

NA ILE DODATKI PODWYŻSZYŁY WYNAGRODZENIE ZASADNICZE ?

Od 1 stycznia 2026 r. obowiązują zapisy Protokołu dodatkowego nr 16 do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy (ZUZP) w PLK. Pierwsza wypłata wynagrodzeń według nowych rozwiązań trafiła do pracowników 10 lutego br. Stała się ona podstawą do oceny i komentarzy wdrożonych zmian.

Zdecydowanie najwięcej kontrowersji spowodowało wyliczenie indywidualnych kwot dodatków za pracę w warunkach uciążliwych i niebezpiecznych (z pierwszej połowy 2025 r., a więc za

okres kiedy nie działał system naliczania czasu pracy przy komputerze) oraz zwiększenie o 11 % i dodanie ich do wynagrodzenia zasadniczego.

Dla stanowisk inżynierii ruchu za pełny czas pracy na posterunku nastawczym (12 godz.) zostały dodane do wynagrodzenia zasadniczego stałe kwoty (dyżurny ruchu - 340 zł, nastawniczy - 335 zł, zwrotniczy - 330 zł).

Dotychczasowe pobieranie przez pracownika dwóch dodatków (niebezpiecznego i uciążliwego) spowodowało „schody” w liczeniu i nie

zawsze ich rezultat dawał racjonalny wynik.

Operacja przeliczeń indywidualnych ujawniła wiele istniejących dotychczas nieprawidłowości i dysfunkcji w naliczaniu dodatków. W skrajnych przypadkach okazało się, że pomimo uprawnień pracownika do dodatku, ktoś godzin, za które należał się mu dodatek, wcale nie wykazywał – nie pisał ich w dokumentacji i tym sposobem nie było z czego przeliczyć pracownika. Dlaczego nikt wcześniej tego nie zauważył? A może widział

tylko to tolerował, bo tak było wygodnie ...

Takie i wiele innych przykładów spowodowało, że „nowe” zasadnicze pozostało na dotychczasowym poziomie, a powinno zostać zwiększone. A przecież takie przykłady dotyczą często pracowników wykonujących te same czynności na tych samych stanowiskach.

To pokazuje, że „system” przeliczenia indywidualnego nie był idealny, ale na pewno lepszy od naliczenia ze średnich w zespołach, na którym część pracowników by straciła finansowo (np. w automatyce powyżej średniej było ok. 30 % pracowników).

Czy dla blisko 30 tys. pracowników? A może widział

Dokończenie na stronie 2

„TOR NALEŻY CZUĆ, SŁYSZEĆ I WIDZIEĆ”



W warsztatach specjalistycznych wzięło udział blisko dwudziestu związkowców z SZIK.

Fot.: Archiwum SZIK

W dniu 21 stycznia 2026 r. w Warszawie odbyły się warsztaty branżowe z zakresu diagnostyki i utrzymania drogi kolejowej. Zajęcia zostały zorganizowane z udziałem osób wytypowanych przez Sekcję Zawodową Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”. Warsztaty poprowadził dr Leszek Lewiński, dyrektor projektu ds. edukacji w Polskich Liniach Kolejowych S.A. (PLK).

Wydarzenie rozpoczęło się prezentacją materiałów pt. „Zestawienie dobrych praktyk oraz uwagi i spostrzeżenia z zakresu nowoczesnego utrzymania i eksploatacji linii kolejowych w PLK”.

Jak podkreślił dr Leszek Lewiński, opracowany materiał stanowi spisany dorobek jego 40-letniej pracy zawodowej. Zawiera on zbiór 17 kluczowych

Dokończenie na stronie 2

Dokończenie ze strony 1

owników PLK pobierających dodatki: niebezpieczny (za każdą godzinę pracy w tych warunkach) i uciążliwy, zatrudnionych na różnych stanowiskach jest możliwe znalezienie idealnych rozwiązań, które uwzględniałyby wszystkie możliwe okoliczności? Ktoś powie, że dodatki mogły być dalej i byłby spokój.

Tylko na jak długo? Wypracowany kompromis w postaci Protokołu dodatkowego nr 16 daje podstawy do dalszego obowiązywania obecnego ZUZP (włącznie z dodatkiem za staż pracy, do 33%). Chroni

także pracowników przed ich utratą (wdrożenie lokalizatorów, systemów śledzenia itp.). Można było mieć dalej cały katalog dodatków na papierze, z których coraz mniej pracowników by korzystało. I co wtedy?

Przypominam, że Protokół dodatkowy nr 16 do ZUZP zawiera także m. in.:

- łatwiejszą możliwość awansu (wymagany staż został zmniejszony z 5 do 3 lat),
- utworzenie nowych stanowisk (instruktor maszynista, toromistrz diagnosta i inżynier automatyki),
- umożliwienie wzrostu

wynagrodzeń dla pracowników zamkniętych w tabeli stawek wynagrodzenia zasadniczego,

- wprowadzenie stałych kwot dodatku funkcyjnego z jego podwyższeniem od 1 stycznia 2026 r. o blisko 7%.

Wynikające z Protokołu dodatkowego nr 16 wzrosty indywidualnego wynagrodzenia zasadniczego pracownika spowodują podwyższenie m.in.:

- kwot dodatku za staż pracy (do 33%),
- premii regulaminowej (do 15%),
- nagród jubileuszowych,
- nagród z okazji Świę-

ta Kolejarza,

- odpraw emerytalnych.

Pamiętajmy także, że „bonus” w postaci wzrostu o 11% zasadniczego wynikającego z przeliczonych dodatków nie był dany „na tacy” przez pracodawcę i miał niwelować ryzyko przeliczenia. Czy spełnił swoją rolę?

Następne wyzwanie stojące przed nami, to coroczny wzrost wynagrodzeń pracowników w akcji awansowej i „zasypanywanie” niezasadnionych różnic, które powstały od 1 stycznia br.

Henryk Sikora

Dokończenie ze strony 1

zagadnień, które określają: co robimy, jak robimy, a jak powinno być – w oparciu o wiedzę stosowaną.

Omawianym dokumentem wzbogacony jest doświadczeniami zdobytymi w kontaktach z kolejarzami z Włoch, Niemiec, Czech, Austrii, Holandii i Belgii, których praktyki różnią się od doświadczeń polskich pracowników kolei.

Pierwszym tematem warsztatów była ochrona kolejowej budowli ziemnej. Dyrektor przypomniał, że budowla ziemna stanowi fundament torowiska i jest elementem infrastruktury kolejowej szczególnie wrażliwym. Przez wiele lat ruch pociągów nie powodował jej uszkodzeń, jednak w drugiej połowie XX wieku prace utrzymaniowe i modernizacyjne, w tym użycie ciężkiego sprzętu oraz instalowanie kabli, doprowadziły do jej degradacji. Obecnie wykonywanie wykopów lub wbudowywanie instalacji kablowych w obrębie budowli ziemnej grozi osuwiskami i poważnymi uszkodzeniami

podtorza. Dlatego wszelkie prace w jej obrębie powinny być kontrolowane, a instalacje kablowe prowadzone poza budowlą lub w sposób minimalnie ingerujący w konstrukcję.

W dalszej części wykładu przedstawiono zagadnienia związane z pracą podbijkarki automatycznej, wymagającej ścisłego przestrzegania procedur pomiarowych i przygotowawczych. Wykładowca podkreślił, że systemy korekcyjne wspomagają jedynie operatora w pracy, ale nie zastępują starannie przeprowadzonego pomiaru i wyznaczenia parametrów geometrycznych toru. Kontrolne pomiary po pracy podbijkarki pozostają kluczowym elementem odbioru robót, a ich wykonanie należy do nadzoru, co zapewnia rzetelność dokumentacji i zgodność z projektem. Zasady te obowiązują również podczas pracy w głowicach rozjazdowych, gdzie precyzja i dokładność pomiarowa mają szczególne znaczenie dla bezpieczeństwa i trwałości toru.

To jedynie fragment obszarów tematycznych poruszanych

podczas warsztatów, opartych na tzw. „dobrych praktykach”.

W dalszej części wykładu korzystając z przykładów i anegdot, doświadczony prelegent wciągnął uczestników w dyskusję, która doprowadziła do omówienia nowych metod dozoru i kontroli stanu drogi kolejowej. Przedstawił rozwiązania stosowane w Europie, gdzie tradycyjne obchody zastąpiono objazdami. Podkreślił, że tor należy: „czuć, słyszeć i widzieć”, jednocześnie stawiając pytanie co tradycyjne obchody mają sprawdzić?

Tak postawione pytanie wywołało dyskusję w obszarze projektowanych przez PLK zmian drogowych instrukcji służbowych, które zmieniają częstotliwość oględzin rozjazdów i sposób diagnozowania torów. Odnosząc się do wątpliwości przedstawionych przez uczestników spotkania dr Leszek Lewiński podkreślił, że każda zmiana musi mieć charakter „ewolucyjny, a nie rewolucyjny”.

Poinformował zebranych o przeprowadzonym przez

PLK szkoleniu instruktorów drogowych w zakresie czynności dozoru, takich jak objazdy czy obchody.

W Kolejnym etapie przeszkoleni instruktorzy będą odpowiedzialni za wyłonienie pracowników, którzy sprostają nowym wymaganiom. Zaznaczył, że w prowadzenie takich głębokich zmian wymaga czasu i sprawdzenia w „boju” (w praktyce).

Odnosił się również do pilotażu przeprowadzonego przez Instytut Kolejnictwa, którego celem było porównanie obowiązujących zasad dozoru z rezultatami nowych metod i częstotliwości dozoru. Zwrócił uwagę na pewne niedoskonałości, które nadal należy monitorować.

Na zakończenie dr Leszek Lewiński podkreślił, że kierunek wprowadzanych zmian jest nieuchronny, wymaga praktycznego sprawdzenia w czasie, a pośpiech rzadko bywa dobrym doradcą.

*Opracował:
Andrzej Van-Selow*

GSM-R – NOWA ERA ŁĄCZNOŚCI NA KOLEI!

Wkraczamy w nowy etap nowoczesnej i bezpiecznej kolei! Na kilku liniach kolejowych już w grudniu 2025 r. rozpoczęło się wdrażanie systemu GSM-R – cyfrowej, szyfrowanej łączności zapewniającej głosową komunikację (maszynista-dyżurny) i transmisję danych. Taki system łączności działa już od lat

na najnowocześniejszych europejskich sieciach kolejowych. GSM-R to nie tylko nowy sprzęt, to przede wszystkim:

- wyraźniejsza i stabilniejsza komunikacja (koniec z zakłóceniami i przerywaniem rozmów),
- szybsze reagowanie w sytuacjach zagrożenia dzięki priorytetowym

połączeniom alarmowym,

- nowoczesne terminale, które łączą intuicyjną obsługę z bezpieczeństwem pracy, łatwy kontakt z właściwą osobą – dzięki numerom funkcjonalnym przypisanym do stanowisk, a nie osób,
- pełna zgodność z europejskimi standardami ERTMS, które otwierają

drogę do dalszej modernizacji kolei,
• większe bezpieczeństwo ruchu i przepustowość, pozwala na lepsze zarządzanie pociągami, redukuje opóźnienia.

Nowa instrukcja Ir-5a - „Instrukcja o użytkowaniu urządzeń łączności w sieci GSM-R” ma ujednoczyć zasady komunikacji, wyeliminować niejasności oraz zapewnić pełną gotowość pracowników do obsługi systemu GSM-R. Użytkownicy sieci na wybranych liniach będą mogli prze-

konać się, jak duże możliwości daje ta technologia.

GSM-R usprawni codzienną współpracę, skróci czas reakcji i według założeń zwiększy bezpieczeństwo prowadzenia ruchu. To kolejny krok w stronę nowoczesnej, sprawnej i bezpiecznej komunikacji – a jednocześnie ważny element cyfrowej transformacji infrastruktury kolejowej.

Jednocześnie nowy system łączności wymusza na przewoźnikach kolejowych wyposażenie nowych i zmodernizowanych pojazdów (loko-

motywy, zespoły trakcyjne) w urządzenie pokładowe GSM-R.

Pierwszy etap wdrożenia systemu łączności GSM-R został uruchomiony na kilku wybranych odcinkach linii kolejowych 14 grudnia 2025 r., poprzedzony dwutygodniową eksploatacją wstępną od 1 grudnia 2025 r.

Drugi etap wdrożenia zaplanowano na 8 marca 2026 r., z eksploatacją wstępną od 22 lutego 2026 r. Obejmie on kolejne odcinki linii.

Małgorzata Jędrusik

IDAĆ PO WAS

Czy wiesz, że za kilka miesięcy mogą „wyciąć” ci kawałek zakładu? Chodzi o dział rachunkowości w Twoim zakładzie. Jeżeli Ciebie to nie dotyczy, bo żyjesz podwyżką wynagrodzenia zasadniczego, którą dostałeś, albo czymś innym, to jesteś w błędzie.

Jasne, że to sprawa świadomości i szerszego spojrzenia na zakład, który dla Ciebie jest pracodawcą. PLK planuje centralizację obszaru rachunkowości i przeniesienie podległości działów i ich pracowników pod Centralę PLK (Biuro rachunkowości w Warszawie). Niektórzy widzą w tym początek centralizacji „wszystkiego”, tak, że zakład może stać się „wydmuszką”. Czy mają oni rację?

Obecnie Projekt planowanych zmian organizacyjnych w obszarze rachunkowości Spółki jest konsultowany z pracownikami pionu rachunkowości jednostek organizacyjnych. Jedno ze spotkań odbyło się 2 lutego w Warszawie, na którym pracownicy jednostek mówili czym się zajmują się na co dzień, jaką funkcję spełnia ich dział itd.

Sprawa dotyczy także, a może przede wszystkim Regionów działających w Centrum Realizacji Inwestycji (CRI). Tam w obszarze rachunkowości się dopiero dzieje... Dlaczego nikt w Centrali PLK tego nie widzi?

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” oficjalnie nie otrzymała ze Spółki żadnych informacji. Ale my już wiemy, że coś jest na rzeczy. Dlatego już w grudniu 2025 r. wystąpiliśmy do Zarządu PLK w tej sprawie. Interwencja dotyczyła głównie CRI, ale problematykę planowanych zmian należy rozumieć dużo szerzej.

Poniżej zamieszczamy odpowiedź na nasze wystąpienie.

W odpowiedzi na Państwa wystąpienie nr SZIK 107/12/2025 z dnia 10 grudnia

2025 r. dotyczące centralizacji wydziałów ekonomiczno - finansowych w Centrum Realizacji Inwestycji, Biuro Spraw Pracowniczych Centrali Spółki przekazuje poniżej informacje przygotowane przez Biuro Rachunkowości Centrali Spółki.

Zgłaszane w przedmiotowym piśmie obawy dotyczą, jak rozumiemy, głównie obszaru finansowego i ekonomicznego, które to obszary pozostają nadal w kompetencji Centrum Realizacji Inwestycji i nie są przewidziane do przeniesienia w ramach planowanych zmian organizacyjnych do Centrali Spółki.

W większości zgłaszanych przez Państwa kwestii nie zamierzamy wprowadzać zmian.

Warto też zaznaczyć, że 90% ewidencji nakładów, faktur zakupowych oraz płatności dotyczących Centrum Realizacji Inwestycji realizowanych jest w Biurze Rachunkowości Centrali Spółki. Prowadzi ono księgowość trzech jednostek tj.: Centrali, Centrum Kierowania Ruchem Kolejowym, Biura Centrum Realizacji Inwestycji oraz księgowość IR w zakresie rozliczania wynagrodzeń, pochodnych, zobowiązań inwestycyjnych dotyczących projektów unijnych (w tym projektów KPO, CEF, FEniKS, POIiS) oraz rozliczania nakładów inwestycyjnych na docelowe środki trwałe. Natomiast w Regionach Centrum Realizacji Inwestycji prowadzona jest księgowość związana z obsługą administracyjną Regionów oraz projektami inwestycyjnymi finansowanymi ze środków regionalnych i krajowych. Zatem, w przypadku Centrum Realizacji Inwestycji większość procesów księgowych realizowana jest od wielu lat w Biurze Rachunkowości Centrali Spółki i takie działanie w opinii Biura Rachunkowości się sprawdza.

Zmiany organizacyjne w komórkach z obszaru rachunkowości podyktowane są wieloma przyczynami, w tym głównie:

- potrzebą zastosowania podejścia procesowego;
- koniecznością zwiększenia specjalizacji w poszczególnych dziedzinach rachunkowości;
- rosnącą potrzebą szkolenia kadry księgowej podyktowaną zmieniającymi się przepisami prawa.

W Centrum Realizacji Inwestycji proponowana zmiana polegałaby wyłącznie na przeniesieniu funkcji księgowych z komórek Ekonomiczno-Finansowych bez ich likwidacji. Funkcje ekonomiczne, planistyczne, wsparcie zespołów projektowych jak i wskazywanie źródeł finansowania projektów nadal pozostaną w Centrum Realizacji Inwestycji.

Planowana zmiana zdaniem Biura Rachunkowości powinna przełożyć się na lepsze wykorzystanie obecnych zasobów księgowych, sprawniejsze pozyskiwanie nowej kadry, usprawnienie pracy, ułatwienie asymilacji nowych pracowników i znaczne przyspieszenie ich zdolności do samodzielnego wykonywania zadań.

Wiele firm decyduje się na wydzielenie funkcji księgowych lub ich konsolidację w celu usprawnienia realizacji zadań, dostosowania zmian systemowych prawnych np.: związanych w przyszłości z automatyzacją.

Omawiana propozycja zmian organizacyjnych jest na etapie wstępnego opracowywania i obecnie jest konsultowana z kierownictwem poszczególnych jednostek organizacyjnych. W następnym etapie będziemy analizować ryzyka zgłaszane przez kierowników jednostek organizacyjnych.

Bardzo dziękujemy za zgłoszone uwagi, za troskę i zainteresowanie. Zgłaszane w piśmie nr SZIK 107/12/2025 ryzyka będą starannie przeanalizowane i wzięte pod uwagę przy dalszym konstruowaniu propozycji zmian organizacyjnych w omawianym zakresie.

Red

W SOK PALI SIĘ



Trzy największe związki zawodowe działające w Straży Ochrony Kolei, w tym NSZZ „Solidarność”, wystosowały w drugiej połowie stycznia br. pismo do Jarosława Garstki, Komendanta Głównego Straży Ochrony Kolei zawierające opis problemów i spraw, które występują w tej jednostce.

Związkowcy w swoim wystąpieniu zamieścili postulaty, które oddają pogarszającą się sytuację w Formacji.

Poniżej zamieszczamy obszernie fragmenty tego pisma.

W związku z rosnącymi zagrożeniami związanym z terroryzmem, falami uchodźców czy też agresywną polityką Federacji Rosyjskiej, a także potwierdzonymi aktami dywersji na liniach kolejowych w trosce o bezpieczeństwo kolejowej infrastruktury krytycznej oraz Obywateli RP apelujemy i oczekujemy realizacji następujących postulatów w zakresie funkcjonowania Straży Ochrony Kolei:

1. Wzrost zatrudnienia w Straży Ochrony Kolei do minimum 4000 funkcjonariuszy.

W obecnym stanie zatrudnienia SOK zatrudnia ok. 3000 funkcjonariuszy,

w tym pracowników administracji. Obecne doraźne operacje prowadzone na obszarze kolejowym z udziałem żołnierzy WOT oraz funkcjonariuszy Policji unaocznily braki kadrowe formacji, nie mającej wielokrotnie możliwości kadrowych zapewnienia funkcjonariuszy do wspólnych działań i patroli.

2. Wzrost wynagrodzeń dla funkcjonariuszy SOK o 1200 zł do wynagrodzenia zasadniczego.

Ostatnie lata to czas w którym młodzi funkcjonariusze SOK licznie opuszczają szeregi formacji. Główną ich motywacją są warunki finansowe, dużo mniej atrakcyjne w porównaniu do innych formacji. Jeżeli formacja ma być skuteczna i profesjonalna to powinna być liczna i pozyskiwać możliwie najlepszych kandydatów. Bez aspektu finansowego jest to niemożliwe dziś do zrealizowania.

3. Podjęcie realnych działań mających na celu uregulowanie uprawnień funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei m. in. w zakresie:

- uprawnień do kierowania ruchem,
- możliwości przeszukiwania bagażu,
- dostępu do Krajowego

Systemu Informacji policji.

4. Zagwarantowanie funkcjonariuszom Straży Ochrony Kolei którzy utracili zdrowie innego dostosowanego do stanu zdrowia stanowiska pracy.

Postulujemy wprowadzenie obowiązkowych, systemowych rozwiązań, które zagwarantują funkcjonariuszom nieprzechodzącym badań okresowych:

przeniesienie na stanowiska administracyjne, dyspozytorskie, logistyczne, szkoleniowe lub kontrolne.

5. Doinwestowanie sprzętowe formacji.

Wielokrotnie na jednostkach brakuje samochodów lub przebywają w serwisach. Ten stan rzeczy w połączeniu z obecnym niskim poziomem zatrudnienia paraliżuje zdolności operacyjne formacji, pomimo statystycznych realizacji zadań.

6. Podjęcie konstruktywnego dialogu ze związkami zawodowymi, zgodnie z ustawą o związkach zawodowych, a także poszanowanie przez obecne kierownictwo Komendy Głównej SOK ciągłości dokumentów i ustaleń pomiędzy stronami.

Obecne kierownictwo Komendy Głównej Straży Ochrony Kolei wywodzące się ze struktur Wojska Polskiego, w stopniu rażącym narusza zasady dialogu społecznego.

Formacja zarządzana jest poprzez krótkoterminowe umowy o pracę, sprzeczne z zasadami „work balance”. Od dłuższego czasu obserwujemy zwalnianie doświadczonych pracowników, częste rotację i krótkoterminowe powierzanie obowiązków.

Podważanie kompetencji kadry kierowniczej średniego szczebla na spotkaniach w Komendzie Głównej z funkcjonariuszami linowymi. Nieprzebranie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy PKP PLK SA. w zakresie stażowych wymagań na stanowiskach.

Próby zastraszenia działaczy związkowych prowadzących legalną działalność i postulujących publicznie o pozytywne zmiany dla formacji i funkcjonariuszy. Naruszanie dobrego imienia organizacji związkowych poprzez publiczne podważanie ich roli, autorytetu oraz kompetencji. Te wszystkie praktyki w zarządzaniu SOK wpływają na jej funkcjonowanie i poziom realizacji ustawowych zadań.

Apelujemy o zaprzestanie podważania kompetencji obecnych pracowników zwrotami „SOK TO NIE JEST KUŹNIA TALENTÓW” lub z „OBECNYCH FUNKCJONARIUSZY NIE MA KOGO WYBIERAĆ NA STANOWISKA FUNKCYJNE BO NIE POTRAFIĄ NAPISAĆ NOTATKI SŁUŻBOWEJ”.

Bez realnych uprawnień i bez elementarnego bezpieczeństwa zawodowego SOK nie będzie skuteczna. Bez stabilności, szacunku i ochrony ludzi – nie będzie silnej formacji.

Nie można wymagać poświęcenia, nie dając zabezpieczenia. Nie można mówić o bezpieczeństwie kolei, niszcząc tych, którzy jej strzegą.

Powyższe postulaty były omawiane na dwóch spotkaniach z Komendantem Głównym Straży Ochrony Kolei w ramach dialogu społecznego.

W marcu zaplanowano kolejne spotkanie Komendanta Głównego SOK ze związkami zawodowymi

(red)

SZKOLENIE MASZYNISTÓW (WM 15)

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” wystąpiła do Centrali PLK z interwencją dotyczącą weryfikacji tematyki i podwyższenia jakości szkolenia pracowników PLK na stanowisko „maszynista”. Naszym zdaniem tematyka szkolenia odbiega od wymagań stawianych w trakcie egzaminów na ww. stanowisko przeprowadzanych przez Urząd Transportu Kolejowego (UTK).

Z informacji przekazywanych z zakładów linii kolejowych wynika, że w trakcie egzaminów w UTK na stanowisko „maszynista” pytania i tematyka w sposób znaczący różnią się od tej „przepracowanej” w trakcie szkolenia.

Negatywnym efektem „słabego” szkolenia dla pracowników i Spółki (koszty) jest fakt niedostatecznej zdawalności egzaminów w UTK co dobitnie świadczy o zasadności naszego wystąpienia.

Odpowiedz Spółki

W odpowiedzi na pismo SZIK dotyczące problemu niskiej zdawalności egzaminów na świadectwo maszynisty oraz zastrzeżenia co do zgodności programu szkolenia z zakresem egzaminu, przedstawiamy informacje o podjętych działaniach w tym zakresie.

Biuro Spraw Pracowniczych nieustannie czuwa nad procesem przygotowania zawodowego pracowników, monitorując realizację szkoleń i egzaminów oraz reagując na pojawiające się problemy.

Zwracamy uwagę na fakt, że zagadnienie niskiej zdawalności egzaminów na świadectwo maszynisty jest problemem ogólnokrajowym, co potwierdzają dane przekazywane przez Urząd Transportu Kolejowego (UTK).

W celu zdiagnozowania sytuacji dokonaliśmy szczegółowej analizy procesu przygotowania zawodowego naszych pracowników. Ziden-

tyfikowaliśmy następujące przyczyny niskiej zdawalności w naszej Spółce:

- niewystarczające zaangażowanie kandydatów w proces nauki i przygotowania,

- długi okres przygotowania zawodowego, co skutkuje trudnościami w utrzymaniu ciągłości nauki,

- opóźnienia w kierowaniu na egzamin, które powodują dezaktualizację wiedzy,

- brak odpowiedniego wsparcia podczas szkolenia praktycznego w jednostkach organizacyjnych, co przekłada się na niewystarczające umiejętności praktyczne,

- długi czas realizacji jazd praktycznych pod nadzorem, co obniża efektywność nauki,

- kierowanie na egzamin poprawkowy „z marszu” bez wcześniejszego uzupełnienia wiedzy, co ogranicza szanse na pozytywny wynik,

- zastrzona procedura egzaminacyjna - wymagane 100 % prawidłowych odpowiedzi z sygnalizacji kolejowej oraz dodatkowa część egzaminu polegająca na weryfikacji zachowania maszynisty w sytuacjach awaryjnych, która jest realizowana na symulatorze pojazdu kolejowego,

W odpowiedzi na powyższe problemy podjęliśmy szereg działań mających na celu poprawę zdawalności:

- spotkania z UTK i ośrodkiem szkolenia maszynistów, w tym wizytacje na szkoleniach oraz rozmowy z uczestnikami, co pozwoliło lepiej zrozumieć perspektywę pracowników,

- zwiększenie nacisku na sygnalizację kolejową w szkoleniach teoretycznych oraz wprowadzenie testów sprawdzających i zaliczających poszczególne moduły,

- obowiązkowe ćwiczenia na symulatorze pojazdu kolejowego, realizowane w ramach szkoleń teoretycznych,

- raportowanie po-



stępów w nauce kandydata przez ośrodek szkoleniowy, obejmujące również ocenę kompetencji interpersonalnych oraz wnioski i dalsze rekomendacje,

- o b o w i ą z k o w y sprawdzian wiedzy przed skierowaniem na egzamin dopuszczający, realizowany w formie elektronicznej,

- realizacja sprawdzianu dopuszczającego z wykorzystaniem symulatora pojazdu kolejowego, przed przystąpieniem do rzeczywistego egzaminu, co pozwala lepiej przygotować kandydatów,

- zwiększenie zaangażowania instruktorów, kierujących przygotowaniem zawodowym oraz opiekunów,

- stały monitoring wyników egzaminów przez Biuro Spraw Pracowniczych, co pozwala na bieżące reagowanie na ewentualne trudności.

Informujemy również, że temat nabywania uprawnień maszynisty oraz problem niskiej zdawalności został omówiony podczas narady Spółki w dniu 14.04.2025 r. W trakcie spotkania szczegółowo przedstawiono analizę sytuacji oraz zaprezentowano wdrożone działania naprawcze.

Dyrektorzy jednostek organizacyjnych otrzymali wytyczne dotyczące intensyfikacji wsparcia pracowników w zakresie przygotowania do egzaminów oraz monitorowania postępów szkoleniowych. W ramach tych wytycznych zwrócono szczególną uwagę na zapewnienie efektywnego nadzoru nad szkoleniami praktycznymi oraz na bieżące weryfikowanie poziomu wiedzy kandydatów

przed przystąpieniem do egzaminu.

Programy przygotowania zawodowego są opracowywane przez ośrodek maszynistów zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem i uwzględniają specyfikę naszej Spółki. Dodatkowo programy są uzgadniane z biurami branżowymi Centrali Spółki i są regularnie kontrolowane przez UTK, który dotychczas nie zgłosił uwag dotyczących ich zgodności.

Podczas spotkania w UTK Dyrektor Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów potwierdził, że pytania egzaminacyjne są dostosowane do odpowiednich podkategorii świadectwa maszynisty oraz pojazdów kolejowych, o które ubiega się kandydat.

Zapewniamy, że proces szkolenia maszynistów jest dla nas priorytetem, a wszelkie podejmowane działania mają na celu maksymalizację szans na pozytywne wyniki egzaminów oraz zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Jeśli wprowadzone usprawnienia nie przyniosą oczekiwanych rezultatów, jesteśmy gotowi podjąć dalsze kroki.

W trakcie rozmów z PLK w sprawie protokołu dodatkowego nr 16 do ZUZP przekonaliśmy pracodawcę do potrzeby uporządkowania obszaru szkoleń maszynistów w PLK. Ma w tym pomóc m.in. utworzenie nowego stanowiska „instruktor maszynista”. Zabiegamy także o poprawę jakości i efektywności szkoleń maszynistów poprzez zwiększenie ilości godzin na symulatorze.

(opr. Henryk Sikora)

SYMULATORY DLA DYŻURNYCH RUCHU

Od kilku miesięcy Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” zabiega o wyposażenie zakładów w symulatory szkoleniowe dla dyżurnych ruchu. Rozmowy w tej sprawie prowadzimy w ramach dialogu społecznego z przedstawicielami PLK z Biura eksploatacji i obsługi pasażerskiej.

Symulatory szkoleniowe są najlepszym narzędziem do doskonalenia zawodowego dyżurnych ruchu, poprawiają jakość i efektywność szkoleń.

Postulat „Solidarności” ma szansę na realizację jeszcze w tym roku. Wiemy, że PLK zarezerwowała na ten cel kilka milionów złotych. Pierwszym krokiem będzie zbudowanie specjalistycznego oprogramowania (przeprowadzone zostanie postępowanie zakupowe), które pozwoli na odtwarzanie rzeczywistej pracy dyżurnego ruchu na różnych rodzajach urządzeń, symulujących także zdarzenia, które mogą się zdarzyć w co-

dziennej pracy.

Umiejętność właściwego zachowania i reakcji w sytuacjach kryzysowych nie można „przetrenować” przy biurku sali szkoleniowej, a najlepszym sposobem zapoznania pracownika z takimi sytuacjami (zanim zrobi to „życie”) daje właśnie symulator. Oprogramowanie będzie można instalować na wielu stanowiskach. Ich lokalizacja będzie ustalona przez specjalny zespół. Wiemy, że oprócz Warszawy (symulator przy ul. Białostockiej) ma to być Kraków, gdzie mogliby być szkoleni pracownicy IZ Nowy Sącz i IZ Rzeszów. Dodatkowo Politechnika Krakowska opracowuje specjalny program do odbywania szkoleń wirtualnych (interaktywnych), który będzie umożliwiał dodatkowe szkolenia dla pracowników. O dalszych ustaleniach w tej sprawie będziemy informować w naszych mediach.

Henryk Sikora

RAZEM POMÓŻMY JĘDRZEJOWI

Rehabilitacja i leczenie

ROZLEGŁY UDAR ZMIENIŁ WSZYSTKO.. Luty 2025 - z dnia na dzień przestałem mówić i straciłem sprawność. Miesiące w szpitalu, ciągła rehabilitacja i ciężka praca w domu, ze specjalistami oraz w ośrodku rehabilitacyjnym. Dzięki temu dziś, mimo prawostronnego niedowładu ciała jestem w stanie się poruszać, odczuwam rzeczy dookoła i mówię pojedyncze zdania. Wierzę, że dalsze ćwiczenia i rehabilitacja pomogą mi wrócić do pełnej sprawności. Ty również możesz mi pomóc, za co z serca bardzo dziękuję!

JAK POMÓC

Wpłać, wysyłając SMS



Numer telefonu
75365

Treść SMS
0856732

Koszt 6.15 zł brutto (w tym VAT)

PLAY plus

Numer KRS

0000396361

Cel szczegółowy 1.5%

0856732 Jędrzej

Wpłać dowolną kwotę na konto Fundacji, której Jędrzej Garkowski jest podopiecznym
BNP Paribas: 51 1600 1462 1741 9630 6000 0001 z dopiskiem w tytule płatności: Jędrzej Garkowski lub za pośrednictwem zbiórki internetowej <https://www.siepomaga.pl/jedrzej-garkowski>
Patronat nad akcją prowadzi Fundacja Na Jednej Nodzie



PUCHAR SEKCJI ZAWODOWEJ POJECHAŁ DO WAŁBRZYCHA

W dniu 23 stycznia 2026 r. w Łowiczu odbył się V Halowy Turniej Piłki Nożnej o Puchar Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”.

Celem naszych turniejów jest upowszechnianie aktywności fizycznej i promowanie aktywnego spędzenia czasu oraz integracja środowiska kolejowego przez sport.

Turniej odbył się pod patronatem Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność”. Partnerami były: Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie Sp. z o.o., Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe Sp. z o.o. w Gdańsku i Zakład Robót Komunikacyjnych – DOM w Poznaniu Sp. z o.o.

W wydarzeniu wzięło udział rekordowa ilość blisko 200 zawodników z 20 zespołów reprezentujących jednostki organizacyjne i spółki zależne PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PLK) z całej Polski: Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury w Warszawie, Zakład Maszyn Torowych w Krakowie, Centrum Diagnostyki, Centrala PLK, SOK (NSZZ „Solidarność”), ZLK Sosnowiec, ZLK Kraków,

ZLK Olsztyn, ZLK Wałbrzych, ZLK Skarżysko-Kamienna, ZLK Wrocław, ZLK Szczecin, ZLK Ostrów Wielkopolski, ZLK Tarnowski Góry, ZLK Częstochowa, ZLK Łódź, PPM-T Gdańsk, ZRK-DOM Poznań, PNUIK Kraków, DOLKOM Wrocław.

Turniej rozegrano w czterech grupach eliminacyjnych, po których dwie najlepsze drużyny awansowały do fazy pucharowej. Łącznie rozegrano aż 49 meczów! Rywalizacja była bardzo wyrównana i obfitowała w wiele emocjonujących spotkań. Kilka rozstrzygnięto dopiero w seriach rzutów karnych. Byliśmy także świadkami kontrowersji i nieprawdopodobnych sytuacji, których nikt by nie wyreżyserował. Ale taki jest sport.

Na szczególne wyróżnienie zasługuje dyrektor Daniel Dygudaj, który wystąpił w składzie zespołu ZLK Wrocław, aktywnie wspierając drużynę na boisku. Swoją postawą dał wyraźny sygnał zaangażowania kadry kierowniczej w sportową rywalizację. Zwycięzcą turnieju została drużyna ZLK Wałbrzych, która w finale pokonała zespół Centrali PLK. Trzecie miejsce wywalczyła drużyna ZLK Częstochowa, a czwarte –

PPM-T Gdańsk.

Nagrody indywidualne:
- król strzelców – Kamil Liszka (ZLK Wałbrzych),

- najlepszy bramkarz – Przemysław Gadaj (Centrala PLK),

- MVP turnieju – Bartosz Zalot (ZLK Wałbrzych).

Puchar ufundowany przez Pana Piotra Wyborskiego, prezesa PLK, dla najlepszej drużyny ze spółek Grupy PLK otrzymał zespół PPM-T Gdańsk.

Wszyscy zawodnicy wyjechali z Łowicza z nagrodami ufundowanymi przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i Sekcję Zawodową Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”.

V Halowy Turniej Piłki Nożnej NSZZ „Solidarność” w Łowiczu po raz kolejny udowodnił, że sport doskonale integruje środowisko kolejarzkie, promuje zdrową rywalizację i ducha fair play. Organizatorom należą się podziękowania za sprawny przebieg zawodów, a wszystkim drużynom – wielkie gratulacje za zaangażowanie i wysoki poziom sportowy.

Pamiętajmy, że rewanż już na przełomie maja i czerwca na trawiastych boiskach Zduńskiej Woli. Zapraszamy!

Małgorzata Jędrusik



Zwycięzca V turnieju - drużyna ZLK Wałbrzych



Puchar Prezesa PLK dla najlepszej drużyny ze spółek Grupy PLK



Prezes Fundacji Grupy PKP z pucharem dla Centrali PLK



II miejsce - Centrala PLK



III miejsce dla ZLK Częstochowa



Wielka czwórka V turnieju

Fot.: Archiwum SZIK

JAK PRZECIWDZIAŁAĆ MOBBINGOWI ?



Fot.: Archiwum SZIK

W dniu 15 grudnia 2025 r. odbyło się specjalistyczne szkolenie dla kadry menedżerskiej PLK z zakresu przeciwdziałania mobbingowi i dyskryminacji. W szkoleniu uczestniczyły osoby zgłoszone przez Sekcję Zawodową Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” (SZIK).

Jak przewodniczący związku zawodowego będzie bronił pracownika przed mobbingiem jeżeli jego wiedza na ten temat jest słabą ? Tak postawione pytanie, a właściwie próba znalezienia na nie odpowiedzi zmobilizowało SZIK do organizacji szkolenia o tej tematyce.

Aby zapoznać się z bardzo obszerną i złożoną problematyką jedno z cyklu szkoleń zo-

stało specjalnie dedykowane dla związkowców. Prowadząca szkolenie podkreśliła rolę związków zawodowych w zapobieganiu mobbingowi oraz w obronie praw i godności pracowników. Zwróciła uwagę na znaczenie współpracy pomiędzy pracodawcą a stroną społeczną w tworzeniu bezpiecznego środowiska pracy.

Już na wstępie zostały omówione istotne zmiany legislacyjne. Projekt nowelizacji Kodeksu pracy został przyjęty 27 listopada 2025 r. Zmiany obejmują m.in. nową definicję mobbingu oraz wzmocnienie ochrony przed dyskryminacją. Nowelizacja przewiduje także podniesienie wysokości zadośćuczyny-

nienia do sześciokrotności minimalnego wynagrodzenia. Nowe przepisy mają wejść w życie w 2026 roku.

Jednym z elementów szkolenia było omówienie problematyki konfliktu. Może on wynikać z pięciu głównych obszarów: braku informacji, złej komunikacji, różnic wartości, sprzecznych interesów oraz uwarunkowań strukturalnych.

A co to jest mobbing ? Mobbing to systematyczne, długotrwałe i uporczywe działania skierowane przeciwko konkretnej osobie, która znajduje się w pozycji słabszej i nie ma realnej możliwości obrony.

Pracodawca ma obowiązek przeciwdziałać mobbingowi poprzez tworzenie odpowiednich warunków pracy oraz reagowanie na wszelkie sygnały świadczące o występowaniu niepożądanych zjawisk, nawet jeśli wcześniej nie miał świadomości ich istnienia.

Program szkolenia uświadomił uczestnikom, że wiedza na temat mobbingu i dyskryminacji jest kluczowa dla skutecznej ochrony pracowników oraz dla budowania kultury pracy opartej na szacunku i bezpieczeństwa.

Wskazane zostały najważniejsze obszary poszerzające

wiedzę w zakresie:

- rozpoznawania zagrożeń, zanim dojdzie do eskalacji problemu,
- odróżniania konfliktu od mobbingu, co ma kluczowe znaczenie dla dalszych działań,
- ochrony godności, zdrowia psychicznego oraz pozycji zawodowej pracowników,
- budowania kultury organizacyjnej opartej na szacunku i odpowiedzialności,
- skutecznego egzekwowania obowiązków pracodawcy.

Szkolenie jednoznacznie pokazało, jak ważna jest rzetelna wiedza na temat mobbingu i dyskryminacji. Pozwala ona trafnie identyfikować zagrożenia, odróżniać konflikt od przemocy psychicznej oraz podejmować odpowiednie działania ochronne.

W tym obszarze szczególnie istotną rolę odgrywają związki zawodowe, które chronią prawa pracownicze, wspierają osoby doświadczające mobbingu oraz uczestniczą w tworzeniu i monitorowaniu procedur antymobbingowych wprowadzanych przez pracodawcę.

Opracował:
Andrzej Van-Selow

MOBISOL – MOBILNA APLIKACJA DLA CZŁONKÓW „SOLIDARNOŚCI”

Fot.: Archiwum SZIK

W dobie powszechnego dostępu do smartfonów i urządzeń mobilnych NSZZ „Solidarność” wychodzi naprzeciw potrzebom swoich członków, udostępniając nowoczesne narzędzie komunikacji i informacji, czyli mobilną aplikację mobiSol.

To oficjalna aplikacja Związku, stworzona z myślą o członkach NSZZ „Solidarność”, działaczach oraz wszystkich osobach zainteresowanych działalnością Związku.

MobiSol to bezpłatna aplikacja mobilna, która umożliwi szybki i wygodny dostęp do najważniejszych informacji związanych z działalnością NSZZ „Solidarność”. Dzięki niej członek związku oraz każdy użytkownik ma „Solidarność” zawsze pod ręką w swoim smartfonie czy tablecie.

Aplikacja została zaprojektowana tak, aby ułatwić kontakt ze Związkiem, zapewnić bieżące informacje oraz

wspierać członków w codziennych sprawach związanych z prawami pracowniczymi.

Korzystając z aplikacji mobiSol, użytkownicy zyskują m.in. aktualne wiadomości i komunikaty z kraju, regionów i struktur NSZZ „Solidarność”, informacje o wydarzeniach, akcjach i inicjatywach Związku czy dostęp do ważnych dokumentów i materiałów informacyjnych. Użytkownik może otrzymywać powiadomienia tzw. push, dzięki którym żadna istotna informacja nie umknie uwadze, a sama aplikacja umożliwi szybki kon-

takt z wybranymi strukturami Związku.

Aplikacja jest intuicyjna, przejrzysta i stale rozwijana, aby jak najlepiej odpowiadać na potrzeby członków NSZZ „Solidarność”.

To praktyczne narzędzie zarówno dla osób aktywnie zaangażowanych w życie Związku, jak i dla tych, którzy chcą być na bieżąco z najważniejszymi informacjami.

Pobranie aplikacji jest szybkie i bezpieczne. Na urządzenia z systemem Android wystarczy wejść do sklepu Google Play, wyszukać hasło „mobiSol”

i zainstalować aplikację. Z kolei na urządzenia z systemem iOS (np. iPhone) należy otworzyć sklep App Store, wpisać w wyszukiwarce „mobiSol” i pobrać aplikację.

Aplikacja mobiSol to kolejny krok w stronę nowoczesnej, sprawnej i otwartej „Solidarności”.

Zainstaluj mobiSol już dziś i miej NSZZ „Solidarność” zawsze przy sobie!

*Opracował:
Andrzej Van-Selow*

TUZ UBEZPIECZENIE – REALNE WSPARCIE W CODZIENNEJ PRACY

W codziennej pracy, szczególnie w środowisku kolejowym nietrudno o pomyłkę, zdarzenie losowe czy niefortunny zbieg okoliczności. Nawet przy zachowaniu najwyższych standardów bezpieczeństwa mogą wystąpić szkody, które – zgodnie z przepisami – obciążają pracownika.

Właśnie w takich sytuacjach ogromne znaczenie ma ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej pracowniczej (TUZ). Ubezpieczenie to chroni pracownika przed finansowymi konsekwencjami szkód wyrządzonych pracodawcy podczas wykonywania obowiązków służbowych. Dzięki niemu odpowiedzialność materialna nie musi oznaczać poważnego uszczerbku dla domowego budżetu.

Ubezpieczenie odpowiedzialności pracowniczej to przede wszystkim:

- ochrona finansowa w przypadku nieumyślnych błędów,
- pokrycie szkód materialnych, w tym uszkodzenia sprzętu, pojazdów czy infrastruktury,
- spokój i bezpieczeństwo psychiczne w codziennej pracy,
- niewielki koszt składki w porównaniu do możliwych roszczeń,
- realna pomoc w trudnych sytuacjach, gdy szkoda jest wysoka. W praktyce oznacza to, że nawet przy dużych stratach pracownik nie zostaje pozostawiony sam sobie.

Rok 2024/2025 przyniósł wiele przykładów, w których ubezpieczenie TUZ zadziałało skutecznie i kompleksowo. Poniżej przedstawiamy wybrane szkody, które zostały zgłoszone i pokryte przez ubezpieczyciela TUZ Ubezpieczenia:

- Zatankowanie niewłaściwego paliwa do samochodu służbowego. Wartość szkody: 1 342 zł - Pokrycie: 100% przez ubezpieczyciela.
- Zaginięcie wiertarki do szyn w jednej z sekcji. Wartość szkody: 15 000 zł - Pokrycie: 100% przez ubezpieczyciela.
- Uszkodzenie rozjazdu w wyniku niezgodnionego uruchomienia jazdy pociągu przez maszynistę. Wartość szkody: 20 000 zł - w trakcie procedowania, oczekuje na decyzję.
- Potrącenie z wynagrodzenia pracownika - udział własny 500 zł (uszkodzenie auta) Kwota potrącenia w całości pokryta przez ubezpieczyciela.
- Kara za niedopełnienie obowiązku badania wskaźnika węglowodorów. Wartość szkody: 3 645 zł - Pokrycie: 100% przez ubezpieczyciela.
- Uszkodzenie toru na długości około 2 km. Wartość szkody: 14 000 zł - Pokrycie: 100% z ubezpieczenia
- Wykolejenie pojazdu. Wartość szkody: 12 390 zł - Pokrycie: 100% z ubezpieczenia.
- Uszkodzenie telefonu służbowego Motorola. Koszt naprawy: 275,99 zł Pokrycie: 100% przez ubezpieczyciela.
- Przedwczesne uwolnienie rogatki - kolizja pojazdu z pociągiem. Wartość szkody: 4 000 zł - Pokrycie: 100% przez ubezpieczyciela.
- Uszkodzona kłapa inspekcyjna. Wartość szkody: 1 000 zł - Po-

krycie: 100% przez ubezpieczyciela.

- Pomyłka w tankowaniu rodzaju paliwa. Kara nałożona na pracownika: 500 zł - Pokrycie kary: 100% przez ubezpieczyciela.

Przy składce wynoszącej zaledwie 4 złote, która obecnie stanowi koszt zakupu polisy, ubezpieczenie odpowiedzialności pracowniczej TUZ zapewnia realne zabezpieczenie pracownika przed finansowymi skutkami szkód wyrządzonych pracodawcy. Jak pokazują powyższe przykłady, mówimy nie tylko o drobnych kwotach, ale również o zdarzeniach sięgających kilkunastu, czy nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Dzięki ubezpieczeniu pracownik nie musi ponosić tych kosztów samodzielnie.

TUZ to inwestycja w bezpieczeństwo, spokój i stabilność finansową – warto o tym pamiętać każdego dnia w pracy.

Małgorzata Jędrusik

UBEZPIECZ SIĘ RAZEM Z NAMI W TUZ

więcej informacji na
www.szik-solidarnosc.org.pl

LINIA OTWOCKA Z UNIJNYM DOFINANSOWANIEM



Fundusze Europejskie
na Infrastrukturę,
Klimat, Środowisko



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



 **PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

FEnIKS zapewni stabilne finansowanie jednej z najważniejszych inwestycji kolejowych na Mazowszu. Budowa nowych torów, skrzyżowań bezkolizyjnych oraz modernizacja przystanków pomiędzy Warszawą Wawer a Otwockiem będzie możliwa dzięki 1,4 mld zł (netto) z programu „Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027”. Koszt całej inwestycji to 1,7 mld zł (netto).

Umowa z wykonawcą modernizacji i rozbudowy linii kolejowej Warszawa Wawer – Otwock została podpisana w październiku ubiegłego roku. Teraz Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych podpisały umowę na finansowanie inwestycji z wykorzystaniem unijnego dofinansowania. Dofinansowanie ze środków FEnIKS stanowi 85% całości projektu.

– **Dzięki dofinansowaniu FEnIKS zyskuje Warszawa, zyskuje region i podróżni. Znacznie poprawimy dostępność kolei, przepustowość tej ważnej linii oraz komfort codziennych dojazdów. Duże przedsięwzięcia mają to do siebie, że generują czasowe utrudnienia, ale w efekcie przynoszą dobre efekty, z których mieszkańcy będą korzystać przez lata** – powiedział Piotr Malepszak, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

– **Podpisujemy dzisiaj umowę na jedną z najważniejszych inwestycji kolejowych w Polsce. Poza Rail Baltica ten etap przebudowy linii między Warszawą a Lublinem i dalej Dorohuskim, to największe przedsięwzięcie nie tylko w Polsce, ale w tej części Europy. Modernizację odcinka Warszawa Wawer – Otwock zasilamy kwotą 1,4 mld zł z programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko. To kolejny taki projekt na terenie Warszawy, po przebudowaniu stacji Warszawa Zachodnia, który realizujemy** - powiedział wiceminister funduszy i polityki

regionalnej Jan Szyszko.

– **Stabilne finansowanie inwestycji ze środków Unii Europejskiej daje nam możliwość realizowania dużych projektów infrastrukturalnych. Linia otwocka to tylko jeden z nich. Rozbudowa i modernizacja połączenia Otwocka ze stolicą to kluczowe zadanie dla poprawy warunków podróżowania w obrębie Warszawskiego Węzła Kolejowego** - powiedział Piotr Wyborski, prezes Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Docelowo na odcinku Warszawa Wawer – Otwock zaplanowano rozdzielanie ruchu pociągów dalekobieżnych od aglomeracyjnych. W tym celu wybudowane zostaną dwa dodatkowe tory, co pozwoli stworzyć zupełnie nowy układ kolejowy między Warszawą Wschodnią a Otwockiem. Dzięki temu zwiększy się przepustowość linii, a liczba kursujących pociągów między Warszawą a Otwockiem oraz Warszawą a Lublinem będzie mogła wzrosnąć. Przełoży się to na sprawniejsze i bardziej przewidywalne podróże zarówno w aglomeracji, jak i na trasach dalekobieżnych.

– **To inwestycja, która realnie zmieni jakość codziennego podróżowania tysięcy mieszkańców aglomeracji warszawskiej, a jednocześnie wzmocni połączenia dalekobieżne o znaczeniu krajowym. Środki unijne pozwalają nie tylko nadrobić wieloletnie zaległości infrastrukturalne, lecz także zapewnić nowoczesną, bezpieczną i dostępną kolej na kolejne dekady** – podkreśliła Sylwia Cieślak Wilk, zastępczyni dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Pasażerowie na siedmiu przystankach: Warszawa Anin, Warszawa Międzylesie, Warszawa Radość, Warszawa Miedzeszyn, Michalin, Józefów, Otwock Świder oraz na stacji Warszawa Falenica zyskają nowy standard obsługi. Perony będą dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej mobilności i wyposażone w elektroniczne tablice informacyjne. Po-

wstanie 20 nowych przejść pod torami, a istniejące przejście na stacji Warszawa Falenica zostanie przebudowane.

Zakończenie robót budowlanych planowane jest na rok 2028.

Zmiana terminu wprowadzenia komunikacji zastępczej

Między 12 a 26 kwietnia 2026 r. (pierwotnie planowany termin: 8-22 marca) wykonawca inwestycji, firma Trakcja, wykona połączenia bajpasów z istniejącymi torami, przystąpi do budowy dodatkowych rozjazdów oraz ścian szczelinowych obiektów inżynierskich. Zmiana terminu rozpoczęcia tych prac wynika z trudnych warunków zimowych i braku możliwości wykonania robót przygotowawczych. Późniejszy termin pozwoli w pełni skutecznie wykorzystać dwutygodniowe zamknięcie.

Prace będą prowadzone przy całkowitym wstrzymaniu ruchu pociągów. Takie rozwiązanie skraca czas utrudnień i pozwoli wykonawcy szybciej przejść do kolejnej fazy robót. W tym czasie Koleje Mazowieckie i Szybka Kolej Miejska uruchomią komunikację zastępczą pomiędzy stacją Warszawa Wawer a stacją Otwock. Autobusy na trasie będą wykorzystywały istniejące przystanki usytuowane w pobliżu przystanków kolejowych, natomiast na krańcach, tj. przy stacjach Warszawa Wawer oraz Otwock, będą wybudowane pętle autobusowe. Ponadto na stacji Wawer uruchomimy tymczasowe perony dla pociągów kończących bieg, które będą też wykorzystywane w pierwszej fazie robót budowlanych. Pociągi dalekobieżne w kierunku Lublina pojadą zmienioną trasą przez Mińsk Mazowiecki.

Projekt „Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, etap II b” (Warszawa Wawer – Otwock) ubiega się o współfinansowanie przez Unię Europejską ze środków Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027.

MINI PORADNIK DLA UŻYTKOWNIKÓW SAMOCHODÓW SŁUŻBOWYCH

Wszelkie kwestie dotyczące floty samochodowej Spółki uregulowane zostały Uchwałą Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nr 714/2012 z dnia 27 listopada 2012 r. ze zmianami przyjętymi Uchwałą Zarządu nr 27/2025 z dnia 21 stycznia 2025 r.

Ad.1. Odpowiedzialność kierowcy za powstałe szkody (co musi wiedzieć pracownik?).

Sprawy szkód komunikacyjnych uregulowane zostały w Rozdziale XV Polityki Samochodowej Spółki.

W razie kolizji lub wypadku drogowego z udziałem samochodu służbowego Użytkownik powinien dochować obowiązków wynikających z przepisów Prawa o ruchu drogowym. Dotyczy to w szczególności dochowania obowiązku wezwania na miejsce wypadku pogotowia ratunkowego, policji, a także w razie potrzeby innych służb ratowniczych oraz udzielenia niezbędnej pomocy ofiarom i pozostania na miejscu zdarzenia do czasu przyjazdu służb.

W przypadku zdarzenia drogowego z udziałem samochodu służbowego Użytkownik powinien wezwać na miejsce zdarzenia policję.

Wobec Użytkowników, którzy zawnili spowodowaniu szkód stosuje się następujące zasady udziału finansowego Użytkownika w likwidacji szkody:

- druga szkoda komunikacyjna spowodowana przez Użytkownika, Użytkownik ponosi koszt udziału własnego przy likwidacji szkody w wysokości do 500 zł;
- każda następna szkoda komunikacyjna spowodowana przez Użytkownika w okresie nie dłuższym niż 12 miesięcy, powoduje konieczność poniesienia kosztów udziału własnego Użytkownika przy likwidacji szkody w wysokości do 1000 zł.

Użytkownik ma prawo wystąpić do Dyrektora Biura Logistyki w ciągu siedmiu dni kalendarzowych licząc od dnia wystąpienia szkody o odstępowanie od dochodzenia wobec niego konsekwencji wymienionych powyżej po wcześniej-

szym zaopiniowaniu przez kierownika jednostki organizacyjnej Spółki/komórki organizacyjnej Centrali Spółki.

Ad.2. Konsekwencje szkód na ubezpieczenia prywatne pracowników.

W 2012 roku Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny uruchomił bazę danych o kierowcach oraz pojazdach, zwaną Rejestrem umów i szkód UFG. Działa ona w ten sposób, że ubezpieczyciele udostępniają UFG dane o zawartych polisach oraz zlikwidowanych szkodach, a UFG gromadzi te wszystkie dane tworząc bazę, która jest udostępniana ubezpieczycielom, w celu weryfikowania podawanych przez klientów danych o przebiegu ich polis ubezpieczenia, czyli szkodach, jakie wyrządzili jako sprawcy.

Dane takie w formie papierowej zbierane były przez UFG od dawna. Jednak zmiana wprowadzona na przełomie 2012 i 2013 roku polega na tym, że dane są udostępniane ubezpieczycielom on-line.

Jest więc możliwość sprawdzenia informacji o szkodowości danej osoby w bardzo prosty i szybki sposób.

Obecnie Ubezpieczyciele są zobowiązani do raportowania szkód z polis ryzyk komunikacyjnych do UFG oraz do Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców.

CEPIK to system informatyczny, który obejmuje centralną ewidencję kierowców (CEK) oraz centralną ewidencję pojazdów (CEP). W systemie gromadzone są między innymi dane o pojazdach i ich właścicielach oraz o kierowcach. Dostęp do tego systemu mają również agencje ubezpieczeniowe, które na podstawie danych zawartych w systemie UFG i CEPIK przygotowują ofertę ubezpieczeń komunikacyjnych biorąc pod uwagę zwyczajki lub zniżki składki.

Od lipca 2025 r. dzięki zmianom w ustawie o aplikacji mObywatel oraz niektórych innych ustaw w tym ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych wprowadzono zmiany dotyczące usług dostępnych w tej aplikacji. Dodano usługę

mSłuczki, która ma na celu umożliwienie udostępnienia w aplikacji mObywatel usługi pozwalającej jej użytkownikom na złożenie zgodnego oświadczenia o zdarzeniu drogowym i przekazania go wraz z dokumentacją zdjęciową do zakładu ubezpieczeń osoby poszkodowanej jako formalnego zgłoszenia szkody. Oznacza, to, iż Ubezpieczyciele dostali dodatkowe narzędzie do weryfikacji szkodowej lub bezszkodowej kierowców przy składaniu ofert ubezpieczeń komunikacyjnych.

W bazach jest możliwość sprawdzenia przebiegu szkodowego na kilka sposobów:

- ✓ wpisując PESEL oraz imię i nazwisko, jednak to PESEL jest kluczowy);
- ✓ wpisując nr rejestracyjny;
- ✓ wpisując nazwę firmy i REGON.

Jeśli chodzi o możliwość wykupu dla pracowników PLK kierujących pojazdami służbowymi ubezpieczenia zapewniającego ochronę ich zniżek w ubezpieczeniu komunikacyjnym to niestety, ale nadal na rynku nie ma odrębnego produktu na otwartym programie ubezpieczeniowym, który dawałby gwarancję braku utraty zniżek po szkodzie z winy kierowcy wznawiającego polisę indywidualnie.

Takie ryzyko jest dołączane do polis indywidualnej jako dodatkowa klauzula, ale obowiązuje ono tylko w Towarzystwie, w którym została wystawiona polisa i musi być wykupiona wraz z pełnym pakietem ubezpieczeń na dany pojazd. Najczęściej ochrona obowiązuje również tylko w przypadku pierwszej szkody.

Ad.3. Zasady zgłaszania szkód (wytoczne, jak się zachować, jak zgłosić?).

Zgodnie z paragrafem 36 ust. 3 Polityki Samochodowej Spółki, Użytkownik jest zobowiązany do zgłoszenia powstałej szkody komunikacyjnej na piśmie lub w formie e-mail z podaniem opisu zdarzenia, sprawcy oraz uszkodzeń pojazdu do Administratora floty i ILG najpóźniej następnego dnia roboczego po zdarzeniu.

W celu rozliczenia z ubezpieczycielem, w przypadku zaistnienia szkody wynikłej z kolizji lub wypadku drogowego samochodu służbowego, jego Użytkownik lub Dysponent ma obowiązek:

- powiadomić niezwłocznie o

zdarzeniu ubezpieczyciela lub firmę likwidującą szkody w imieniu ubezpieczyciela bądź firmę brokerską, która rejestruje szkodę oraz udziela instrukcji, dotyczących dalszych czynności niezbędnych do jej likwidacji;

- złożyć wymagane do likwidacji szkody dokumenty oraz umożliwić wykonanie oględzin przez ubezpieczyciela.

W przypadku niedopełnienia czynności, wymienionych powyżej, Użytkownik zostanie obciążony kosztami likwidacji powstałej szkody.

W przypadku konieczności wezwania pomocy drogowej Użytkownik samochodu służbowego wzywa pomoc Assistanse, wskazaną przez infolinię Wykonawcy

realizującego umowę serwisową lub przez właściciela pojazdu w przypadku umów najmu i leasingu lub kontaktuje się z Administratorem floty w jednostce.

Szczegółowe dane kontaktowe oraz zasady zgłaszania znajdują się w instrukcji ubezpieczeniowej, z którą każdy Użytkownik ma obowiązek zapoznać się. Instrukcja stanowi załącznik nr 1 do niniejszego pisma.

Ad.4. Wyjaśnienie procedury zgłaszania szkody parkingowej (jak klasyfikować szkody?).

Szkoda parkingowa to uszkodzenie pojazdu, do którego dochodzi gdy pojazd nie jest w ruchu (zaparkowany),

najczęściej w wyniku nieostrożnego manewrowania lub nieuwagi innych użytkowników dróg.

Najczęstsze przykłady to zarysowania, otarcia, wgniecenia, uszkodzone lusterka czy pęknięte reflektory. Termin ten może dotyczyć również aktów wandalizmu, takich jak celowe zarysowanie samochodu.

Przykłady szkód parkingowych:

- ✓ Zarysowania karoserii: najczęściej spotykany rodzaj szkody.
- ✓ Wgniecenia: na drzwiach, błotnikach lub zderzakach.
- ✓ Uszkodzenia lusterka: urwanie lub złamanie.
- ✓ Pęknięte lub zbite reflektory: często spotykane podczas kolizji.
- ✓ Uszkodzenia felg np. zadrapania.

Przyczyny szkód parkingowych parkingowych:

- nieostrożne manewrowanie,
- uderzenia podczas parkowania lub wyjeżdżania,
- zbyt ciasne parkowanie - brak wystarczającej odległości między pojazdami,
- nieuwaga - brak świadomości otoczenia lub nieprawidłowa ocena odległości,
- działanie czynników zewnętrznych - spadający konar drzewa lub sople,
- wandalizm - celowe uszkodzenie pojazdu, np. zarysowanie kluczem lub przebicie opony.

W przypadku szkód parkingowych, w celu uniknięcia przypisania szkody do PESEL zgłaszającego, przy zgłaszaniu szkód należy podawać tylko dane pojazdu oraz dane Spółki, która jest podmiotem wskazanym w polisie komunikacyjnej. Przy zgłoszeniu należy zaznaczyć, że sprawca nie jest znany, a przy tym nie jest możliwe podanie PESELu sprawcy zdarzenia.

Zgłaszając w ten sposób szkodę możemy uniknąć problemu zwyczajki składki przy pojazdach prywatnych.

W każdym innym przypadku, gdzie mamy do czynienia ze zdarzeniem szkodowym, wypadkiem, w którym biorą udział osoby/podmioty trzecie, lub na miejsce zostaje wezwana policja podanie danych użytkownika pojazdu/kierowcy/sprawcy zdarzenia jest obowiązkowe.

Ad.5. Rozszerzającym zagadnienie jest Instrukcja dla kierowców - pracowników, którzy używają samochody służbowe (dostępna w jednostkach i komórkach organizacyjnych PLK).

Na podstawie materiału otrzymanego z Biura Logistyki Centrali PLK.

PLK

Mini poradnik dla użytkowników samochodów służbowych

Wszelkie kwestje dotyczące floty samochodowej Spółki uregulowane zostały Uchwałą Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nr 714/2012 z dnia 27 listopada 2012 r. ze zmianami przyjętymi Uchwałą Zarządu nr 27/2025 z dnia 21 stycznia 2025 r.

⚠️ Obowiązki kierowcy w razie wypadku:

- ✓ **Zgłoś wypadek** i wezwij służby ratunkowe (pogotowie, policję)
- ✓ **Pozostań na miejscu** i udziel pomocy poszkodowanym

💰 Konsekwencje finansowe

- ✓ **Druga szkoda** w ciągu 12 miesięcy: do **500 zł** udziału własnego
- ✓ **Każda kolejna szkoda:** do **1000 zł** udziału

Pamiętaj!

- ✓ **Niezwłoczne zgłoszenie szkody** działa na Twoją korzyść oraz minimalizuje potencjalne konsekwencje finansowe.