



Wniosek o pilne zwołanie Zespołu Trójstronnego!

Trzy największe centrale związkowe zwały szyki i podjęły wspólne działania w związku z utrzymującą się trudną sytuacją w sektorze kolejowym.

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce, Krajowa Sekcja Kolejarzy NSZZ „Solidarność” oraz Federacja Związków Zawodowych Kolejarzy wystąpiły wspólnie do podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotra Malepszaka z wnioskiem o niezwłoczne zwołanie posiedzenia Zespołu Trójstronnego do spraw Kolejnictwa.

Pismo w tej sprawie zostało złożone 2 kwietnia w kancelariach Ministerstwa Infrastruktury i Prezesa PKP S.A. Sygnatariusze – prezydent ZZM Leszek Miętek oraz przewodniczący Zdzisław Jasiński i Jan Przywoźny wymieniają w nim konkretny temat na jakie chcą rozmawiać: poprawa bezpieczeństwa na polskiej kolei, sytuacja spółki PKP Cargo, rozwiązanie problemów taborowych Polregio oraz sposób wdrażania konkurencji w segmencie przewozów dalekobieżnych.

Warto przypomnieć, że wyżej wymienieni liderzy związkowi, jako współprzewodniczący Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa, o jego pilne zwołanie wystąpili w grudniu 2025 roku. Pomimo upływu ponad kwartału od tego wystąpienia, posiedzenie nie zostało jednak zorganizowane, co zgodnie uważają za niedopuszczalne, zwłaszcza w kontekście skali występujących problemów. Przypominają zarazem, że Zespół stanowi właściwe i uzgodnione forum dialogu pomiędzy stroną społeczną, pracodawcami i admi-

nistracją publiczną i to w jego ramach powinny być prowadzone rozmowy dotyczące kluczowych problemów kolejnictwa.



Warszawa, dnia 1 kwietnia 2026 r.



Pan
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

Sytuacja w sektorze kolejowym pozostaje wysoce skomplikowana i niepokojąca, w szczególności w obszarze bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz funkcjonowania spółek przewozowych. Szczególnie poważne są problemy PKP Cargo S.A., narastające trudności taborowe w spółce Polregio, a także wyzwania związane z wdrażaniem konkurencji w segmencie dalekobieżnych przewozów pasażerskich.

W tym kontekście przypominamy, że współprzewodniczący Zespołu Trójstronnego do spraw Kolejnictwa przy Ministerstwie Infrastruktury w grudniu 2025 roku wystąpili z wnioskiem o pilne zwołanie posiedzenia Zespołu.

Pomimo upływu ponad kwartału, do dnia dzisiejszego posiedzenie to nie zostało zwołane.

W naszej ocenie taka sytuacja jest niedopuszczalna, zwłaszcza w kontekście skali problemów, z jakimi mierzy się obecnie sektor kolejowy, oraz potrzeby prowadzenia rzeczywistego dialogu społecznego w ramach uzgodnionych i obowiązujących struktur.

Zespół Trójstronny do spraw Kolejnictwa stanowi właściwe forum do prowadzenia rozmów pomiędzy stroną społeczną, pracodawcami i administracją publiczną.

W związku z powyższym wnioskujemy o niezwłoczne zwołanie jego posiedzenia.

pod semaforem



Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak, za nie zwołanie Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa



Zarząd Kolei Małopolskich za porozumienie wprowadzające podwyżki wynagrodzeń dla załogi w 2026 r.

Papillon
DRUKARNIA OFFSETOWA

www.drukarniapapillon.pl
www.drukarniaopakowan.eu

Podwyżka w Kolejach Małopolskich

Spór zbiorowy wszczęty u samorządowego przewoźnika przyniósł okazałą podwyżkę wynagrodzeń dla pracowników spółki, która zostanie wdrożona z dniem 1 kwietnia.

W dwunastoletniej historii Kolei Małopolskich był to pierwszy spór zbiorowy na tle płacowym. Zainicjowało go pismo z 23 grudnia 2025 r., w którym dwie organizacje: ZZM w Kolejach Małopolskich oraz ZZ Kolejarzy i Pracowników Małopolski wystąpiły do prezesa Radosława Włoszka z żądaniem wzrostu wynagrodzenia zasadniczego w wysokości 1000 zł na jednego pracownika od 1 stycznia 2026 r. Rokowania w miesiącach zimowych nie doprowadziły do zbliżenia stanowisk. Proceduralnie w pewnym momencie przekształciły się w mediację z udziałem mediatora, co według ustawy o rozwiązywaniu sporów zbiorowych pozwalało organizacjom związkowym na przeprowadzenie 2-godzinnego strajku ostrzegawczego w spółce.

Ostatecznie 24 marca zostało zawarte porozumienie kończące spór pomiędzy zarządem spółki a ZZM w KMał., reprezentowanym przez przewodniczącego Mateusza Motykę i wiceprezydenta ZZM Sławomira Centkowskiego, a także ZZK i PM. Strony uzgodniły uzależnienie wysokości podwyżek wynagro-

dzenia zasadniczego od zajmowanego stanowiska pracy lub grupy zaszerogowania. Wśród profesji objętych najwyższym wzrostem płac jako pierwsze w dokumencie wyszczególnione są stanowiska: maszynista i maszynista instruktor – 780 zł brutto miesięcznie. W porozumieniu pracodawca zobowiązał się także do wypłaty pracownikom jednorazowej premii w wysokości 1000 zł.

ZZM w Kolejach Małopolskich to jedna z młodszych naszych organizacji. Struktury ZZM u samorządowego przewoźnika funkcjonują od lipca 2023 roku. Kierowana przez przewodniczącego Motykę organizacja ma już na koncie kilka znaczących dokonań, a teraz z sukcesem przeszła test bojowy. (L)



Spór zbiorowy w SKM Warszawa

W innej samorządowej spółce - Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie - rozpoczęły się rokowania w ramach sporu zbiorowego na tle płacowym pomiędzy organizacjami związkowymi a zarządem.

Spór dotyczy wzrostu wynagrodzeń w 2026 roku. Strona związkowa przedstawiła 30 marca wspólne stanowisko wszystkich organizacji, zakładające podwyżkę wynagrodzeń w wysokości 1350 zł brutto dla wszystkich pracowników. Zarząd spółki, kierowany przez prezesa Marię Wasiak, nie zaakceptował tego postulatu na obecnym etapie, przedstawiając propozycję podwyżki w wysokości 600 zł brutto od 1 kwietnia 2026 r., uzależniając dalsze decyzje od analiz finansowych oraz sytuacji ekonomicznej spółki.

Rokowania nie doprowadziły do zawarcia porozumienia. Strony uzgodniły kontynuację rozmów – kolejne spotkanie zaplanowano na 29 kwietnia. Do tego czasu spór zbiorowy pozostaje w toku.

– Proponowana przez zarząd podwyżka jest znacząco niższa od oczekiwań pracowników i nie odpowiada ani skali odpowiedzialności, ani realiom rynku pracy w sektorze kolejowym. Oczekujemy realnych rozmów i konkretnych

decyzji – podkreślają przedstawiciele Międzyzakładowego Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w SKM w Warszawie. Zapowiadają także dalsze działania w ramach obowiązującej procedury sporu zbiorowego.



Wybierzmy odpowiedzialnie!

Předstawiciela załogi w radzie nadzorczej PKP Cargo SA restrukturyzacji wyłonią najprawdopodobniej wybory, które odbędą się w dniach 11-15 maja (poniedziałek-piątek). Gorąco zachęcamy do udziału i wsparcia naszego kandydata, którym jest prezydent ZZM Leszek Miętek!

W czasach realnych wyzwań to fundamentalna kwestia, kto będzie reprezentował interesy pracowników, dlatego ZZM przykłada dużą wagę do wyborów do rad nadzorczych kolejowych spółek. Naszym kandydatom udało się zdobyć mandat zaufania w Polregio i PKP Intercity, natomiast nadal do rozstrzygnięcia pozostają wybory u narodowego przewoźnika towarowego. Przypominamy, że w radzie nadzorczej PKP Cargo SA w restrukturyzacji przewidziano tylko jedno miejsce dla przedstawiciela pracowników.

Zbiórka podpisów pod listami poparcia w dniach 19 marca – 10 kwietnia wyłoniła jednak najprawdopodobniej dwóch kandydatów, którzy będą się o tę odpowiedzialną funkcję ubiegać. Obaj osiągnęli wymagany próg w wysokości 816 głosów pod listami poparcia. Dodajmy, że kandydatura Leszka Miętka zgromadziła 1787 podpisów pracowników. To wyraz zaufania, odpowiedzialności i nadziei na rzetelną reprezentację interesów załogi.

W przypadku ogłoszenia wyborów, odbędą się one w dniach 11-15 maja (poniedziałek-piątek). Raz jeszcze zapraszamy do odwiedzenia lokali wyborczych i wsparcia naszego kandydata.

(raz)

Podziękowanie

Szanowni Państwo, Drodzy Koleżanki i Koledzy,

z całego serca dziękuję za ogromne zaangażowanie, determinację i pełną mobilizację sił w procesie zbierania głosów poparcia dla mojej kandydatury na przedstawiciela pracowników w Radzie Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Wasze wsparcie jest dla mnie nie tylko wyrazem zaufania, ale także zobowiązaniem – do jeszcze większej pracy, odpowiedzialności i konsekwencji w działaniu. Każdy podpis, każda rozmowa i każda inicjatywa pokazują, jak wielką siłą są pracownicy oraz jak ważna jest wspólna troska o przyszłość naszej Spółki.

Deklaruję, że niezmiennie będę działał na rzecz wszystkich pracowników – z pełnym zaangażowaniem, odwagą i rozważą. Moim celem jest reprezentowanie Waszych interesów w sposób godny, skuteczny i transparentny, szczególnie w tym trudnym dla Spółki okresie.

Wierzę, że tylko wspólnym wysiłkiem możemy budować stabilną przyszłość PKP CARGO S.A. – opartą na bezpieczeństwie pracy, wzajemnym szacunku i odpowiedzialnych decyzjach.

Dziękuję za zaufanie i motywację, którą od Was otrzymuję. To ona daje siłę do dalszego działania. Dzisiaj nie wiem jeszcze, czy dojdzie do wyborów, ale jeżeli to nastąpi wszystkich już proszę o wsparcie.

Z wyrazami szacunku
Leszek Miętek



LESZEK MIĘTEK

SKUTECZNOŚĆ
STANOWCZOŚĆ
PROFESJONALIZM

WYBORY
przedstawiciela pracowników
w Radzie Nadzorczej
PKP CARGO S.A.

Kolejarz z ponad 40-letnim stażem,
prezydent Związku Zawodowego
Maszynistów Kolejowych w Polsce,
doświadczony działacz i negocjator,
nieugięty w walce o prawa pracownicze.

zzm.org.pl

CHCESZ ZADAĆ PYTANIE?
ZESKANUJ KOD QR,
WEJDŹ NA STRONĘ
WUB WYŚLIJ EMAIL
MEDIA@ZZM.ORG.PL



Ku nowemu ZUZP

Rozpoczęły się rokowania ws. sprawie zawarcia nowego układu zbiorowego pracy w PKP Cargo SA. Wypowiedziany przez poprzedni zarząd przewoźnika „stary” ZUZP zostanie rozwiązany z dniem 11 czerwca.

Zgodnie z zapowiedziami, ruszyły negocjacje mające na celu zawarcie nowego układu zbiorowego PKP Cargo SA. Na razie odbyły się dwa spotkania z pracodawcą w tej sprawie – 7 i 15 kwietnia. Na inauguracyjnym strona związkowa pochylała się nad projektem przedstawionym przez pracodawcę. Pierwsze „jaskółki” nie napawają do optymizmu. Niektóre propozycje zostały ocenione jako nie do przyjęcia, np. w kwestii warunków zatrudnienia. Inne – jako bardzo daleko idące, szczególnie wobec stanowisk operacyjnych – maszynistów, rewidentów taboru, ustawiaczy, manewrowych, nastawniczych czy dyspozytorów. Pomysły na drastyczne zmniejszenie, a nawet likwidację dodatków do wynagrodzeń można zrekompenzować wysokością wynagrodzenia zasadniczego, co znalazło się w pisemnej opinii ZM skierowanej w odpowiedzi do zarządu spółki.

Na drugim spotkaniu, które odbyło się 15 kwietnia, zgłoszone przez poszczególne organizacje związkowe uwagi do różnych obszarów i zapisów zostały omówione, a pracodawca przedstawił wstępne założenia regulaminu premiowania. Proces negocjacyjny nad nowym ZUZP został więc oficjalnie zainicjowany, sukcesywnie będzie nabierać tempa i sprawy będą się klarować. Równoległe Sędzia-Komisarz zatwierdził 18 marca Plan Restrukturyzacyjny do 2031 roku, mający na celu m.in. poprawę płynności finansowej, uregulowanie zobowiązań i podniesienie efektywności operacyjnej spółki. To bardzo ważny krok na drodze do końca procesu sanacyjnego. Jest szansa, że do końca 2026 roku uda się zawrzeć układ z wierzycielami, którym propozycje układowe mają być przedstawione do końca kwietnia.

Nasz człowiek w radzie

ZM będzie miał swojego przedstawiciela w radzie nadzorczej PKP Intercity w nowej, VII kadencji. Będzie nim Daniel Biernacik, wiceprezydent związku.

Dla przedstawicieli załogi w radzie PKP Intercity SA przewidziano trzy miejsca. Dokładnie tylu kandydatów, popieranych przez największe centrale związkowe, zgłosiło swój akces i osiągnęło wymagany próg poparcia. Wynosił on 1200 głosów na listach poparcia danego kandydata, które należało zebrać w dniach 20-25 marca.

Procedura wyborcza w ważnym organie spółki zakończyła się

zatem na pierwszym etapie, bez potrzeby ogłaszania głosowania przy urnach. Pod kandydaturą wiceprezydenta ZM podpisało się 1649 osób, czyli dużo powyżej wymogu.

Uchwałą nr 10 Centralnej Komisji Wyborczej PKP Intercity SA z 14 kwietnia przedstawicielami pracowników wybrani zostali: Daniel Biernacik, Małgorzata Kiliś z SKK NSZZ „Solidarność” i Rafał Radomski z Federacji ZZ Kolejarzy. Gratulujemy!

Podziękowanie

Koleżanki i Koledzy!

W związku z ogłoszeniem wyników wyborów przez Centralną Komisję Wyborczą na przedstawiciela załogi w Radzie Nadzorczej PKP Intercity chciałbym serdecznie podziękować za okazane mi zaufanie oraz każdy oddany głos poparcia.

Dziękuję każdemu z osobna oraz całej naszej organizacji – Związkowi Zawodowemu Maszynistów Kolejowych w Polsce – za zaangażowanie, mobilizację i ogrom pracy włożonej w tę kampanię. Bez tego wsparcia ten wynik nie byłby do osiągnięcia.

Traktuję ten wybór przede wszystkim jako zobowiązanie – do rzetelnej, odpowiedzialnej pracy, stałej obecności i konsekwentnego pilnowania spraw pracowniczych. Do Rady Nadzorczej wchodzę z pełną świadomością realiów naszej pracy i odpowiedzialności, jaka się z tym wiąże. Będę mówił wprost i działał tak, aby głos załogi był rzeczywiście słyszalny, a moje działania – skuteczne.



Miażdżący raport UTK

Posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury poświęcone zagadnieniu bezpieczeństwa na kolei, które odbyło się 25 marca, odbiło się szerokim echem i wciąż wywołuje żywe dyskusje. Bynajmniej nie bez przyczyny.

Przebieg obrad budził kontrowersje, a przedstawicielom strony społecznej, w tym prezydentowi Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszkowi Miętkowi, utrudniano zabieranie głosu i nie umożliwiono odniesienia się do formułowanych zarzutów. Niemniej, najmocniejszym bodaj punktem posiedzenia była prezentacja Urzędu Transportu Kolejowego, przedstawiona przez Piotra Szczepaniaka, dyrektora Departamentu Planowania i Nadzoru UTK.

Miała ona jednoznacznie krytyczny charakter i okazała się miażdżąca zarówno dla PKP PLK, jak i Ministerstwa Infrastruktury – w szczególności zaś dla podsekretarza stanu Piotra Malepszaka, jako odpowiedzialnego za kolej.

UTK oparł się na bardzo konkretnych danych, wynikach kontroli i działaniach nadzorczych.

Druzgocąca diagnoza – wstrząsająca skala zaniedbań

Dyrektor Szczepaniak już na samym początku zwrócił uwagę, że jakkolwiek w ujęciu długoterminowym wskaźniki bezpieczeństwa wykazują wprawdzie pewną poprawę, jednak analiza bieżąca wskazuje na wyraźne pogorszenie sytuacji w kilku kluczowych obszarach funkcjonowania systemu kolejowego.

Analiza obejmująca okres od grudnia 2025 roku do marca 2026 roku ukazuje nader niebezpieczny obraz. W ocenie Urzędu Transportu Kolejowego w aktualnym horyzoncie czasowym doszło do ewidentnego pogorszenia sytuacji – zarówno w zakresie stanu infrastruktury, jak i organizacji procesu przewozowego.

Najbardziej alarmujące wnioski dotyczyły stanu infrastruktury, w szczególności szyn oraz systemu ich diagnostyki i utrzy-

mania. Już na wstępie wskazano na dwa poważne wykolejenia, do których doszło na początku 2026 roku, a których bezpośrednią przyczyną było pęknięcie szyny.

Pierwsze z tych zdarzeń miało miejsce 20 stycznia 2026 roku na linii kolejowej nr 8. Wykolejeniu uległ pociąg pasażerski Polregio poruszający się z prędkością około 90 km/h. Bezpośrednią przyczyną była utrata ciągłości toku szynowego na odcinku około 6 metrów, spowodowana wielokrotnym złamaniem szyny. Drugie zdarzenie nastąpiło 3 lutego 2026 roku na linii kolejowej nr 12, gdzie wykolejeniu uległ skład towarowy – dziewięć wagonów cystern, przewożących olej napędowy, spadło z nasypu. W tym przypadku doszło do pęknięcia szyny na długości 162 centymetrów.

Ustalenia kontroli przeprowadzonej przez Urząd w PKP Polskich Liniach Kolejowych wskazują, że zdarzenia te nie miały charakteru incydentalnego, lecz były konsekwencją wcześniejszych, zidentyfikowanych i nieusuniętych nieprawidłowości.

W przypadku linii nr 8 już w kwietniu 2025 roku zidentyfikowano 82 wady szyn, a w sierpniu 2025 roku liczba ta wzrosła do 203. Zgodnie z obowiązującymi instrukcjami wewnętrznymi zarządcy infrastruktury wady te zostały zakwalifikowane jako tzw. wady średnie, co oznaczało obowiązek ich usunięcia w terminie 90 dni od momentu stwierdzenia. Kontrola wykazała jednak, że w wielu przypadkach termin ten upłynął bez podjęcia działań naprawczych, również w lokalizacji, w której doszło do wykolejenia 20 stycznia 2026 roku.

Jeszcze bardziej poważne nieprawidłowości ujawniono w odniesieniu do linii kolejowej nr 12. W ramach badań defektoskopowych przeprowadzonych w kwietniu 2025 roku, na czterometrowym odcinku

szyny w miejscu późniejszego wykolejenia zidentyfikowano 14 wad. Zostały one jednak błędnie zakwalifikowane do niższej kategorii, która nie wymagała ich pilnego usunięcia. Tymczasem – jak wykazała kontrola – prawidłowa kwalifikacja powinna wskazywać na wady generujące szczególne ryzyko, wymagające usunięcia w terminie maksymalnie 30 dni. To właśnie te nieprawidłowo sklasyfikowane uszkodzenia doprowadziły do złamania szyny i wykolejenia składu z cysternami 3 lutego 2026 roku.

Ujawniono również, że tylko w okresie od 1 stycznia do 9 lutego 2026 roku na torach linii kolejowej nr 12 odnotowano łącznie 37 przypadków pęknięć i złamań szyn, co pokazuje bardzo poważną skalę problemu, zwłaszcza zważywszy na krótki przedział czasowy.

Kontrola wykazała również poważne braki w systemie diagnostyki. Przeprowadzone na żądanie prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Ignacego Góry dodatkowe badania defektoskopowe na linii nr 8 ujawniły 10 wad klasy ciężkiej oraz trzy wady klasy niebezpiecznej, które nie zostały wcześniej wykryte w ramach standardowych procedur diagnostycznych prowadzonych przez zarządcę infrastruktury. Dopiero po ich ujawnieniu wprowadzono natychmiastowe ograniczenie prędkości do 10 km/h.

Wnioski płynące z tych ustaleń są jednoznaczne. System utrzymania infrastruktury nie tylko nie zapewnia terminowego usuwania zidentyfikowanych zagrożeń, ale w wielu przypadkach nie jest w stanie ich prawidłowo sklasyfikować ani nawet wykryć. Jak wskazano w prezentacji, działania podejmowane w tym zakresie miały charakter reaktywny i były inicjowane dopiero

w wyniku interwencji UTK, a nie w ramach sprawnie funkcjonującego systemu bezpieczeństwa.

Kolejny obszar przedstawiony w prezentacji dotyczył reakcji systemu na ujawnione zagrożenia oraz działań nadzorczych podejmowanych przez Urząd Transportu Kolejowego. Po wykolejeniach z 20 stycznia 2026 roku na linii nr 8 oraz 3 lutego 2026 roku na linii nr 12 UTK wszczął kontrole i wydał decyzje administracyjne nakazujące wprowadzenie ograniczeń eksploatacyjnych, w tym ograniczeń prędkości. Jak podkreślił dyr. Szczepaniak, działania podejmowane przez zarządcę infrastruktury były jednak dalece niewystarczające, a w części przypadków również opóźnione, co skutkowało wszczęciem postępowań, w tym także postępowań w sprawie nałożenia kar pieniężnych.

Szczególnie istotne jest to, że wcześniejsze działania podejmowane przez zarządcę infrastruktury w zakresie diagnostyki i reagowania na zagrożenia miały charakter reaktywny, wtórny i były inicjowane dopiero w następstwie działań Urzędu Transportu Kolejowego. Oznacza to, że system bezpieczeństwa nie funkcjonował w sposób proaktywny, lecz był uruchamiany dopiero w odpowiedzi na interwencje organu nadzoru. W praktyce prowadziło to do sytuacji, w której kluczowe decyzje dotyczące bezpieczeństwa ruchu kolejowego – w tym ograniczenia prędkości czy zakres dopuszczalnej eksploatacji infrastruktury – nie wynikały z bieżącej oceny ryzyka prowadzonej przez zarządcę, lecz były wymuszane decyzjami

administracyjnymi podejmowanymi przez regulatora.

Kolejna część prezentacji Urzędu Transportu Kolejowego dotyczyła realizacji przewozów w warunkach zimowych oraz wpływu warunków atmosferycznych na funkcjonowanie całego systemu kolejowego. Skala kryzysu operacyjnego, jaki powstał na kolei na przełomie 2025 i 2026 roku, okazała się porażająca.

Zima obnażyła słabość systemu

Jak wskazano podczas prezentacji, tylko w styczniu 2026 roku na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych odwołano ponad 3700 pociągów pasażerskich. Dla porównania – w styczniu 2025 roku liczba odwołanych pociągów wyniosła 1600. Oznacza to ponad dwukrotny wzrost rok do roku, i to w jednym tylko miesiącu. Już sam ten wskaźnik pokazuje, że nie mieliśmy do czynienia z pojedynczymi zakłóceniami czy sezonowymi trudnościami wynikającymi z warunków atmosferycznych, lecz z poważnym problemem dotyczącym przygotowania systemu do funkcjonowania w warunkach zimowych.

W reakcji na te zdarzenia oraz na przedstawione dane statystyczne Prezes Urzędu Transportu Kolejowego przeprowadził szeroko zakrojoną kontrolę zarządcy infrastruktury. Kontrola ta – co zostało wyraźnie podkreślone – miała charakter szczególny. Objęła nie tylko centralę PKP Polskich Linii Kolejowych, lecz również dziesięć zakładów linii kolejowych. Była też realizowana przez wszystkie oddziały terenowe UTK, co pokazuje skalę zaangażowania organu nadzoru i rangę

problemu. Jak poinformowano podczas posiedzenia, łącznie stwierdzono ponad 70 nieprawidłowości.

Do najważniejszych grup uchybień zaliczono liczne usterki związane z brakiem kontroli położenia zwrotnic lub wręcz brakiem możliwości ich przełożenia, co w praktyce prowadziło do czasowego wstrzymywania ruchu pociągów. Kontrola wykazała również niesprawność urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów (EOR) w wielu lokalizacjach, a więc elementu absolutnie podstawowego dla utrzymania przejezdności infrastruktury w warunkach zimowych. Ujawniono także niedostateczne wyposażenie techniczne, braki materiałowe oraz niewystarczającą liczbę narzędzi przeznaczonych do prowadzenia tzw. akcji zima. Co więcej, stwierdzono również niesprawność części tych urządzeń, które formalnie miały służyć do zabezpieczenia ruchu.

Osobnym obszarem objętym kontrolą były umowy z podmiotami zewnętrznymi, którym powierzano utrzymanie infrastruktury pasażerskiej. W tym zakresie również wykazano nieprawidłowości – przede wszystkim brak właściwego nadzoru nad realizacją warunków zawartych umów. Oznacza to, że problemy nie ograniczały się jedynie do technicznego stanu urządzeń czy niedoborów sprzętu, lecz dotyczyły również warstwy organizacyjnej i zarządczej.

Końcowa konkluzja przedstawiona w prezentacji była bardzo jednoznaczna. Olbrzymi zbiór nieprawidłowości skutkowało prowadzeniem ruchu kolejowego



Zgłoś zagrożenie w ruchu kolejowym!

Zeskanuj kod i wypełnij formularz.

REAGUJMY ZANIM BĘDZIE ZA PÓŹNO!



w sposób niewłaściwy i w wielu przypadkach prowadził wręcz do paraliżu komunikacyjnego. Według oceny przedstawionej przez UTK zimowy kryzys kolejowy nie był prostym skutkiem trudnych warunków pogodowych, lecz następstwem nakładających się zaniedbań technicznych, organizacyjnych i nadzorczych, które ujawniły pełną skalę słabości systemu.

Zagrożenia dla pasażerów

Finalna część prezentacji Urzędu Transportu Kolejowego dotyczyła funkcjonowania przewoźników pasażerskich oraz bezpieczeństwa procesu wymiany podróźnych. Przytoczono dwa incydenty, które wcześniej były już opisywane przez media, jednak zostały zaprezentowane z perspektywy nadzoru nad bezpieczeństwem.

Pierwsze zdarzenie miało miejsce 26 lutego 2026 roku na przystanku Pietrzykowie Żywieckie i dotyczyło pociągu Kolei Śląskich. W trakcie wysiadania pasażerki podróżującej z czworgiem małych dzieci – w tym niemowlęciem przewożonym w wózku – doszło do zamknięcia drzwi, w wyniku czego wózek z dzieckiem pozostał w pociągu. Pomimo prób otwarcia drzwi przez osoby znajdujące się na peronie nie było to już możliwe, a pociąg odjechał. Jak wynika z nagrań, kierownik pociągu pojawił się na miejscu jedynie na kilka sekund, a reakcja służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo była nieadekwatna i niewystarczająca.

Drugie zdarzenie miało miejsce 27 grudnia 2025 roku na stacji Dęblin. Dwoje dzieci w wieku około 7 i 11 lat wysiadło

na peron, podczas gdy ich rodzice pozostali w pociągu. Mimo podjętej próby zatrzymania składu poprzez użycie hamulca bezpieczeństwa, maszynista zastosował funkcję tzw. mostkowania, przerywając proces hamowania, co doprowadziło do odjazdu pociągu i rozdzielenia dzieci od opiekunów.

Kontrole przeprowadzone u przewoźników potwierdziły istnienie licznych nieprawidłowości w zakresie nadzoru nad procesem wymiany podróźnych. Wskazano m.in. na brak jednolitych procedur – poszczególni przewoźnicy stosują różne zasady i zakresy obowiązków dla pracowników odpowiedzialnych za bezpieczeństwo. Oznacza to, że w zależności od przewoźnika ten sam proces może być realizowany w odmienny sposób, co utrudnia zapewnienie spójnego standardu bezpieczeństwa w całym systemie. W odpowiedzi na te ustalenia prezes Urzędu Transportu Kolejowego podjął decyzję o powołaniu dwóch zespołów roboczych. Celem ich prac ma być wypracowanie jednolitych praktyk, które następnie zostaną wdrożone w całym sektorze kolejowym.

Dysfunkcyjny system

Przedstawione przez UTK dane i ustalenia układają się w spójny, ale jednocześnie jednoznacznie krytyczny obraz funkcjonowania systemu kolejowego w ostatnich miesiącach. Wnioski zaprezentowane podczas posiedzenia Komisji Infrastruktury w praktyce podważają skuteczność działań zarówno zarządcy infrastruktury – PKP Polskich Linii Kolejowych – jak i nadzoru sprawowanego przez

Ministerstwo Infrastruktury.

Skala i charakter ujawnionych nieprawidłowości – od niewyeliminowanych w terminie wad szyn, przez błędną kwalifikację uszkodzeń, po nieskuteczny system diagnostyki – wskazują na poważne problemy w podstawowym obszarze odpowiedzialności zarządcy infrastruktury, jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Zaniedbania te kwalifikują się do postawienia zarzutów karnych sprowadzenia zagrożenia katastrofy w ruchu lądowym, o którym mowa w art. 173 Kodeksu karnego – przestępstwa zagrożonego karą od roku do 10 lat pozbawienia wolności, a w przypadku skutków śmiertelnych lub ciężkich obrażeń wielu osób nawet do 15 lat.

Równocześnie dane dotyczące funkcjonowania kolei w okresie zimowym, w tym ponad 3700 odwołanych pociągów w jednym miesiącu, gwałtowny spadek punktualności oraz tysiące awarii taboru, pokazują, że problemy te mają charakter nie tylko techniczny, ale również organizacyjny i systemowy, w dużej mierze wynikający z presji na skracanie czasu jazdy oraz minimalizowania postojów na wymianę podróźnych, co odbywa się kosztem bezpieczeństwa ruchu i niezawodności systemu kolejowego.

W tym kontekście prezentacja UTK skłania do oczywistych pytań o skuteczność nadzoru właścicielskiego i regulacyjnego sprawowanego przez podsekretarza stanu Piotra Malepszaka.

(BS)

W skrócie

REGIO JET. Forsowanie zagranicznej konkurencji na polskich torach zakończyło się spektakularną kląpą. Spółka Regio Jet oskarżana wcześniej o faworyzowanie podczas układania rozkładu jazdy i blokowanie przepustowości okazała się kompletnie nie przygotowana do działalności

przewozowej w Polsce. Od 4 maja wycofała się z obsługi połączeń krajowych, pozostawiając na lodzie zimą i na wiosnę setki tysięcy pasażerów, a także grupę swoich pracowników. Ich opinie na temat czeskiego przewoźnika, zwłaszcza w zakresie naliczania wynagrodzeń i odprowadzania składek w serwisie pracy GoWork powinny stać się przedmiotem uwagi odpowiednich służb.

PLACE. Z dniem 1 kwietnia wdrożone zostały w życie podwyżki w **Polregio** w kwocie 400 złotych – na mocy wcześniejszych ustaleń ze związkami zawodowymi ws. indeksacji. W **Kolejach Mazowieckich** związkowi zawodowemu udało się dojść do porozumienia z zarządem spółki ws. wprowadzenia podwyżek wynagrodzeń w 2026 roku w kwocie 500 złotych od 1 lipca br.

Owocny dialog

Zapadły kolejne ustalenia w ramach komisji ds. bezpieczeństwa, składającej się z przedstawicieli ZMZ oraz kierownictwa PKP Intercity.

Rozmowy 23 marca miały charakter roboczy i były odpowiedzią na konkretne problemy zgłaszane przez środowisko maszynistów. ZMZ reprezentowali prezydent Leszek Miętek, wiceprezydent Daniel Biernacki, przewodniczący sektora Przewozów Pasażerskich Łukasz Gwiazdoń, a także Bartosz Ciećka, Marcin Hebda, Tomasz Kołodziejek i Marcin Dylowicz. To kolejne spotkanie, które kończy się nie na deklaracjach, lecz przynosi konkretne ustalenia, zobowiązania i działania po stronie spółki.

Najważniejsze tematy dotyczyły m.in. łączności GSM-R. W zarządzeniu pracodawca ma ująć i uregulować ustalenia

w zakresie procedur odjazdu. I tak procedura odjazdu ma zostać odebrana przez maszynistę w sposób niebudzący żadnych wątpliwości (np., czy sygnał odjazd lub gotów odjazdu podany jest konkretnie dla obsługiwanego pociągu). Opóźnienia wynikające z realizacji obowiązujących procedur nie mogą stanowić podstawy do wyciągania konsekwencji służbowych wobec maszynistów.

Ponadto do 30 maja br. wszystkie pojazdy trakcyjne w spółce mają zostać wyposażone w uchwyty do tabletów oraz gniazda zasilania, a do 1 lipca ma zostać opracowana i wdrożona procedura postępowania w przypadku zawieszenia się tab-



letu lub problemów z „teczką maszynisty”. W czerwcu planowane jest wydawanie nowych tabletów dla drużyn trakcyjnych.

W całej flocie pojazdów trakcyjnych ED 160 do 30 czerwca zostaną wymienione zamki do kabin maszynisty. Nowe rozwiązania mają umożliwić otwarcie drzwi z zewnątrz przez tzw. Zielony klucz. Klucz ten posiada kierownik pociągu, bez możliwości aktywowania pulpitu maszynisty.

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

Po linii Y z POLREGIO

POLREGIO, największy kolejowy przewoźnik w Polsce, chce dowozić pasażerów do nowego lotniska, budowanego przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny w ramach inwestycji Port Polska. Spółki pogłębiają współpracę, a jej celem ma być lepsze wykorzystanie linii dużych prędkości, wygodny dojazd do portu lotniczego i wsparcie techniczne w utrzymaniu taboru.

W ramach pogłębionej współpracy oba podmioty chcą zwiększyć liczbę połączeń na powstającej magistrali dużych prędkości łączącej Warszawę z nowym lotniskiem oraz z Łodzią, Wrocławiem i Poznaniem. POLREGIO planuje nową komercyjną ofertę, która połączy cechy typowego pociągu ekspresowego kursującego z prędkością 200 km/h między największymi aglomeracjami i pociągu regionalnego zatrzymującego się w średnich miastach. Swoje wsparcie w analizach koncepcji takich połączeń oferuje przewoźnikowi Port Polska.

Prędkość 200 km/h najlepsza dla regionów

Spółki mają pracować nad możliwościami zapewnienia POLREGIO komercyjnego dostępu do nowoczesnych pociągów, które zostaną kupione przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny



w ramach tzw. poolu taborowego. Zakup obejmie łącznie 80 składów, w tym jednostki o prędkości maksymalnej 200 km/h. Mogą być one przeznaczone do obsługi połączeń w formule komercyjnej, czyli bez dofinansowania np. ze strony państwa, ale też dotowanej jako ekspresy regionalne (Regio Ekspresy) i ekspresy lotniskowe (Aero Ekspresy).

W ramach współpracy POLREGIO oferuje wsparcie w podstawowym utrzymaniu nowych pociągów kupionych przez Port Polska. Przewoźnik będzie gotowy udostępnić swoje zaplecza techniczne i tory postojowe, a także pomoże zorganizować serwis pojazdów.

Spółki będą także współdziałały na rzecz planowania nowoczesnego i zintegrowanego systemu transportowego. Wszystko w oparciu o rzetelne dane i wymianę informacji o prognozowanych przewozach pasażerskich. Do wspólnych prac Portu Polska i POLREGIO zostanie powołany zespół roboczy.

Z pracy Rady Krajowej ZZM

Rada Krajowa ZZM, poszerzona o przewodniczących kół, przeanalizowała sytuację w poszczególnych spółkach i ich otoczeniu, a także przyjęła szereg ważnych decyzji skutkujących na najbliższy okres.

Rada obradowała w dniach 26-27 marca w Masłowie (województwo świętokrzyskie), gdzie – nawiasem mówiąc – we wrześniu będą zorganizowane Centralne Obchody Dnia Maszynisty. Rozszerzenie formuły posiedzenia przydało posiedzeniu należytej rangi i umożliwiło zasięgnięcie obszerniejszej opinii w środowisku maszynistowskim. Spotkanie z zaproszonymi gośćmi zapewniło przepływ informacji m.in. ze ścisłym kierownictwem z ramienia pracodawców, przewodniczącym OPZZ, czy prezesem Urzędu Transportu Kolejowego.

Obrady rozpoczęły się od upamiętnienia minutą ciszy byłego członka Rady Krajowej ZZM Janusza Millera, m.in. współzałożyciela Muzeum Historii Kolei w Częstochowie oraz autora logotypu ZZM używanego od reaktywacji organizacji do 2018 roku. Po przyjęciu porządku obrad i omówieniu kwestii organizacyjnych Rada przyjrzała się sytuacji w poszczególnych spółkach w ujęciu Sektorów ZZM: Przewozów Pasażerskich, Spółek Samorządowych i Przewozów Towarowych. Wysłannicy naszej organizacji opowiadali zarówno o problemach, czy zamierzeniach, jak i dzielili się informacjami o sukcesach. Synergia pozwoliła nie tylko na wspólną analizę wyzwań, ale również wnioski ws. kierunków dalszych działań, m.in. w kierunku poprawy warunków pracy i płacy.

Po zasięgnięciu informacji dotyczącej liczby członków ZZM według stanu na dzień 1 stycznia 2026 r., Rada ustaliła liczby delegatów na Sprawozdawczo-Wyborczy Krajowy

Zjazd Delegatów ZZM dla organizacji międzyzakładowych i zakładowych. Najwyższa władza Związku zbierze się w dniach 1–3 czerwca br. w hotelu „Logos” w Warszawie. Podjęta została także decyzja w sprawie organizacji pożegnalnego spotkania członków Rady Krajowej mijającej IX kadencji, które odbędzie się 8 maja w Jastrzębiej Górze.

W dalszej części członkowie Prezydium RK ZZM przedstawili szereg informacji z zakresu podejmowanych działań. Między innymi w ramach powołanego 12 listopada 2025 r. Międzyzwiązkowego Komitetu Protestacyjnego Kolejarzy, czy przebiegu spotkań z udziałem prezydenta Leszka Miętka, marszałka sejmu Włodzimierza Czarzastego i minister rodziny, pracy i polityki społecznej Agnieszki Dziemianowicz-Bąk, które dotyczyły ustawy o czasie pracy maszynisty.

Wiele uwagi poświęcono aktywności ZZM w obszarze poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego. To niezmienny priorytet i impuls w poczynaniach organizacji. Dla upowszechnienia podejmowanych działań, wiceprezydent Daniel Biernacik zapowiedział użycie nowego narzędzia. Emisja tzw. vlepki z kodem QR ma pozwolić na przyspieszenie procedury zgłaszania problemów i nieprawidłowości na sieci podczas wykonywania pracy, a pośrednio na uniknięcie wysuwania wobec maszynistów zarzutów karnych. Wiceprezydent ZZM zrelacjonował również przebieg spotkania z przedstawicielami Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, na którym padła deklaracja

ścisłej współpracy w zakresie wymiany informacji i wysiłków na rzecz poprawy bezpieczeństwa i pracy maszynistów.

Rada zajęła się także zagadnieniami związanymi z wyborami do rad nadzorczych spółek kolejowych, zarządzając poziom najwyższej mobilizacji w celu osiągnięcia zamierzonych celów w tym zakresie. Omówiła kwestie funkcjonowania platformy informacyjnej ZZM oraz partnerskiej współpracy z Polkomtelem, kancelarią prawną Lex Secure i Wartą. Zajmowała się także sprawami organizacyjnymi XXVII Turnieju Piłki Nożnej o Puchar Prezesa PKP SA i Prezydenta ZZM, który odbędzie się w Lesznie w dniach 24-27 czerwca. Organizatorzy z MZZM Poznań przychylili się do sugestii uatrakcyjnienia zawodów o dodatkowe emocje. Przeprowadzenia na miejscu losowania po fazie eliminacyjnej podniosły turniejową atmosferę i pozwoliły na uniknięcie sztywnych „drabinek”.

Ważnym punktem obrad stanowiło spotkanie z udziałem zaproszonych gości, którzy tłumnie przybyli spotkać się z przedstawicielami maszynistowskiego środowiska. Opowiedzieli o zamierzeniach, podejmowanych działaniach i podzielili się swoimi cennymi refleksjami. Przedstawienie różnych perspektyw, bezpośrednie rozmowy i merytoryczne dyskusje stanowią dobrą płaszczyznę do poszukiwania skutecznych rozwiązań wobec kluczowych wyzwań, które dotyczą decydentów i pracowników. Posiedzenie zakończyła wspólna, uroczysta kolacja, która rozpoczęła się od składania życzeń na nadchodzące Święta Wielkanocne. **(raz)**



Spór zbiorowy w DB Cargo nadal trwa

Bezpieczeństwo pracy, odchodzący pracownicy i pytania bez odpowiedzi – sytuacja w DB Cargo Polska nadal budzi niepokój. Spór zbiorowy pracowników reprezentowanych przez Międzyzakładowy Związek Zawodowy Maszynistów i Pracowników Kolei wszczęty z pracodawcą na tle poprawy bezpieczeństwa i warunków pracy trwa już od kilku lat. Pomimo upływu czasu żadna z kluczowych kwestii nie została rozwiązana, a pracownicy nadal oczekują konkretnych odpowiedzi.

W tym okresie organizacja związkowa MZZMiPK podejmowała szereg działań mających na celu doprowadzenie do rzeczywistego dialogu. Niestety wszystko wskazuje na to, że tylko stronie społecznej zależy na polubownym zakończeniu sporu zbiorowego. Dotychczas wszelkie negocjacje ze strony pracodawcy były pozorowane.

Owsem, padła nawet ze strony Zarządu Spółki propozycja zawarcia porozumienia, tyle że jego treść nie ma nic wspólnego z poszanowaniem stron. Żadnych konkretów zmierzających do poprawy warunków pracy maszynistów. Słyszymy tylko, że priorytetem Spółki jest maksymalne wykorzystanie czasu pracy maszynisty, według nas kosztem zdrowia pracowników, a może w dłuższej perspektywie czasu również życia.

Zastanawiam się, czy to tylko wina podejścia Zarządu Spółki, przecież nad nim jest Rada Nadzorcza, wytyczająca zadania do wykonania przez Zarząd, który jest przez nią rozliczany. To Rada Nadzorcza powołuje skład Zarządu Spółki i to ona w każdej chwili może go zmienić. Kto wobec tego zasiada w Radzie Nadzorczej, otóż Rada Nadzorcza składa się obecnie z naszych zachodnich sąsiadów. Pytanie dlaczego wskazana Rada Nadzorcza nie jest w stanie narzucić wykorzystywania do niewolniczej pracy maszynistów niemieckich, a znalazła sobie używanie na naszym rynku pracy? Moim zdaniem odpowiedź jest prosta, niemieccy maszyniści na takie traktowanie się nie godzą i są pięciokrotnie drożsi. Zastanówmy się czy my mamy się godzić na notoryczne, bez zgody pracowników

zmieniane harmonogramy, nieodłączne czuwanie przy telefonie, brak szacunku i empatii przełożonych, brak realnego wypoczynku w miejscu zamieszkania, no i w dzisiejszych czasach stawki zaszelegowania podstawowego w granicach 5500 do 7500 zł. Przy okazji tu apel do rządzących – co z ustawą o czasie pracy maszynisty?

Do Zarządu DB Cargo kierowano pisma, składano wnioski o udzielenie informacji oraz wskazywano konkretne problemy dotyczące organizacji pracy, harmonogramów i warunków wykonywania obowiązków. Jednym z ostatnich działań było przekazanie do zarządu spółki obszernego zestawu pytań zgłoszonych bezpośrednio przez pracowników. Są to kwestie wynikające z codziennej praktyki osób odpowiedzialnych za funkcjonowanie kolei. Strona społeczna deklaruje gotowość do prowadzenia rozmów w ramach sporu, pokazując, że dialog i współpraca są możliwe nawet w trudnych momentach.

Zaznaczmy, iż gdyby wcześniej prowadzone rozmowy były merytoryczne, dążące do znalezienia wspólnego mianownika, to Związek nigdy nie wystąpiłby na drogę sporu zbiorowego. W centrum zgłaszanych problemów znajdują się konkretne postulaty dotyczące organizacji pracy i stabilności zatrudnienia. Kluczowe znaczenie ma wprowadzenie przewidywalnego i godnego planowania pracy, które pozwoli pracownikom zachować równowagę między życiem zawodowym a prywatnym. Istotnym elementem jest również opracowanie i stosowanie miesięcznych harmonogramów czasu pracy,



dających realną możliwość planowania życia oraz odpoczynku.

Nie mniej ważną kwestią pozostaje zrównanie poziomu wynagrodzeń do standardów obowiązujących u innych przewoźników kolejowych. Jak podkreślają pracownicy, ma to bezpośredni wpływ nie tylko na stabilność zatrudnienia, ale również na zatrzymanie doświadczonej kadry i utrzymanie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa.

W tle trwającego sporu coraz częściej pojawia się temat bezpieczeństwa. To obszar, który – jak wskazują pracownicy oraz ich przedstawiciele – zależy od wielu czynników: właściwej organizacji czasu pracy, przewidywalności grafików, odpowiedniego planowania obsad oraz doświadczenia zespołów. Bezpieczeństwo na kolei to efekt codziennej pracy ludzi, którzy ponoszą odpowiedzialność za sprawne i bezpieczne funkcjonowanie systemu. Równocześnie zauważalny jest proces odchodzenia doświadczonych pracowników. Każde takie odejście oznacza nie tylko zmianę kadrową, ale również utratę wiedzy i praktyki, które budowane były przez lata i mają bezpośredni wpływ na jakość oraz bezpieczeństwo pracy.

W tej sytuacji coraz częściej pojawia się pytanie: czy czas w sporze zbiorowym pozostaje neutralny? Z perspektywy pracowników – nie. Każdy kolejny miesiąc to dalsze nierozwiązane kwestie, rosnąca niepewność oraz decyzje o odejściu. To także kolejne pytania, które – mimo ich skali i znaczenia – wciąż oczekują na wyczerpujące odpowiedzi.

Przedstawiciele MZMiPK podkreślają, że celem prowadzonych działań nie jest eskalacja konfliktu, lecz doprowadzenie do rzeczywistego dialogu i wypracowania rozwiązań dotyczących warunków pracy oraz bezpieczeństwa.

A na koniec pytanie zasadnicze, dla czego w czterech pozostałych Spółkach w których pracowników reprezentuje MZMiPK, tj. Orlen Kolej, KOLPREM, Cargo Service, Koleje Śląskie, udało się zawrzeć porozumienia i możliwy jest dialog ku obopólnej zgodzie, tylko w DB Cargo jest to niemożliwe?

Spór zbiorowy trwa, ponieważ sprawy, które zostały w nim podniesione, pozostają aktualne. A bezpieczeństwo i odpowiedzialność to obszary, których nie można odkładać na później.

Mariusz Szczurek
Przewodniczący MZMiPK i PK



Mariusz Szczurek:

- Celem prowadzonych działań nie jest eskalacja konfliktu, lecz doprowadzenie do rzeczywistego dialogu i wypracowania rozwiązań dotyczących warunków pracy oraz bezpieczeństwa.

Medal Złoty za Długoletnią Służbę

Nasz kolega, przewodniczący ZM w Warszawskiej Kolei Dojazdowej, Stanisław Wiktorowicz został uhonorowany prestiżowym odznaczeniem państwowym za długoletnią pracę i działalność społeczną.

Medale nadane przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej wręczał 27 marca wojewoda mazowiecki Mariusz Frankowski. Otrzymało je czternaścioro mieszkańców województwa uhonorowanych za swoją dużą aktywność na rzecz innych: od pracy społecznej i samorządowej, przez rozwój edukacji ekologicznej, po zaangażowanie w honorowe krwiodawstwo oraz wzorowe wykonywanie obowiązków zawodowych.

Łącznie wręczono sześć rodzajów odznaczeń, a wśród odznaczonych znalazł się jeden kolejarz. Medal Złoty za Długoletnią Służbę otrzymał Stanisław Wiktorowicz – zatrudniony w Warszawskiej Kolei Dojazdowej jako maszynista elektrycznych pojazdów trakcyjnych. Na kolei pracował ponad 47 lat, począwszy od 1978 roku, przechodząc z bardzo dobrymi wynikami przez kolejne szczeble kariery zawodowej.

W uzasadnieniu wyróżnienia podkreślono, że wykonuje swoje obowiązki z dużą starannością i aktywnie uczestniczy w szkoleniu nowych kandydatów

na stanowisko maszynisty pojazdów trakcyjnych, przekazując swoją wiedzę, bogate doświadczenie oraz wartości zawodowe. Dzięki niezwykle sumiennemu wykonywaniu obowiązków służbowych związanych z pracą zawodową, a także wysokiej postawie moralnej i społecznej, od lat cieszy się bardzo dobrą opinią i szacunkiem załogi.

Z powodzeniem piastuje bowiem przewodniczącego ZM w WKD, o czym dobitnie świadczy rozpoczęta niedawno trzecia kadencja na tej funkcji. Troskę o przestrzeganie przepisów BHP oraz poprawę warunków pracy Stanisław Wiktorowicz przejawia również z perspektywy społecznego inspektora pracy w „wukadce”. W 2023 r. został laureatem honorowej odznaki resortowej „Zasłużony dla Kolejnictwa”, a teraz przyszedł czas na odznaczenie „prezydenckie”.

Gratulujemy!

(L)

Fot. Mazowiecki Urząd Wojewódzki w Warszawie oraz WKD



Od lewej: Stanisław Wiktorowicz, wojewoda mazowiecki Mariusz Frankowski i członek zarządu WKD Piotr Madej.

Stacja Emerytura Nie mówimy żegnaj

Kolejna grupa naszych kolegów udała się na zasłużony odpoczynek.

Wojciech Marcinkowski z IC Zakład Zachodni w Poznaniu po 45 latach pracy przeszedł na zasłużoną emeryturę 4 grudnia ub.r.

Rozpoczął swoją karierę jako pomocnik maszynisty w Lokomotywowni w Lesznie, gdzie uzyskiwał kolejno uprawnienia maszynisty trakcji spalinowej i elektrycznej. Zakład Taboru w Poznaniu, PKP Cargo, PKP Intercity – bez względu na miejsce zatrudnienia zawsze do końca wykonywał swoje obowiązki bardzo sumiennie. Przyszedł czas aby wreszcie można było spełniać swoje marzenia.



Starszy maszynista Ryszard Swojak po 50 latach pracy przyprowadził ostatni pociąg 67925 relacji Wrocław Główny - Poznań Główny 20 lutego.

Podczas wjazdu w perony stacji końcowej koledzy z Polregio Wielkopolskiego Zakładu w Poznaniu oraz najbliżsi przygo-

towali przerwanie symbolicznej taśmy prędkościomierza. Były życzenia oraz podziękowania za współpracę oraz koleżeństwo jakim przez cały okres pracy wykazywał się Kolega.

Życzymy zdrowia i zasłużonego wypoczynku na emeryturze.

(BJ)





Jan Kopszak, maszynista Małopolskiego Zakładu Polregio ostatni pociąg przyprowadził 6 lutego – o nr 30505, relacji Kraków - Zakopane pojazdem 14 WE-04.

Rozpoczął w 1980 roku jako uczeń przyzakładowej szkoły zawodowej w Lokomotywowni w Suchej Beskidzkiej. Od 1983 r. praca jako pomocnik maszynisty, od 1988 roku już jako maszynista ept.

Długoletni członek ZZM, przez ostatnie dwie kadencje skarbnik MZZMK Sucha Beskidzka. W 2019 r. odznaczony odznaką „Zasłużony dla ZZM”, a w 2022 roku „Zasłużony dla Kolejnictwa”. Wyszkolił kilku obecnych maszynistów.

Koleżanki i koledzy życzą dużo zdrowia i spełnienia marzeń na emeryturze.

(GD)

XXVII Turniej Piłki Nożnej o Puchar Prezesa PKP SA i Prezydenta ZZM Leszno, 24-27 czerwca



Polregio Kielce	PKP Cargo International
IC Południowy	Polregio Rzeszów
Cargo Service	IC Północny
Koleje Śląskie	Polregio Olsztyn
Polregio Zielona Góra	CT Południowy
Warszawska Kolej Dojazdowa	CT Północny
Polregio Poznań	CT Zachodni
Polregio Bydgoszcz	Polregio Szczecin
SKM w Trójmieście	Koleje Wielkopolskie
IC Zachodni	Czechy

PamiętaMY!

W piątą rocznicę śmierci, maszyniści z Olszynki Grochowskiej wspominali 10 kwietnia Marka Kośnego, b. przewodniczącego ZZM IC Warszawa. Człowieka nietuzinkowego, z zawsze uśmiechniętą twarzą, który udowodniał, że wszystko można zrealizować bez nerwów, na spokojnie niczym w szachowej rozgrywce.



Cytat miesiąca

**LUBELSKIE DOŁĄCZYŁO
DO GRONA WOJEWÓDZTW,**



**KTÓRE PRZEJĘŁY ODPOWIEDZIALNOŚĆ
ZA FUNKCJONOWANIE KOLEI REGIONALNYCH**

Wicemarszałek województwa lubelskiego Piotr Bręś o podpisaniu aktu notarialnego w sprawie utworzenia spółki Lubelskie Koleje. Facebook, 24 marca 2026 r.

Pomoc dla Marzeny

Przewodniczący ZZM w SKM Warszawa Paweł Wójcicki uruchomił zbiórkę finansową dla potrzebującej kierowniczkę pociągu, którą spotkała potworna tragedia życiowa. Zachęcamy do wsparcia i okazania solidarności:



<https://pomagam.pl/8b347f#>

Pomoc dla naszej koleżanki

Zwracamy się z ogromną prośbą o wsparcie dla naszej koleżanki z pracy, Marzeny, która nagle i tragicznie straciła swojego męża.

To niezwykle trudny czas, pełen bólu, smutku i codziennych wyzwań, z którymi dziś musi się zmierzyć. W takich chwilach obok żałoby pojawiają się również sprawy, których nie da się odłożyć — bieżące wydatki, opłaty oraz koszty związane z organizacją życia po tej ogromnej stracie.

Chcemy jako współpracownicy i ludzie o dobrych sercach okazać Marzenie realne wsparcie. Ta zbiórka została utworzona po to, aby pomóc jej przetrwać najtrudniejszy okres i choć w niewielkim stopniu odciążyć ją finansowo.

Rodzinnie na korce

W rozegranych w Suchedniowie 58 Mistrzostwach Polski Kolarzy w badmintonie wzięli udział nasi koledzy z SZZM w Kielcach wraz z rodzinami.

Marcin Więckowski zdobył 1 miejsce i złoty medal w kategorii M3, a jego brat Paweł wraz z Joanną Więckowską 3 miejsce i brąz. Ogółem koledzy wraz z rodzinami zdobyli aż 6 medali, co w klasyfikacji drużynowej uplasowało zakład Polregio Kielce na 5 miejscu. Wielkie gratulacje dla całej rodziny. (wk)



Wsparcie dla maszynistów
i ich rodzin

Przekaż 1,5 proc. podatku



Tomasz Kuchta

PRZEKAŻ 1,5%

Numer KRS

0000396361

Cel szczegółowy 1,5% podatku

0726208 Tomasz

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**



Kamil Rogatka

PRZEKAŻ 1,5%

Numer KRS

0000396361

Cel szczegółowy 1,5% podatku

0783555 Kamil

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.

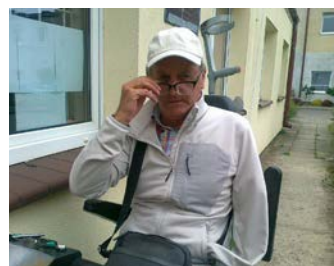
Za tak niewiele można tak wiele.

Wystarczy 1,5 procent.

KRS 0000076301

z dopiskiem dla **Jerzy Tomczak.**

Z podziękowaniem maszynista-rencista z Kutna



Wiktoria Łukomska

Obecnie trwa czas rozliczeń podatku. Będziemy bardzo wdzięczni, jeśli i w tym roku zechcecie przekazać Wiktorii swoje 1,5% podatku. Pozyskane w ten sposób środki pomogą nam w dalszym leczeniu i rehabilitacji naszej córki, która dzielnie stawia czoła wszystkim przeszkodom jakie stawia przed nią los.

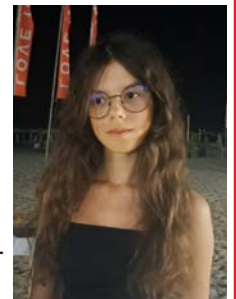
Bardzo dziękujemy wszystkim tym, którzy w zeszłym roku zdecydowali się dołożyć swoją cegiełkę, aby wspomóc Wiktorię w walce z przeciwnościami wynikającymi ze stopniowej utraty wzroku.

Przekaż swoje 1,5% na Fundacja Pomocy Osobom Niepełnosprawnym "SŁONECZKO"

KRS 0000 1864 34

Cel szczegółowy: **Wiktoria Łukomska 30/Ł**

Z całego serca **DZIĘKUJEMY!** Rodzice Wiktorii



Humor

- Doktorze, mam bardzo słabe wyniki. Dlaczego?

- A ile zapłacił pan za analizy?

- 50 złotych.

- Proszę pana, dobre wyniki zaczynają się od 100 złotych.

•

- Cześć! Gdzie jesteś?

- Na komisariacie policji.

- Ojej, a co tam w ogóle robisz?

- Odpowiadam rysopisowi.

•

- Słyszałem, że ponownie się ożeniłeś.

- Tak, z Marią.

- Siostrą twojej pierwszej żony?!

- Tak, z nią.

- A dlaczego?

- Przyzwyczałem się do teściowej.

•

Mąż i żona oglądają galę bokserską.

- Nie do wiary - wścieka się mąż - cały tydzień na to czekałem, a on padł po minucie!

- Minuta to w sumie jeszcze nieźle - skomentowała żona.

•

Przychodzi emeryt do lekarza:

- Jest pan zdrowy jak ryba, może pan żyć 100 lat!

- A z czego, panie doktorze?

•

- Jakie jest ulubione danie prezydenta?

- Danie w mordę.

•

- Marnie wyglądasz. Co brałeś?

- Kredyt.

Filatelistyka

Klub Sympatyków Kolei we Wrocławiu wydał serię sześciu dwustronnych kart pocztowych oraz dwa arkusze (SZOP) z okazji 80-lecia Fabryki Pafawag oraz ZNTK Wrocław.

Fabryka powstała w 1832 roku jako niemieckie zakłady Maschinenbauanstalt Breslau i kilkakrotnie zmieniała nazwę. Po zakończeniu II Wojny Światowej została przez polskie władze przejęta z rąk radzieckich. Produkowała początkowo wagony towarowe, a od 1948 roku wagony pasażerskie.

W 1952 roku wyprodukowała pierwszą lokomotywę elektryczną EP02 i elektryczny zespół trakcyjny EW53. Łącznie zakłady wyprodukowały 2231 lokomotywy elektryczne oraz 1633 ezt.

Tabor kolejowy pokazany jest na walorach filatelistycznych. Walory pocztowe wydane zostały dwuetapowo. Trzy kartki pocztowe są datowane na 21 września 2025 r. – dzień wystawy zabytkowego taboru z kolekcji Klubu we Wrocławiu Leśnica, z okolicznościowym stemplem dodatkowym z ET22. Walory były dostępne na stoisku KSK Wrocław na wystawie i stoisku pocztowym UP68.

Pozostałe trzy kartki są datowane na 6 grudnia 2025 r. - z klubowej imprezy pn.: „Mikołajkowa edycja Kolejowych Zakamarków Wrocławia”, ostemplowane stemplem dodatkowym z logo KSK.

Fot. Ryszard Boduszek, projekty Rafał Wincewicz.

Nakład kart pocztowych po 300 sztuk, SZOP-ów po 75 szt.

(LEW)



Bieg dla Henryka Szosta	Gibon lub lemur	Bohater „Fircyka w złotych”	Element zawieszenia pojazdu	„Resorowany” ziemniak	... łowczy, np. sokół	Lauda, b. mistrz F1 (imię)	Wybiera go konklawe	Gdańskie – z Puckiem, Rumia	... domu; gospodyni	Rzeka w Braniewie	Śpiewa „Czarne anioły”	Somali Francuskie (dziś)	W hinduizmie; kropka na czole
... Stępcowski, aktor					13	Przebój Janusza Laskowskiego				9		Miejsce bitwy w 972 r.	
11			15		Obraz cerkiewny					„Wzywaj” rycerzy na wyprawę			
„... z pokładu Idy”					„Sklep” samochodowy					... Tasman, hol. żeglarz			6
Uczy w liceum (potocznie)				Tyle, ile waży torebka cukru			Szmaciana Zuzia			Jerzy ...-Gracz, malarz			
				... + wodór = amoniak	Zapora drogowa	Młode zysa				Filozof moralista			
Góry z Sikławą	Produkt mleczny	... Page (Led Zeppelin)	Radio-magnefon z UNITRY	3		4				Niezadowolona – na twarzy			
Składnik kremów do twarzy	8	Kojarzy się ze Złotą Tarką			„... straciłaś przyjaciela”					Rodzaj sprawdzianu	Miasto nad Pilicą	16	Gaz palny; CH ₄
					Przepływa przez Niedzicę		Róg z orkiestry			Katol. telewizja z Torunia			
Imię z imienia Mira	Polska kreskówka o psie	Pr. dopływ dolnego Sanu					Szopka, bonanza						... czegoś w bawelnę
Jennifer („Dirty Dancing”)				Kij bejsbolisty						Złomowsko aut	7		
				Rafael, hiszpański tenisista			Prze-trwała biblijny potop			... pospolita; kalebasa			
... górską; kosówka	Podwodny, np. Nautilus	Brutto minus tara	Góry z Bieluchą	Deska Alberto Tomby			Grupa kolesiów; klika			Pierwotny rajskiej pary	12		
	2			Bal siana, makulatury	Ystad lub Gdynia	Stworzył alfabet z kresek i kropek				W muzyce: skrót op.		Wielki – trwa 40 dni	Meg, aktorka („The Doors”)
Drobna ryba w „kielbasie”				Miejskie lub narodowe						Mgła nad bagnami			1
				Liturgiczna szata księdza						Szkocki kucyk			
Tkanina na ręczniki, szlafroki	Plasterki marchewki						Pieszczołtowie o córce córki						
Zgubił ją drewniany koń			5		Korona papieska					Pistolet akowców			10

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 4 prosimy nadsyłać do 9 maja 2026 r. pod adresem: ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 4”. Za prawidłowe rozwiązanie wylosujemy nagrodę – gadzety związkowe.

Rozwiązanie krzyżówki nr 3: „Kampania chcę żyć”. Nagrodę - pobyt weekendowy w wybranym ośrodku CS Natura Tour - wygrał **Czesław Myrcik** z Łaz. Gratulujemy, voucher wysłamy pocztą. Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie adresu zamieszkania oraz pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.



MAJÓWKA z NATURA W DOBRYM RYTMIE

NATURAtour
GRUPA PKP

Czas obowiązywania oferty
01.05-03.05.2026

Świnoujście	od 230 zł
Dziwnówek	od 240 zł
Ustronie Morskie	od 260 zł
Mielno	od 240 zł
Ustka	od 265 zł
Jastarnia	od 240 zł
Spała	od 185 zł
Karpacz	od 220 zł
Zakopanem	od 235 zł

Cena zawiera m.in.:

- zakwaterowanie •
- wyżywienie HB •
- ubezpieczenie NNW •
- podatek VAT •
- Cena za 1 osobę •
- Cena za dobę •

ZAPRASZAMY DO KONTAKTU:
Infolinia: **22 266 87 65**
ORAZ W BIURACH PODRÓŻY

WWW.NATURATOUR.PL