oraz rehabilitację.

KRS 0000396361

Cel szczegółowy: **0726208 Tomasz**




PRZekaż 1.5%

Numer KRS
0000396361

Cel szczegółowy 1.5% podatku
0783555 Kamil

Kamil Rogatka

siepomaga.pl/kamil-roгатka



Kamil Rogatka

13-letni Kamil Rogatka, syn maszynisty Polregio S.A. Kujawsko-Pomorskiego Zakładu w Bydgoszczy, walczy z nowotworem mózgu. Prosi o wsparcie i pomoc w walce z chorobą.

JAK POMÓC?

Przekaż 1,5% podatku w PIT

1,5% KRS 00003 96361

Cel szczegółowy: **0783555 Kamil**



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.

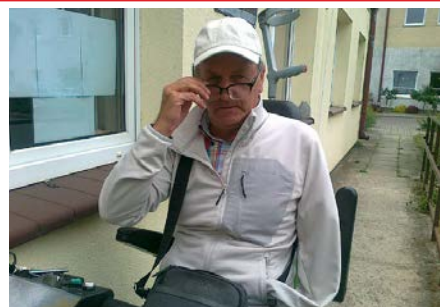
Za tak niewiele można tak wiele.

Wystarczy 1,5 procent.

KRS 0000076301

z dopiskiem dla **Jerzy Tomczak**.

Z podziękowaniem maszynista-rencista z Kutna



Humor

Pod knajpę podjeżdża zamówiona taksówka. Kelner pakuje na tylne siedzenie trzech pijanych klientów i instruuje taksówkarza:

- Tego z lewej na Kopernika, tego w środku na Kościuszki, a tego z prawej na Spokojną.

- Ok, wszystko jasne.

Po pięciu minutach taksówka ponownie podjeżdża pod knajpę. Taksówkarz woła kelnera:

- Panie, powiedz jeszcze raz, bo na zakręcie mi się przemieszali.

•

Dziecko mówi:

- Kocham cię, mamo!

- Może powiesz to też tacie. Bardzo się ucieszy.

- Tato, kocham mamę!

•

Nauczyciel na lekcji fizyki pyta się uczniów:

- Kto wie co to jest para nasycona?

Zgłasza się Jasio:

- Kiedy ona już nie chce, a on więcej nie może...

•

Wnuczka pyta babcię:

- Co to jest kochanek?

Babcia zrywa się na równe nogi, otwiera szafę, a z niej wypada szkielet.

- Popatrz, na śmierć zapomniałam!

•

- Kochanie, a czy wiesz, że jestem wybitnym szachistą?

- Domyśliłam się.

- Tak? A po czym poznałaś?

- Zwykle kończysz w kilku ruchach...



Modelarstwo



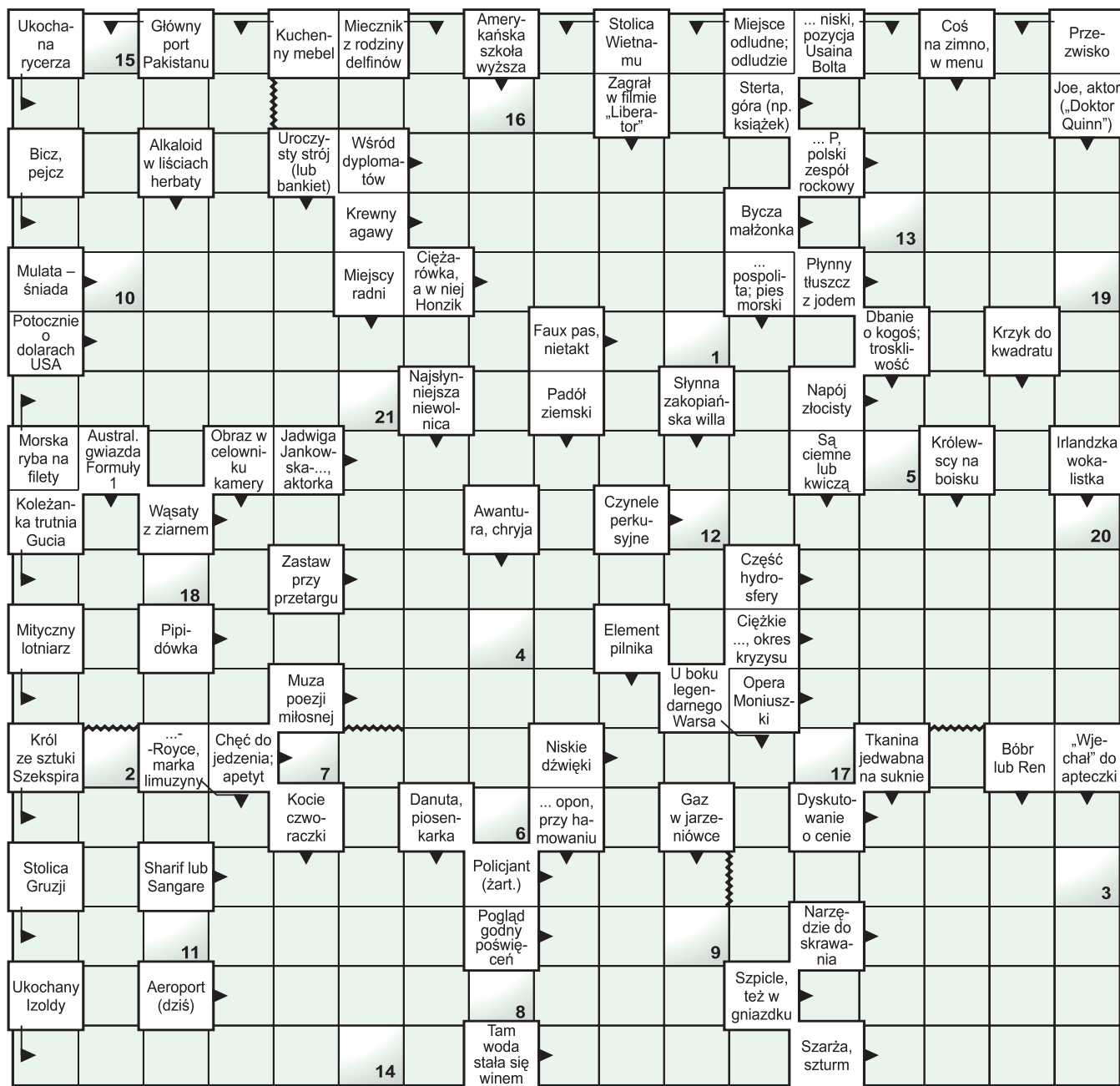
Firma ROBO zaprezentowała długo oczekiwane prototypy nowego modelu lokomotyw SM42 oraz SU42-5xx w skali TT. Model seryjny producent przewiduje w tym roku. (gm)

Filatelistyka

Jubileusz 25-lecia luksusowego retro pociągu Viceroy Special, Poczta Republiki Sri Lanki uczciła okolicznościowymi walorami.

Serię pięciu znaczków i arkusika o niestandardowym kształcie wydała 2 lutego 2011 roku. Znaczkę pocztową o nominale 5 lankijskich rupii przedstawiają różne lokomotywy parowe. Znaczek w arkuszu o nominale 45 LKR był uważany swego czasu za najdłuższy w historii Sri Lanki (123 mm długości, 30 mm szerokości). (LEW)





Litery z pól ponumerowanych od 1 do 21 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązania krzyżówki nr 2 prosimy nadsyłać do 9 marca 2026 r. pod adresem: ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 2”. Za prawidłowe rozwiązanie wylosujemy nagrodę – gadzety związkowe.

Rozwiązanie krzyżówki nr 1: „Zamknięte rogatki”. Nagrodę - pobyt weekendowy dla 2 osób w wybranym ośrodku CS Natura Tour wylosował **Bogumił Niewczas** z Małej Nieszawki. Gratulujemy, voucher prześlemy 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 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

Fot. na okładce: Inauguracja połączenia Polregio z Torunia do Ciechocinka. Fot. Archiwum Polregio

WIOSNA z NATURA TRWA DŁUŻEJ



Czas obowiązywania oferty*
02.03.2026 - 31.05.2026

Spała od **900 zł**
ośrodek „Zacisze”

Karpacz od **840 zł**
ośrodek „Halny”

Karpacz od **900 zł**
ośrodek „Stokrotka”

Zakopane od **1170 zł**
ośrodek „Kolejarz”

Świnoujście od **1050 zł**
ośrodek „Meduza”

Ustka od **1230 zł**
ośrodek „Radość”

*z wyłączeniem Świąt Wielkanocnych
oraz majówki

Czas obowiązywania oferty
03.05.2026 - 31.05.2026

Dziwnówek od **1140 zł**
ośrodek „Złota Rybka”

Ustronie Morskie od **1350 zł**
ośrodek „Korab”

Mielno od **1140 zł**
ośrodek „Słoneczny Brzeg”

Jastarnia od **1170 zł**
ośrodek „Półwysep”

Cena zawiera m.in.:

pakiet 7 dni •
(6 nocy)

wyżywienie HB •
(z wyłączeniem OW Halny)

ubezpieczenie NNW •

podatek VAT •

ZAPRASZAMY DO KONTAKTU:

Infolinia: **22 266 87 65**
ORAZ W BIURACH PODRÓŻY

WWW.NATURATOUR.PL