

## DZIĘKI WAM, PAMIĘĆ WCIAŻ ŻYJE



Fot. H. Sikora

Związkowcy z Rady SZIK na Rusinowej Polanie w Tatrach.

Seksja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej z rozmachem uczła 45. rocznicę powstania NSZZ „Solidarność”. W ciągu minionego roku zorganizowaliśmy wiele wydarzeń, które upamiętniały historię i znaczenie „Solidarności” dla Polski i świata pracy.

Jeden z członków naszego Związku napisał: były góry, trekkingi, turnieje, rocznice (duże i małe), koncerty, emocje, a także wiele pracy i działań, które ostatecznie zaowocowały osiągnięciami „Solidarności” w PLK.

Przewodniczący Komisji Krajowej NSZZ Solidarność” Piotr Duda, z okazji 45. rocznicy powstania Związku mówił:

Dokończenie na stronie 2

## WŁĄCZENIE DODATKÓW DO ZASADNICZEGO

Z dniem 1 stycznia 2026 r. zaczęły obowiązywać zapisy Protokołu dodatkowego nr 16 do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy (ZUZP) dla pracowników PLK.

Jednym z jego postanowień jest rezygnacja z trzech dodatków, które dotychczas były wypłacane jako odrębne elementy wynagrodzenia. Są to dodatki za pracę w warunkach uciążliwych, szkodliwych dla zdrowia i niebezpiecznych, które od 1 stycznia 2026 r. zostały włączone do wynagrodzenia zasadniczego pracownika, który pobierał te dodatki w ubiegłym roku.

Pracownikom, którzy pobierali któryś z ww. dodatków (możliwe, że w niektórych przypadkach łącznie uciążli-

wy i niebezpieczny) w okresie pomiędzy 1 stycznia 2025 r. a 31 grudnia 2025 r. zostanie włączona do wynagrodzenia zasadniczego średnia miesięczna kwota dodatku, wyliczona indywidualnie na podstawie pobranych przez pracownika ww. dodatków za okres od dnia 1 stycznia 2025 r. do dnia 30 czerwca 2025 r. (przed zastosowaniem systemu informatycznego, który liczył czas pracy przy monitorze ekranowym) i zwiększona o 11 % według zasady:

suma wypłaconego dodatku albo dodatków (wraz ze średnimi urlopowymi z tytułu tych dodatków) z pierwszego półrocza 2025 r. podzielona przez liczbę miesięcy, za które pracownik pobrał w tym okre-

## Dodatki włączone do wynagrodzeń

Od 1 stycznia 2026 r.



się dodatki i zwiększona o 11 %.

W przypadku, gdy uprawniony pracownik nie pobierał w pierwszym półroczu 2025 r. dodatków, to z dniem 1 stycznia 2026 r. zostanie włączona do jego wynagrodzenia zasadniczego średnia miesięczna kwota dodatku wyliczona indywidualnie na podstawie pobranych przez pracownika ww.

dodatków za okres od dnia 1 lipca 2025 r. do dnia 31 grudnia 2025 r. i zwiększona o 11 %.

Z uwagi na duże zróżnicowanie w zakładach w I półroczu 2025 r. ilości godzin nadliczbowych wypracowanych przez poszczególnych pracowników posterunków nastawczych, związanych z prowadzeniem

Dokończenie na stronie 2

#### Dokończenie ze strony 1

„Ludzie „Solidarności” powinni także dbać o dziedzictwo i historię Związku”.

45. urodziny ma się tylko raz. Jak wykonaliśmy to zadanie? Na poziomie komisji zakładowych, regionów, struktur ponadzakładowych w branżach, każdy na swoim „podwórku”.

Kwietniowy Zjazd Delegatów NSZZ „Solidarność” zapoczątkował obchody jubileuszu. Właśnie tam, na zakończenie swojego wystąpienia Prezydent Andrzej Duda zaapelował do „Solidarności”: „Pilnujcie Polski, tak, jak zawsze do tej pory to robiliście. Pilnujcie Polski, bo ja, z oczywistych przyczyn, za chwilę robić tego z Pałacu Prezydenckiego już nie będę mógł”.

W tym, wynikającym z głę-

bokiej troski zobowiązaniu, zawiera się historia i przyszłość, o którą my ludzie „Solidarności” powinniśmy zabiegać.

I jeszcze jedna wypowiedź, tym razem Prezydenta Karola Nawrockiego z sierpniowych uroczystości rocznicowych w Gdańsku: „Składam najlepsze życzenia całej społeczności związkowej, która zabiega o sprawiedliwe prawo i godne warunki pracy.

Serdecznie dziękuję za to, że kontynuują Państwo dzieło zapoczątkowane latem 1980 roku, gdy załogi zakładów w całym kraju upomniały się o wolność dla Polaków. Dziękuję za aktywne reprezentowanie środowiska pracowników we współczesnych formatach dialogu społecznego.

Życzę Państwu pomyślności i skuteczności w wypełnia-

niu misji związkowej. Życzę tej samej siły, jedności i wiary, które 45 lat temu połączyły założycieli NSZZ „Solidarność” w niezwykłą biało-czerwoną rodzinę wolnych Polaków”.

I na koniec słowa listu Przewodniczącego Piotra Dudy skierowane do uczestników rocznicowych obchodów w Nowym Targu:

„45 lat temu Polacy stanęli do walki o godność i o swoje prawa. Dla Solidarności to niezwykle ważna rocznica przypominająca o odwadze strajkujących w sierpniu 1980 roku, ale także o naszych fundamentach, o ideach pracowniczych, patriotycznych i chrześcijańskich.

„Solidarność” to symbol jedności, który zapisał się na zawsze nie tylko w historii Polski, ale i całego świata. NSZZ „Solidarność” jest związkiem za-

wodowym, który przywrócił nadzieję milionom ludzi, udowadniając, że siła tkwi we wspólnym działaniu, determinacji i wierze we własne wartości.

W imieniu NSZZ „Solidarność” pragnę z całego serca złożyć Państwu wyrazy uznania i wdzięczności za Państwa walkę, za wolną Polskę.

Dziękuję wszystkim, którzy przez te 45 lat pielęgnowali ideały Solidarności, zarówno tym, którzy tworzyli związek u jego zarania, jak i tym, którzy kontynuują tę misję. To dzięki Wam, pamięć o tych wydarzeniach wciąż żyje i inspiruje kolejne pokolenia”.

Przyjmijmy te słowa do siebie, gdyż zostały zaadresowane do każdego z nas, członków NSZZ „Solidarność”.

Henryk Sikora

#### Dokończenie ze strony 1

ruchu pociągów (nastawnie, posterunki zwrotniczych), pracownikom zatrudnionym na stanowiskach: dyżurny ruchu, nastawniczy i zwrotniczy, którzy otrzymywali tylko dodatek za

pracę w warunkach uciążliwych na posterunkach nastawczych, dodatek ten zostanie włączony do wynagrodzenia zasadniczego w wysokości: 340 zł dla dyżurnego ruchu, 335 zł dla nastawniczego i 330 zł dla zwrot-

niczego.

Odpowiedź na pytanie – co zawiera Protokół dodatkowy nr 16 do ZUZP, a także – dlaczego zapisy tego Protokołu są takie, a nie inne, można znaleźć w naszych wcześniejszych

wpisach, m.in. w artykule „Protokół dodatkowy nr 16 do ZUZP podpisany!” z 6 grudnia 2025 r. na naszej stronie internetowej, [www.szik-solidarnosc.org.pl](http://www.szik-solidarnosc.org.pl)

red

## NIE ZGADZAMY SIĘ NA OSZCZĘDNOŚCI KOSZTEM BEZPIECZEŃSTWA!



W trosce o bezpieczeństwo ruchu kolejowego, Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” przeprowadziła w grudniu 2025 r. akcję informacyjną adresowaną do pracowni-

ków PLK oraz mediów.

Informowaliśmy w niej o ryzyku obniżenia poziomu bezpieczeństwa na kolei. Nasz przekaz miał zwrócić uwagę, że planowane przez Zarząd PLK zmiany dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej (tory, rozjazdy) są nieprzemysłane i zwiększają ryzyko wycofania pociągów.

Ostatecznie będą one miały także negatywny wpływ na poziom zatrudnienia na stanowiskach zwrotniczy i dróżnik obchodowy.

Zamierzone zmiany w nadzorze nad infrastrukturą kolejową dotyczą dwóch kluczowych obszarów i mają zostać wprowadzone poprzez zmianę instrukcji służbowych obowiązujących w PLK.

Polegają one na:

- wydłużeniu okresów oględzin rozjazdów do 7, 14 i 30 dni (w zależności od obciążenia torów), które dotychczas wykonywane były codziennie,
- likwidacji instrukcji Id-7, zastępującej tradycyjne obchody torów przez pracownika objazdami w ostat-

nim wagonie pociągów pasażerskich.

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” podkreśla, że:

- zmniejszenie częstotliwości kontroli rozjazdów może znacząco zwiększyć ryzyko wypadków kolejowych,
- objazdy pociągami nie pozwalają na skuteczne wykrywanie usterek – brakuje odpowiednich pojazdów, a obserwacja toru z ostatniego wagonu jest w praktyce niewykonalna,
- incydenty dywersyjne i rosnące obciążenie sieci kolejowej wymagają wzmocnienia nadzoru, a nie jego ograniczenia.

Dlatego NSZZ „Solidarność” postuluje o:

1. Zabezpieczenie odpowiedniej liczby pracowników diagnostycznych zamiast redukcji częstotliwości obchodów torów.
2. Wstrzymanie likwidacji instrukcji Id-7 do czasu opracowania skutecz-

nych narzędzi diagnostycznych.

3. Rezygnację z wydłużenia okresów oględzin rozjazdów i pozostawienie dotychczasowych, sprawdzo-

nych zasad.

NSZZ „Solidarność” ostrzega, że wdrożenie proponowanych zmian bez pełnej analizy ryzyka może prowadzić

do istotnego obniżenia poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Zagraża to bezpieczeństwu podróżnych!

(red.)

## RATOWNICTWO „KULĄ U NOGI” PLK

Obradująca 13 stycznia 2026 r. Rada Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” (SZIK) dyskutowała nad zmianami w Zespołach kolejowego ratownictwa technicznego. Efektem tego było przyjęcie stanowiska, w którym sekcja sprzeciwia się wdrażanym zmianom. Poniżej zamieszczamy treść tego stanowiska.

Rada Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” (SZIK) stanowczo sprzeciwia się rozwiązaniom przyjętym przez Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Uchwale nr 1043/2025 z dnia 16 grudnia 2025 r., w sprawie wprowadzenia Instrukcji o kolejowym ratownictwie technicznym Ir-15 oraz zastosowaniem jej zapisów przez Dyrektora Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej, na podstawie § 7 ust. 1 Instrukcji Ir-15, z dniem 12 stycznia 2026 r.

Rada SZIK sprzeciwia się w szczególności:

- zmniejszeniu liczby Specjalnych Zespołów kolejowego ratownictwa technicznego na sieci PKP PLK S.A.,
- zmianą kategorii Zespołów kolejowego ratownictwa technicznego,
- działaniami określonym jako „optymalizacja zatrudnienia” w Zespołach kolejowego ratownictwa technicznego.

Zmniejszenie liczby Specjalnych Zespołów, przy uwzględnieniu ich rozmieszczenia na sieci kolejowej, znacznie ogranicza dostęp do wyspecjalizowanego ratownictwa technicznego na wielu liniach kolejowych, co w naszej ocenie opóźni gotowość do podjęcia działań ratowniczych przez specjalistyczny i doświadczony w akcjach ratunkowych zespół.

Biorąc pod uwagę obszar Śląska zagęszczenie linii kolejowych, ukształtowanie terenu, czynne szkody górnicze, przekształcenie Specjalnego Zespołu kolejowego ratownictwa technicznego funkcjonującego w Sosnowcu w Zespół Podstawowy należy uznać za działanie nieuzasadnione, zwłaszcza w okresie intensywnej realizacji inwestycji infrastrukturalnych.

Zakład Linii Kolejowych w Sosnowcu prowadzi racjonalną i efektywną politykę wykorzystania potencjału pracowników ratownictwa technicznego np. poprzez bieżące wsparcie innych zespołów na terenie zakładu, co przekłada się na zwiększenie realizacji zadań własnych oraz ograniczenie kosztów korzystania z usług podmiotów zewnętrznych.

Kolejnym przykładem potwierdzającym bezzasadność zmian kategorii Zespołu jest pociąg kolejowego ratownictwa

technicznego w Łodzi, który posiada jednoznaczne i niekwestionowane argumenty przemawiające za utrzymaniem jego dotychczasowego statusu.

Jednostka ta zlokalizowana jest w centralnej części kraju, z zapewnionymi alternatywnymi drogami dojazdu na wszystkie kierunki sieci PLK. Taka lokalizacja umożliwia szybkie dotarcie do miejsca zdarzenia, w tym również na obszar lewobrzeżnej Warszawy. Ponadto przez obszar właściwy dla działania tego Zespołu przebiega obecnie budowana linia kolejowa dużych prędkości (odcinki tunelowe), wymagająca specjalistycznego zabezpieczenia ratowniczego.

W związku z powyższym Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” domaga się:

- ponownego przeanalizowania zasadności przekształcania Specjalnych Zespołów kolejowego ratownictwa technicznego w Zespoły Podstawowe,
- utrzymania dotychczasowych kategorii Zespołów kolejowego ratownictwa technicznego,
- zachowanie obecnego poziomu zatrudnienia w Zespołach kolejowego ratownictwa technicznego.

red.

## ZMIANY W ZESPOŁACH KOLEJOWEGO RATOWNICTWA TECHNICZNEGO – INSTRUKCJA IR-15



Fot. Archiwum SZIK

W związku z przyjęciem przez Zarząd PLK S.A. Uchwały nr 1043/2025 z dnia 16 grudnia 2025 r. oraz wprowadzeniem zmian do Instrukcji Ir-15 dotyczącej kolejowego ratownictwa technicznego, Dyrektor Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej podjął decyzję o zmniejszeniu liczby Specjalnych Zespołów kolejowego ratownictwa technicznego.

Całodobowe zespoły kolejowego ratownictwa technicznego będą funkcjonować w dwóch strukturach.

Specjalne Zespoły zostaną zlokalizowane w War-

szawie, Krakowie, Tczewie, Poznaniu oraz Wrocławiu, natomiast Podstawowe Zespoły będą miały siedziby w Łodzi, Białymstoku, Lublinie, Rzeszowie, Sosnowcu, Tarnowskich Górach, Łławie, Maksymilianowie, Opolu, Zielonej Górze, Stargardzie oraz Skarżysku Kamiennej.

Wprowadzona zmiana zaskoczyła zarówno pracowników, jak i związki zawodowe. Nowa Instrukcja o kolejowym ratownictwie technicznym Ir-15 określa organizację oraz zasady działania Zespołów kolejowego ratownictwa technicznego. Należy pod-

*Dokończenie na stronie 4*

kreślić, że dokument ten nie był opiniowany przez stronę społeczną. W wyniku wprowadzonych zmian liczba Specjalnych Zespołów została zmniejszona z ośmiu do pięciu.

To nie koniec zmian. Instrukcja reguluje skład Zespołu Specjalnego, określając minimum pięciu pracowników dostępnych na każdej zmianie oraz co najmniej czterech pracowników w Zespole Podstawowym. Muszą oni posiadać odpowiednie

kwalifikacje i umiejętności, pozwalające w pełni wykorzystać potencjał zespołu, w tym pojazdów, sprzętu, urządzeń oraz wyposażenia.

Zmiany wprowadzone Instrukcją Ir-15 mają na celu ujednoczenie zasad zarządzania i działania Zespołów kolejowego ratownictwa technicznego. Dokument precyzuje minimalną obsadę dostępnych pracowników na każdej zmianie oraz nakłada obowiązek jej zapewnienia.

Jednocześnie dopuszcza możliwość zwiększenia liczby załogi ponad wymagane minimum, jeśli jest to uzasadnione warunkami miejscowymi oraz liczbą przeszkolonych pracowników na wniosek dyrektora zakładu linii kolejowych, przy którym funkcjonuje dany Zespół.

Pojazdy i sprzęt będący na obecnym wyposażeniu Zespoły utrzymują i użytkują zgodnie z ich przeznaczeniem.

Brak wcześniejszych

konsultacji ze stroną społeczną budzi uzasadnione wątpliwości, co do rzeczywistych celów wprowadzanych regulacji Instrukcją IR-15. W związku z tym będziemy uważnie obserwować wszelkie zmiany i reagować na działania, które mogą negatywnie wpłynąć na bezpieczeństwo pracy, warunki zatrudnienia oraz efektywność kolejowego ratownictwa technicznego.

Małgorzata Jędrusik

## NOWE ZASADY OBCHODÓW LINII ORAZ OGLĘDZIN ROZJAZDÓW OPRACOWAŁ INSTYTUT KOLEJNICTWA

W grudniu ubiegłego roku Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” otrzymała z PLK do zaopiniowania projekty zmian drogowych instrukcji służbowych, które istotnie zmieniają częstotliwość oględzin rozjazdów i sposób diagnozowania torów.

Związek wyraził w tej sprawie negatywną opinię. Równocześnie SZIK wystąpiła do Zarządu PLK z pismami, w których Związek przekazał swoje uwagi, wskazując zagrożenie zmniejszenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i w konsekwencji ryzyko wypadków.

Jednocześnie sekcja uruchomiła akcję informacyjną, która miała zwrócić uwagę ryzyka wynikające z planowanych zmian.

W odpowiedzi Spółka przesłała swoje obszerne stanowisko w tej sprawie. Poniżej zamieszczamy jego fragmenty.

W odpowiedzi na Państwa wystąpienia: nr SZIK 100/11/2025 z dnia 26 listopada 2025 r. oraz SZIK 103/11/2025 z dnia 28 listopada 2025 r. dotyczące zapisów procedowanych w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nowych instrukcji pn. „Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych Id-1”, w tym wdrożenia „Modułu D2 - Diagnostyka - dozоровanie” oraz „Modułu D3 - Diagnostyka - ocena stanu i kategoria użytkowania”, Biuro Spraw Pracowniczych przekazuje poniżej informacje przygotowane przez Biuro Dróg Kolejowych Spółki.

Spółka funkcjonuje w oparciu o wy-

daną przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego autoryzację bezpieczeństwa.

Realizując obowiązki narodowego zarządcy infrastruktury Spółka zobligowana jest, aby dążyć do podnoszenia poziomu bezpieczeństwa w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego, w tym bezpieczeństwa personelu, wypełniającego zadania dozоровania linii.

Na mocy wdrożonego systemu zarządzania bezpieczeństwem, Spółka zobligowana jest dążyć do zapewnienia coraz wyższego poziomu niezawodności oraz dostępności linii kolejowych, co z kolei determinowane jest poziomem ich utrzymania.

Dozоровanie linii jest tym samym niezwykle istotnym elementem tego procesu, bowiem jego wynik wpływa na prawidłowe określenie potrzeb utrzymaniowych.

Mając na uwadze powyższe oraz widząc niedoskonałość i słabości obecnie funkcjonującego systemu dozоровania, PLK SA zdecydowała się powierzyć m. in. opracowanie nowych zasad obchodów linii oraz oględzin rozjazdów niezależnej jednostce badawczej, mającej największe w kraju doświadczenie w obszarze transportu kolejowego.

Dodatkowo, przyjęty model realizacji prac, tj. zlecenie ich jednostce w żaden sposób niepowiązanej z PLK SA, zapewnił pełny obiektywizm i niezależność przy wyborze oraz rekomendacji optymalnego dla Spółki systemu dozorum.

Szereg analiz wskazuje, iż słabości o których mowa to przede wszystkim brak systemowej rejestracji, w toku procesu dozorumowania wadliwości infrastruktury, co w sposób wymierny wpływa na obniżenie trwałości oraz niezawodności infrastruktury oraz generuje niewspółmiernie duże koszty utrzymania. Powyższe zostało też zweryfikowane i potwierdzone przez jednostkę badawczą na jednym z etapów pracy.

Realizacja zadania została powierzona Instytutowi Kolejnictwa, który w ramach swoich zadań wykonał m.in.:

- Analizę sposobów realizacji funkcji dozorumowania przez innych zarządców infrastruktury w krajach wspólnoty, w tym Czech (SZ), Wielkiej Brytanii (Network Rail), Niemiec (DB InfraGo), jak również zaleceń Międzynarodowej Unii Kolei (UIC) - w tym miejscu warto podkreślić, że wielu zarządców infrastruktury w ogóle nie prowadzi czynności dozorumowania, w systemie tożsamym do tego, który jest obecnie stosowany w PLK SA, a koncentrują się oni na badaniach diagnostycznych w zakresie i częstotliwości odpowiadającej pracom realizowanym przez zespoły głównego inżyniera ds. nawierzchni i podtorza.

- Ocenę istniejącego systemu dozorumowania - należy wskazać, że raport opracowany przez Instytut Kolejnictwa ujawnił liczne mankamenty obecnego systemu, w szczególności brak ujawniania występowania wadliwości.

- Opracowanie nowych zało-

zeń dozoru, a następnie weryfikację ich poprawności w formie pilotażu. Co istotne, w procesie pilotażu uczestniczył personel wybranych Sekcji Eksploatacji.

W ramach pilotażu Instytut Kolejnictwa, porównywał m.in. wyniki czynności dozoru przeprowadzanego wg aktualnych wymagań, z wynikami uzyskanymi przy użyciu nowych form i częstotliwości dozoru. W kolejnym kroku, po przeprowadzonym pilotażu, opracowana została ostateczna treść Modułu D2 uwzględniająca doświadczenia zebrane na wcześniejszych etapach pracy.

Finalny projekt zmian do instrukcji, poddany ewaluacji na poziomie analizy i wyceny ryzyk, udokumentowany w formie raportu. Poprawność zastosowania takiej metody procedowania (sposobu oceny i wyceny potencjalnych ryzyk), została też poparta oceną przeprowadzoną przez akredytowaną jednostkę, niezależną zarówno od Instytutu Kolejnictwa jak i od PLK SA.

Tym samym cały proces zrealizowano zgodnie z Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji (UE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa, w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009.

Trzeba wyraźnie podkreślić, że negatywne opinie wskazane w Państwa piśmie nie znajdują uzasadnienia merytorycznego, co argumentujemy w poniższych zapisach odnosząc się przedmiotowo do celu, zakresu i propozycji zmian.

Spółka dochowała należytej staranności przy przygotowaniu nowych instrukcji, na co wskazuje w szczególności:

- powierzenie realizacji pracy uznanej i niezależnej od PLK SA jednostce badawczej,
- wykonanie szczegółowej analizy metod dozoru stosowanych przez innych zarządców infrastruktury,
- weryfikacja projektu nowych przepisów w ramach pilotażu,
- przeprowadzenie procesu wyceny i oceny ryzyk zgodnie z Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji (UE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r.

Mamy nadzieję, że przytoczona argumentacja jak również przedstawione poniżej odpowiedzi na zagadnienia szczegółowe, zawarte w przedmiotowym piśmie, wpłyną na prawidłowe postrzeganie tych zagadnień i ostatecznie pozwolą rozwiązać Państwa wątpliwości

dotyczące nowych, niezbędnych rozwiązań procesu dozoru.

W zakresie przeprowadzania czynności dozoru w formie objazdu zapewniono możliwość jego realizacji z zastosowaniem różnych rozwiązań zgodnie z § 11, ust. 5:

„Objazd składem pociągowym należy wykonywać przede wszystkim przy użyciu składów pociągowych. Zasadniczo wykonanie objazdu składem pociągowym powinno być realizowane z kabiny maszynisty lub z ostatniego wagonu pociągu. Dopuszcza się przeprowadzenie objazdu w pojazdach wykorzystywanych do prac utrzymania, np. wózki motorowe.”

Instytut Kolejnictwa opracowując projekt instrukcji potwierdził podczas pilotażu, zrealizowanego w ramach Etapu 2, zasadność prowadzenia czynności dozoru: z kabiny maszynisty, z ostatniego wagonu (przy zapewnieniu możliwości obserwacji toru), z pojazdu wykorzystywanego do prac utrzymania, np. wózka motorowego.

Wprowadzana zmiana zapewni oczekiwany poziom bezpieczeństwa, niemniejszy niż dotychczas obowiązujące wymagania, co szczegółowo zostało potwierdzone podczas ww. pilotażu.

Dodatkowo wskazujemy, że obecnie notowana ilość incydentów i zdarzeń wynikających z uszkodzeń infrastruktury, niewykrytych podczas obchodów i oględzin rozjazdów a wpływająca na występowanie opóźnień oraz nieplanowanych przerw w ruchu wskazuje, że obecny system dozoru jest nieefektywny.

Jednocześnie zwracamy uwagę, że przyjęta i sprawdzona forma dozoru ma na celu wyeliminowanie konieczności dokonywania obchodów pieszych na liniach o prędkości od 160 km/h co ma służyć bezpieczeństwu, ochronie życia personelu gdzie wielokrotnie były wskazania na podjęcie takich działań.

W zakresie wskazanym:

„*W okresie zimowym, gdy tory pokryte są śniegiem, tumany poderwanego śniegu całkowicie uniemożliwiają wykrycie usterek.*”

W treści regulacji określono zasady związane z wystąpieniem warunków szczególnych. Dla przypadków w których nie jest możliwe dokonanie oceny czynności dozoru należy przebrać lub przełożyć. Ponadto określono też, że w okolicznościach dla których występują warunki wyjątkowe wprowadza się obchody specjalne w formie obchodu pieszego.

W zakresie wskazanym:

„*Ostatnie incydenty o charakterze dywersyjnym na torach kolejowych wskazują na konieczność wzmocnienia a nie ograniczenia działań mających na celu wykrywanie potencjalnych zagrożeń.*”

Wskazujemy, że Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych Id-1 wraz z Modułami nie precyzują zasad działań zgodnie z ustawą o działaniach antyterrorystycznych, gdzie w przypadku wystąpienia zdarzeń o charakterze terrorystycznym lub zagrożeń takim zdarzeniem, wprowadza się stopnie alarmowe (ALFA, BRAVO, CHARLIE, DELTA) wraz z przewidywanymi działaniami.

Wymagania określone w regulacji są intencjonalne dla przewidywanego celu. Natomiast w przypadku zaistnienia sytuacji wyjątkowych, w tym aktów sabotażu, dywersji, działań terrorystycznych, Spółka wdraża zarządzanie kryzysowe, w oparciu o przyjęte w Spółce „Zasady organizacji kolejowego systemu zarządzania kryzysowego w czasie wystąpienia zagrożeń oraz sytuacji kryzysowych na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy”.

Natomiast omawiane zmiany w instrukcjach z serii „Id” skupiają się na zagadnieniach dozoru, tj. najniższej (podstawowej) warstwy „standardowego” procesu diagnostyki, przepisy te nie mają na celu regulować zarządzania kryzysowego w sytuacjach wyjątkowych.

Podsumowując, pragniemy wyraźnie podkreślić, że Spółka PLK S.A. dochowała należytej staranności przy przygotowaniu omawianych zmian w procesie dozoru, które to w wymierny sposób mają przyczynić się do zapewnienia większego poziomu bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego, co uzasadniono powyżej.

Tym samym wskazujemy, że ewentualne publikowanie w mediach społecznościowych lub stosowanie innych form retoryki, insynuujących jakoby wprowadzane zmiany prowadziły do pogorszenia bezpieczeństwa prowadzenia ruchu, są bezpodstawne oraz nie zostały poparte merytorycznymi argumentami.

Rozpowszechnianie takich, niezgodnych ze stanem faktycznym informacji, wprowadza w błąd interesariuszy Spółki, w tym w szczególności pracowników Spółki.

Redakcja

# ROK 2025 W PIGUŁCE



Fot. Arch. SZIK

Turnieje piłkarskie dla pracowników grupy PLK. Łowicz i Zduńska Wola.

2025 - przeszedł do historii, ale chcieliśmy w krótkim felietonie przypomnieć w skrócie co w tym czasie się wydarzyło, czym się zajmowaliśmy dla was, nad czym pracowała Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”.

Już 9 stycznia 2025 w Warszawie przed siedzibą Ministerstwa Aktywów Państwowych związkowcy protestowali w obronie Polskie-

go przemysłu oraz fatalnym skutkiem wdrażania „zielonego ładu” powodującego zamykanie przedsiębiorstw oraz zubożenie naszych gospodarstw domowych. Pierwsze zebranie rady w nowym roku odbyło się 15 stycznia i oprócz podsumowania działalności za rok 2024 podjęto też decyzje o kontynuowaniu ubezpieczenia OC w firmie TUZ, tak ważnego dla naszych człon-



Fot. Arch. SZIK

„Solidarność” na alpejskim czterotysięczniku.

ków. Zaplanowano szereg imprez oraz wyznaczono cele którymi zajmowaliśmy się w 2025, a przypomnijmy był to rok jubileuszowy, 45. rocznica powstania NSZZ „Solidarność”. Pierwsza z imprez sportowych zaplanowana z tej okazji odbyła się 31 stycznia, a był to IV halowy turniej piłki nożnej w Łowiczu, którego zwycięzcą została drużyna IZ Olsztyn.

7 lutego związkowcy z całego kraju oraz rolnicy protestowali w Gdańsku przeciwko polityce klimatycznej Unii Europejskiej, wspieraliśmy ich w tym proteście. W miesiącu lutym Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej jako pierwsza wystąpiła do pracodawcy z postulatem wdrożenia podwyżki płac w roku 2025 zapisując to

jako główny postulat w dialogu z pracodawcą. Rozmowy toczyły się długo ale zostały zakończone sukcesem - podpisanym porozumieniem w dniu 18 czerwca wdrażając podwyżkę płac z dniem 1 lipca 2025. W między czasie zostały zorganizowane imprezy sportowe takie jak: turniej szachowy z okazji 45 lecia „Solidarność” dla pracowników PLK. Kolejna impreza sportowa odbyła się 30 maja a był to IV turniej piłki nożnej o puchar Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”, zwycięzcą po raz czwarty z rzędu została drużyna IZ Łódź pokonując w finale drużynę z IZ Ostrów Wielkopolski, to wielki sukces drużyny prowadzonej przez kolegę Piotra Pazerę, W lipcu pra-



Fot. Arch. SZIK

Przykłady polityki historycznej SZIK. Miejscowość Zatyle k. Bełżca.



Arch. SZIK

Werchrata. Pomnik poległych w bombardowaniu we wrześniu 1939 r.



Fot. Arch. SZIK

SZIK w Sanktuarium M.B. Jaworzyńskiej na Wiktorówkach.



Górski trekking na Romankę.

codawca poprosił związki o rozmowę nad zmianami do zapisów w ZUZP rozpoczynając tym, tak długi proces negocjacji a potem wdrożenia Protokołu dodatkowego nr 16 podpisanego w miesiącu grudniu. W miesiącu lipcu rozpoczęto także obchody 45. rocznicy powstania związku od uczczenia strajku kolejarzy w Lublinie (Lubelski Lipiec), który zapoczątkował fale protestów. W sierpniu została zorganizowana kolejna impreza sportowa to jest turniej siatkówki plażowej z inicjatywy kolegi Mariusza Pilichowskiego. W miesiącu wrześniu uczestniczyliśmy w obchodach wybuchu II wojny światowej w Szymanowie, corocznej pielgrzymce Kolejarzy do Sanktuarium Bożego Miłosierdzia w Krakowie-Łagiewnikach i w IV

trekkingu górskim na szczyt Romanki. Miesiąc wrzesień okazał się także niepokojącym pod względem pracowniczym, a mianowicie została opublikowana decyzja Zarządu spółki PLK o likwidacji sześciu zakładów pracy tj. IZ Częstochowa, IZ Wałbrzych, IZ Ostrów Wielkopolski, IZ Skarżysko-Kamienna, IZ Siedlce, IZ Nowy Sącz, w tej sprawie wszyscy pracownicy, związkowcy stanęli wspólnie w obronie miejsc pracy co spowodowało wstrzymanie decyzji Zarządu spółki (dziękujemy wam wszystkim za zaangażowanie w tej sprawie). Listopad to czas zadumy wspominaliśmy naszych zmarłych. 6 listopada spotkaliśmy się na 20 rocznicy poświęcenia sztandaru Sekcji Zawodowej Infrastruktury



Świętowanie jubileuszu NSZZ „Solidarność”.

Kolejowej, który tak dumnie nam przewodzi przez te wszystkie lata.

Jasna Góra przywitała wszystkich kolejarzy w dniach 08-09 listopada i u stóp Królowej Polski zanosiliśmy nasze kolejowe prośby oraz podziękowania do Jej tronu. W tym też miesiącu świętujemy nasze święto Kolejarza, a uroczysta gala odbyła się w Katowicach gdzie zostały wręczone odznaczenia państwowe oraz resortowe naszym członkom związku.

Rok 2025 powoli dobiegał końca, ale Sekcja Zawodowa dalej upominała się o prawa pracownicze jednym z tych spraw było przywrócenie przedstawicieli załogi w Radzie Nadzorczej naszej spółki, aby mogli reprezentować nasze interesy

i przekazywać nam na bieżąco istotne informacje z posiedzeń rady. Przyniosło to pożądaną skutek i w roku 2026 zostanie uzupełniony skład rady o przedstawicieli naszej załogi, pamiętajmy, żeby to był przedstawiciel NSZZ „Solidarność”.

Dziękuję wam wszystkim za wsparcie w naszych działaniach w roku 2025 i zachęcamy do odwiedzania na bieżąco naszej strony internetowej.

[www.szik-solidarnosc.org.pl](http://www.szik-solidarnosc.org.pl)

**Roman Kowalski**

*Felieton ten jest osobistym punktem widzenia autora na rok 2025. Zdjęcia przypominają wydarzenia zorganizowane przez SZIK z okazji 45. rocznicy NSZZ „Solidarność”.*



Związkowcy z CRI w historycznej sali BHP w Gdańsku.

## SPÓŁKI GRUPY PLK

Jednym z sześciu zespołów problemowych działających w Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” jest zespół ds. spółek Grupy PLK. W jego skład wchodzi przewodniczący Komisji Zakładowych NSZZ „Solidarność” z czterech spółek Grupy PLK (Dolkom Wrocław, PPM-T Gdańsk, ZRK-DOM Poznań i PNUiK Kraków) oraz przewodniczący SZIK.

Grudniowe zebranie zespołu miało nadzwyczajny charakter z uwagi na miejsce i jego szczególną tematykę. Trochę było podsumowujące, ale na pewno głęboko dotykające relacji biznesowych pomiędzy spółkami a PLK i wymagań stawianych przez PLK jako właściciela.

Na początku 2025 r., a także w IV kwartale (pismo do PLK z października) związkowcy z „Solidarności” ze spółek Grupy PLK, wyrażając troskę o swoje miejsca pracy, w interesie pracowników, podnosili głównie dwie, zasadnicze sprawy:

- realizację robót utrzymaniowych zleconych przez PLK w trybie postępowania zamkniętego (zlecenia wyłącznie dla spółek z Grupy PLK),
- dostęp do robót inwestycyjnych zleconych przez PLK w trybie Ustawy Prawo Zamówień Publicznych.

Jak twierdzi PLK (i słusznie) spółki zależne dostały to co chciały. Jak pokazały ostatnie miesiące 2025 r. „załatwiły” się pozyskanymi robotami. W ramach programu utrzymaniowego w 2025 r. PLK „wpompowała” w utrzymanie linii kolejowych ok. 800 mln zł, a beneficjentem tych środków były głównie spółki z Grupy PLK. Czym bliżej końca roku, tym bardziej stawało się jasne, że część robót spółki nie „dowiozą” w terminach.

Jak co roku terminem priorytetowym



(Stojąc od lewej) Przewodniczący „Solidarności” w spółkach: A. Glica (PPM-T), P. Przybyła (ZRI-DOM), K. Kapałka (PNUiK) i T. Felkowski (DOLKOM).

był dzień obowiązywania nowego rozkładu jazdy (w 2025 r. był to 14 grudnia). W ramach zleconych robót chodziło głównie o wyeliminowanie ograniczeń prędkości i tam gdzie jest to możliwe jej podniesienie. Wszystko po to, aby od nowego rozkładu jazdy skrócić czas przejazdu pociągów na wskazanych liniach.

Nietrudno sobie wyobrazić skutki niewywiązania się z terminów dla zarządcy infrastruktury i przewoźników.

Stawiane pytanie brzmiało: „dlaczego?” – co spowodowało, że spółki nie zrealizowały robót w terminie, do czego się zobowiązały. Należy wyraźnie zaznaczyć, że zdecydowana większość zleconych robót utrzymaniowych została wykonana przez spółki zależne w terminach umownych. Jednak nie wszystkie.

Oprócz terminowości, ważną jest jakość wykonanych robót, dobór właściwych technologii i materiałów z wykorzystaniem odpowiednich maszyn.

Prezes PLK, Piotr Wyborski w różnych gremiach wskazywał na lepsze wykorzystanie maszyn i „dzielenie się zasobami” poszczególny spółek. Akurat ten obszar działalności spółek zdaniem związkowców uległ znacznej poprawie. Chociaż trudno sobie wyobrazić w praktyce „dzielenie” się z innymi w sytuacji presji terminu

i organizacji prac, które były wykonywane w dzień i w nocy.

Nowy rozkład jazdy przewiduje ok. 10 % większą pracę przewoźową pociągów pasażerskich co jeszcze bardziej zmniejszy przepustowość linii kolejowych i w wielu lokalizacjach zwiększy problemy wykonawców robót utrzymaniowych.

Dyskutowano także o sprawach pracowniczych, wzrostach wynagrodzeń, problemach z pozyskaniem (niektórzy twierdzą zatrzymaniem) personelu do obsługi specjalistycznych maszyn itd.

PLK jako właściciel spółek zależnych wyraźnie podnosi im „poprzeczkę”, zwiększa swoje oczekiwania i wymagania, a spółki muszą temu sprostać. Musimy pamiętać, że na rynku wykonawców, spółki zewnętrzne od lat dobijają się o dopuszczenie ich w przetargach otwartych do robót utrzymaniowych.

I jeszcze jedna sprawa na koniec – Krajowy Plan Odbudowy (KPO), który jest w pierwszym półroczu 2026 r. priorytetem, nie tylko dla Zarządu PLK i Ministerstwa Infrastruktury. Te zadania są terminowe i do sierpnia 2026 r. muszą być skończone. To następne zadanie dla spółek Grupy PLK, z którego będą bezwzględnie rozliczane.

Henryk Sikora

## INFORMACJA Z POSIEDZENIA ORGANIZACJI ZAKŁADOWEJ NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” KG SOK



Fot. Archiwum SZIK

W dniu 10 grudnia 2025 r. odbyło się posiedzenie Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” KG SOK. Spotkanie otworzył przewodniczący Włodzimierz Ganczar, witając także przedstawiciela Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”, Piotra Pazerę.

Z okazji zbliżających się Świąt Bożego Narodzenia odczytano fragment Ewangelii, po czym uczestnicy podzielili się opłatkiem i złożyli życzenia.

Przewodniczący omówił aktualną sytuację w Straży Ochrony Kolei,

podkreślając brak informacji dotyczących rozpoczęcia prac nad etatyzacją. Następnie Piotr Pazera przedstawił działania sekcji zawodowej, odnosząc się m.in. do podpisanego protokołu nr 16 oraz przypominając, że wszelkie zmiany w ZUZP (Protokół dodatkowy nr 17) dotyczące

SOK będą wymagały zgody naszej Organizacji.

Zwrócił również uwagę na korzystne ubezpieczenie TUZ dostępne dla członków Związku (za jedyne 4 zł miesięcznej składki masz komfort pracy!).

Wiceprzewodniczący Waldemar

Dobrzeńcecki przedstawił relację z ostatniego spotkania z Komendantem Głównym SOK w ramach dialogu społecznego. Na zakończenie przewodniczący komisji oddziałowych zaprezentowali sytuację w swoich jednostkach.

*Kamil Kokot.*

18 grudnia 2025 r. odbyło się Zebranie Delegatów NSZZ „Solidarność” w Zakładzie Linii Kolejowych w Opolu. Jego celem było podsumowanie dotychczasowej działalności Związku w zakładzie, wybory uzupełniające do Komisji Zakładowej i Komisji Rewizyjnej oraz spotkanie z kierownictwem zakładu i przewodniczącym Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” (SZIK).

Sprawozdanie z prac związku w trwającej kadencji przedstawił przewodniczący Marian Baczyński. W wyborach uzupełniających do Komisji Zakładowej wybrano Dorotę Szymczyszyn i Sebastiana Partykę (oboje są dyżurnymi ruchu).

Dyrektor Wojciech Kwiatkowski (od roku zarządza IZ Opole) omówił najważniejsze zagadnienia, które dotyczyły bieżącej działalności zakładu.

Wśród nich znalazły się sprawy:

- likwidacji ograniczeń prędkości (do niedawna były nawet ograniczenia do 10 km./godz.),
- realizacji inwestycji około zatrudnieniowych,
- rekordowo dużych (wartościowo) inwestycji zleczanych przez zakład w Opolu,

- planom odbudowy zespołów pracowniczych zajmujących się utrzymaniem torów i rozjazdów (m. in. spawanie i szlifowanie szyn),
- funkcjonowania pociągu ratunkowego,
- analiz zwiększenia obsad na niektórych posterunkach nastawczych,
- dodatkowych czynności dla dyżurnych ruchu (np. obsługa przejazdów),
- chronometrażów wydatku energetycznego, który uprawnia do posiłków profilaktycznych,

Przewodniczący SZIK Henryk Sikora omówił najważniejsze sprawy, którymi zajmowała się sekcja zawodowa „Solidarność” w ostatnim czasie:

- kontynuacja rozmów z pracodawcą ws 9 postulatów „Solidarność” w ramach dialogu społecznego (wzrost wynagrodzeń i poprawa warunków pracy),
- realizacja postulatów SZIK (dopłaty do indywidualnego ubezpieczenia zdrowotnego, wzrost stawki godzinowej za szkolenia z 4 zł na 5 zł, wzrost odpisów do Pracowniczych Planów Kapitałowych z 1,5 % na 2 %, podwyżka wyn-

## ZEBRANIE DELEGATÓW W OPOLU



Fot. Archiwum SZIK

grodzień),

- zatrudnienie i wygaszenie przez PLK działalności dróżników przejazdowych i zwrotniczych (automatyzacja, zmiana instrukcji służbowych i organizacji pracy),
- SZIK zaprotestowała przeciwko zmniejszeniu częstotliwości oględzin rozjazdów i likwidacji obchodów torów (akcja informacyjna o ryzykach z tego wynikających),
- komunikacja wewnętrzny (biuletyn informacyjny, strona internetowa, media społecznościowe),
- grupowe ubezpieczenie odpowiedzialności za wyrządzone pracodawcy szkody przez pracowników (program

TUZ dla członków „Solidarność”).

Omawianie poszczególnych spraw wywołało wiele dodatkowych pytań i spowodowało często burzliwą dyskusję. Ale właśnie po to służą takie spotkania, aby wyjaśniać wątpliwości i komunikować trudności w rozmowach z pracodawcą i wdrażaniu ustaleń stron.

Ostatnią częścią obrad były podsumowania i przyjęcie uchwał. Z uwagi na czas przedświąteczny w rękach związkowców pojawił się także opłatek, a wraz z nim mnóstwo ciepłych słów i życzeń oraz troski o dalszą spokojną pracę.

*Henryk Sikora*

## ŚWIĄTECZNE PODSUMOWANIE W ŁODZI

19 grudnia 2025 r. Komisja Zakładowa NSZZ „Solidarność” działająca w Zakładzie Linii Kolejowych w Łodzi zorganizowała uroczyste spotkanie świąteczne. Poprowadził go Piotr Pazera, przewodniczący komisji, który w swoich wypowiedziach wprowadzał w podniosłą – świąteczną atmosferę.

Była to również doskonała okazja do podsumowania działań i osiągnięć „Solidarność” w łódz-

kim zakładzie, a także w strukturach ponadzakładowych, regionalnych i branżowych.

Mówił o tym jeden z gości spotkania Waldemar Krenc, przewodniczący Regionu Ziemi Łuckiej nawiązując do ostatniego posiedzenia Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność” w Zakopanem i ustaleń związanych z protestem Związku, który zaplanowany jest na początek 2026 r., a który wynika z problemów branż, a w przy-

padku niektórych, zagrożeniem ich likwidacją, zwolnieniami z pracy oraz brakiem dialogu społecznego tego rządu ze związkami zawodowymi.

W swojej wypowiedzi Henryk Sikora, przewodniczący Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” podsumował osiągnięcia sekcji, do których zaliczył przede wszystkim fakt, że w PLK wypracowany został kompromis z pracodawcą, który spowodował, że nie było zwolnień grupowych i Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy (ZUZP) dalej obowiązuje.

Przypomniał o realizacji postulatów  
*Dokończenie na stronie 10*

## Dokończenie ze strony 9

tów SZIK w dialogu społecznym (dopłaty do indywidualnego ubezpieczenia zdrowotnego, wzrost stawki godzinowej za szkolenia z 4 zł na 5 zł, wzrost odpisów do Pracowniczych Planów Kapitałowych z 1,5 % na 2 %, podwyżka wynagrodzeń), wstrzymanie łączenia zakładów i likwidacji 6 IZ, zawarcie Protokołu dodatkowego nr 16 do ZUZP.

Mówił także o akcji informacyjnej „Nie zgadzamy się na oszczędności kosztem bezpieczeństwa”.

Podziękował Komisji Zakładowej w ZLK Łódź za zaangażowanie we wszystkie akcje i inicjatywy SZIK (m. in. zbieranie podpisów pod żądaniem pracowników posiadania swojej reprezentacji w Radzie Nadzorczej PLK, pikietą przed MI 15.10.2025 r., turnieje piłkarskie, udział pocztu

sztandarowego w wydarzeniach). Podziękowania imiennie padły także pod adresem Piotra Pazery, zastępcy przewodniczącego SZIK za jego

zaangażowanie w pracy i poczucie odpowiedzialności za działalność sekcji.

*Redaktor*



## SĄCZ W OBJĘCIACH KRAKOWA

9 stycznia 2026 r. odbyło się zebranie Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” działającej w Zakładzie Linii Kolejowych w Krakowie. Miało ono charakter trochę nadzwyczajny, podsumowujący, a także odświeżony i noworoczny.

Obrady prowadziła przewodnicząca komisji Teresa Zbylut. Gośćmi zebrania byli Henryk Sikora, przewodniczący Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” (SZIK) oraz Andrzej Lipski, dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Krakowie i Józef Olech, zastępca dyrektora ds. technicznych.

W części zebrania przeznaczony na wypowiedź przewodniczącego SZIK, omówił on najważniejsze sprawy, którymi w ubiegłym roku zajmowała się sekcja zawodowa. Przypomniał o dialogu społecznym, zabieganiu o poprawę warunków pracy i właściwe zatrudnienie, a także podwyżkach wynagrodzeń. Przypomniał o osiągnięciach „Solidarności”, do których zaliczył m. in.: realizację 3 postulatów związku (dopłaty do ubezpieczenia zdrowotnego, podwyższona stawka godzinowa za szkolenia z 4 zł na 5 zł, dodatkowa wpłata PLK dla pracowników będących w programie „Pracownicze Plany Kapitałowe” w wysokości 0,5%), powstrzymanie likwidacji 6 zakładów, wypracowanie zmian w ZUZP zabezpieczających sprawy pracownicze. Mówił także o aktywności sekcji w zakresie reagowania

na wszelkie zmiany narzucane przez pracodawcę, które niosą ryzyko likwidacji miejsc pracy i kontrowersyjnych zmian w instrukcjach służbowych ograniczających oględziny rozjazdów (co 7 dni w torach głównych, co 14 dni w torach głównych dodatkowych i co 30 dni w torach bocznych) i obchody torów.

Pytania dotyczyły wdrożenia zapisów Protokołu dodatkowego nr 16 do ZUZP, głównie sposobu obliczenia dodatków i wliczenia ich do wynagrodzenia zasadniczego pracownika (plus 11 % !) oraz wliczenia stałych kwot dla pracowników inżynierii ruchu.

W części dyskusyjnej, zebrani wyrażali swoje zdziwienie i komentowali fakt, że pomimo zawieszenia „integracji” zakładów linii kolejowych, dyrektor zakładu krakowskiego od stycznia br. równocześnie został dyrektorem Zakładu Linii Kolejowych w Nowym Sączu.

O tym i o wielu innych sprawach dyskutowano na koniec zebrania już w kilku podgrupach.

Reasumując całość wyrażam przekonanie, że związkowa praca komisji przyniesie spodziewane rezultaty dla naszych członków Związku i spełni ich oczekiwania w ciągu całego 2026 roku.

*Henryk Sikora*



**UBEZPIECZ SIĘ RAZEM Z NAMI W TUZ**  
więcej informacji na [www.szik-solidarnosc.org.pl](http://www.szik-solidarnosc.org.pl)

# Podłęże-Piekiełko: Stacja Rabka Zaryte gotowa. Pociągi wracają na pierwszy odcinek modernizowanej linii kolejowej Chabówka – Nowy Sącz



Rzeczpospolita  
Polska

Sfinansowane przez  
Unię Europejską  
NextGenerationEU



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zakończyliśmy prace na pierwszym odcinku przebudowywanej linii kolejowej 104. Od 14 grudnia 2025 roku podróżni dojeżdżają do Rabki Zaryte. To równocześnie pierwszy oddany do eksploatacji fragment torów, modernizowany na potrzeby największej inwestycji Polskich Linii Kolejowych S.A. na południu kraju. Projekt „Podłęże-Piekiełko” skróci podróżę do Zakopanego i Nowego Sącza, ułatwi komunikację w regionie i pomoże w aktywizacji gospodarczej i społecznej wielu miejscowości. Zadanie współfinansowane jest przez Unię Europejską w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności.

Oddawana do eksploatacji trasa zaczyna się za stacją w Chabówce i prowadzi przez Rabkę-Zdrój do zmodernizowanej stacji kolejowej Rabka Zaryte. To w sumie przeszło 6 km nowych, zelektryfikowanych torów, po których pociągi będą się poruszać z prędkością do 100 km/h. Malowniczy szlak nad Rabą jest pierwszym gotowym fragmentem modernizowanej linii kolejowej 104 Chabówka – Nowy Sącz. W ramach zadania wykonawcy wybudowali również 7 mostów i 1 wiadukt, 2 skrzyżowania bezkolizyjne i 2 przejścia podziemne. Większe bezpieczeństwo zapewnią 3 zmodernizowane przejazdy kolejowo-drogowe, a sieć nowych dróg i chodników ułatwia komunikację w Rabce-Zdroju.

Dla podróżnych przygotowaliśmy nowoczesne perony na przystanku Rabka-Zdrój i stacji Rabka Zaryte. Można z nich wygodnie i bezpiecznie wsiadać do pociągów. Dzięki windom, pochyłniom i ścieżkom naprowadzającym z platform mogą bez przeszkód korzystać wszyscy pasażerowie, również osoby o ograniczonej możliwości poruszania się. Całość oświetlają latarnie pracujące w technologii LED. Na przystanku Rabka-Zdrój wiaty, ławki i tablice informacyjne nawiązują formą, zgodnie z wytycznymi konserwatorskimi, do estetyki kolei z XIX w.

- Dziś finalizujemy ważny etap jednej z największych inwestycji kolejowych w Polsce. Mieszkańcy i turyści szybko i wygodnie dojadą do stacji Rabka Zaryte. To istotny krok na drodze do stworzenia nowego, atrakcyjnego czasowo, połączenia kolejowego Krakowa z Podhalem i Sądecczyzną – mówi Piotr Grawicz, zastępca dyrektora Regionu Południowego Centrum Realizacji Inwestycji, PKP Polskie Linie Kolejowe SA.

Od 14 grudnia 2025 roku pociągi regionalne zaczęły regularne kursy na odcinku Chabówka – Rabka Zaryte. Oznacza to powrót połączeń pasażerskich na tę trasę po niemal 20 latach przerwy. Natomiast od 31 sierpnia 2025 roku kolej dojeżdża do przystanku Rabka-Zdrój. Podróżni ze zmodernizowanych peronów dotrą do Krakowa, Zakopanego, Nowego Targu, Skawiny

i Suchej Beskidzkiej. Po zakończeniu całego projektu „Podłęże-Piekiełko” to tędy będzie prowadzić najszybsza trasa do zimowej stolicy Polski.

Modernizacja i elektryfikacja 75 km linii kolejowej 104 (Chabówka – Nowy Sącz) to pierwszy etap inwestycji „Podłęże-Piekiełko” na którą składa się również budowa 58 km nowej linii, łączącej Podłęże z Tymbarkiem i Mszaną Dolną. Obecnie PLK SA realizują projekt na sześciu odcinkach (Nowy Sącz – bocznica Klęczany, bocznica Klęczany – Limanowa, stacja Limanowa, Szczyrzyc – Tymbark, Rabka Zaryte – Fornale oraz Chabówka – Rabka Zaryte). Na dwa kolejne fragmenty: Tymbark–Limanowa i Podłęże–Gdów prowadzimy postępowania przetargowe.

Realizacja całości umożliwi powstanie nowego połączenia, które ułatwi komunikację Krakowa z Podhalem i Sądecczyzną. Najszybsze pociągi pokonają trasę Kraków–Nowy Sącz z prędkością do 160 km/h, w czasie ok. 60 minut. Natomiast podróż ze stolicy Małopolski do Zakopanego zajmie ok. 90 minut. Fragmenty tej inwestycji finansowane są w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności. Więcej o projekcie: [www.podleze-piekiełko.pl](http://www.podleze-piekiełko.pl)

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

WYDAWCA: Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa; tel.: 22 473 26 82, [www.szik-solidarnosc.org.pl](http://www.szik-solidarnosc.org.pl). Redaguje zespół: Henryk Sikora, Piotr Pazera, Małgorzata Jedrusik, Roman Kowalski, Andrzej Van-Selow.

DRUK I SKŁADANIE: Agencja Reklamowo-Wydawnicza NAVIA s.c. Halina Cygnarowicz, Anna Tereszyńska, ul. Wojewódzka 24/3, 40-026 Katowice; tel.: 32 782 61 62, [www.navia.pl](http://www.navia.pl). Koordynator projektu: Anna Tereszyńska.

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania zmian tytułów i w tekstach.

# NOWOROCZNA RADA SZIK, PODSUMOWANIA I NOWE WYZWANIA

13 stycznia 2026 r. odbyło się posiedzenie Rady Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” (SZIK). Podczas obrad omówiono kwestie dotyczące wynagradzania, bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz zmian organizacyjnych w PLK.

Pierwszym punktem obrad było omówienie wdrożenia Protokołu dodatkowego nr 16 do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy (ZUZP), który obowiązuje od 1 stycznia 2026 r., wraz z Porozumieniem określającym zasady wliczenia do wynagrodzenia zasadniczego dodatków za pracę w warunkach uciążliwych, szkodliwych dla zdrowia i niebezpiecznych (piszemy o tym na stronie internetowej [www.szik-solidarnosc.org.pl](http://www.szik-solidarnosc.org.pl)).

Podsumowano również akcję informacyjną SZIK pn. „Nie zgadzamy się na oszczędności kosztem bezpieczeństwa”. Protest wynikał z przedstawionych przez pracodawcę projektów w zakresie zmiany drogowych instrukcji służbowych, które zmieniają częstotliwość oględzin rozjazdów i sposób diagnozowania torów. W trosce

o bezpieczeństwo i zatrudnienie, sekcja skierowała pisma do Zarządu PLK i Ministerstwa Infrastruktury oraz mediów wyrażając sprzeciw wobec planowanym zmianom.

W kolejnej części obrad omówione zostało pismo Ministra Infrastruktury dot. wprowadzanych zmiany do Statutu PLK. Mają one umożliwić powołanie 2 pracowników do Rady Nadzorczej PLK. Zebrani przyjęli uchwałę w sprawie reprezentanta „Solidarności” na przedstawiciela pracowników w RN PLK, którym został Henryk Sikora.

Rada przyjęła także stanowisko ws. zmian w Zespołach kolejowego ratownictwa technicznego, w którym sprzeciwia się zmniejszeniu liczby specjalnych zespołów ratowniczych w PLK, zmianą ich kategorii i zmniejszeniu ilości pracowników w nich zatrudnionych.

Kończąc część roboczą obrad Henryk Sikora, przewodniczący SZIK podsumował najważniejsze wydarzenia realizowane przez sekcję w 2025 roku. Był to wyjątkowy rok dla naszej organizacji związkowej, która wieloma inicjatywami uczciła 45. rocznicę powstania NSZZ „Solidarność” oraz 20.

rocznicę poświęcenia sztandaru sekcji.

Przewodniczący przypomniał o akcjach protestacyjnych prowadzonych w obronie likwidowanych 6 IZ i wysiłkach ograniczających procesy „optymalizacyjne” zatrudnienia w Spółce oraz półroczną batalię o zachowanie ZUZP zakończoną podpisaniem Protokołu dodatkowego nr 16.

Przewodniczący SZIK podziękował także 11 organizacjom zakładowym, które finansowo wsparły w 2025 r. wydawany przez SZIK biuletyn „Solidarność w Peelka”. Były to: ZLK Ostrów Wik., Zakład Maszyn Torowych, ZLK Sosnowiec, ZLK Białystok, ZLK Kielce, ZLK Częstochowa, Dolkom Wrocław, ZLK Kraków, ZLK Wałbrzych, ZLK Tarnowskie G. i ZLK Gdynia.

Ostatnią część spotkania wypełniły życzenia gości oraz ks. Ryszarda Marciniaka – animatora Katolickiego Stowarzyszenia Kolejarzy Polskich, który po wspólnym kolędowaniu poprowadził zgromadzonych do dzielenia się tradycyjnym opłatkiem.

**Opracował: Andrzej Van-Selow**



Fot. A. Van-Selow



Fot. A. Van-Selow



Fot. A. Van-Selow



Fot. A. Van-Selow