

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Infrastruktury**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
TRANSPORTU KOLEJOWEGO
(NR 12)
z dnia 15 października 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury – podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego (nr 12)

15 października 2025 r.

Podkomisja stała do spraw transportu kolejowego, obradująca pod przewodnictwem poseł **Barbary Oliwieckiej (Polska2050)**, przewodniczącej podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja prezesa PKP Polskie Linie Kolejowe SA na temat przyszłości Zakładów Linii Kolejowych w Polsce.

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Luśnia** radca w Departamencie Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Infrastruktury, **Piotr Wyborski** prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz ze współpracownikami, **Aleksander Motyka** przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP, **Joanna Klekot** członek zarządu Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy, **Krzysztof Borkowski**, **Sylwester Czyżyk**, **Zdzisław Jasiński**, **Agnieszka Kaczmarek**, **Roman Piotrowski** i **Dorota Zając** przedstawiciele Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”, **Jakub Lackorzyński** członek rady nadzorczej Związku Polskiego Biznesu oraz **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Katarzyna Dudek**, **Jolanta Osiak**, **Jakub Sindrewicz** i **Patrycja Wierzbicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł **Barbara Oliwiecka (Polska2050)**:

Dzień dobry.

Szanowni państwo, dostałam informację, że już jesteśmy chyba w komplecie. Wszyscy dotarli, bardzo się cieszę. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego w sprawie likwidacji/integracji zakładów Polskich Linii Kolejowych – o tym dzisiaj będziemy dyskutować.

Bardzo serdecznie witam posłanki i posłów Komisji Infrastruktury, podkomisji stałej. Pani Jolanta Niezgodzka, wiceprzewodnicząca, pani Agata Wojtyszek, pani Magdalena Kołodziejczak są z nami. Jest z nami również pani Paulina Matysiak – przynajmniej była, pewnie zaraz dołączy. Pan Aleksander Mrówczyński. Witam też również panią Annę Milczanowską i panią Agnieszkę Górską. Inni parlamentarzyści mają w tym czasie komisje, więc jeżeli będzie ktoś tu wychodził, wchodził, to proszę zrozumieć tę sytuację.

Witam też przede wszystkim przedstawicieli strony rządowej, z Ministerstwa Infrastruktury. Mamy pana radcę prawnego – Piotr Luśnia jest z nami. Bardzo serdecznie witam. Jest z nami prezes zarządu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, pan Piotr Wyborski, razem z dyrektorami. Jest z nami pan Łukasz Górnicki, dyrektor, pełnomocnik zarządu do spraw zarządzania operacyjnego – dzień dobry – pani Beata Kucharska, dyrektor do spraw wsparcia procesów zarządczych, pani Magdalena Jończyk, dyrektor Biura Spraw Pracowniczych.

I witam oczywiście stronę społeczną, z inicjatywy której trochę jest to spotkanie. Witam panią Dorotę Zając, Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”. Witam panią Agnieszkę Kaczmarek, NSZZ „Solidarność”, zakład linii kolejowych w Częstochowie, pana Romana Piotrowskiego, również NSZZ „Solidarność”, zakład linii kolejowych w Nowym Sączu, pana Sylwestra Czyżyka, zakład linii kolejowych w Siedlcach, również związek „Solidarność”, pana Krzysztofa Borkowskiego, zakład linii kolejowych w Skarżysku-Kamiennej, pana Zdzisława Jasińskiego z Ostrowa Wielkopolskiego. Jest z nami pani Joanna Klekot, członek zarządu głównego Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy. Jest z nami pan Aleksander Motyka, Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu. Jakub Lackorzyński, przedstawiciel Związku Polskiego Biznesu. Jest z nami pan Jakub? To może dotrze, bo pan Jakub się zgłosił wczoraj.

Witam oczywiście pana Adriana Furgalskiego, prezesa Zespołu Doradców Gospodarczych TOR. Dołączyła do nas pani posłanka Katarzyna Sójka.

Szanowni państwo, właśnie chyba jeszcze trwa, bo o godzinie 11.00 pod Ministerstwem Infrastruktury rozpoczęła się pikietą w obronie miejsc pracy. Dokładnie postulat jest taki: „Sprzeciwiamy się likwidacji sześciu zakładów linii kolejowych: w Częstochowie, w Nowym Sączu, w Ostrowie Wielkopolskim, w Siedlcach, Skarżysku-Kamiennej i Wałbrzychu”. Te postulaty wybrzmiewają teraz pod Ministerstwem Infrastruktury. Te postulaty, rozumiem, są też znane stronie rządowej, również spółce PLK. My również dostaliśmy szereg pism do naszych biur poselskich. Ja akurat z Ostrowa Wielkopolskiego dostałam również apel do parlamentarzystów ze strony i Rady Powiatu Ostrowskiego, i prezydenta miasta Ostrowa Wielkopolskiego w sprawie zachowania, ratowania zakładów w Ostrowie Wielkopolskim.

Strona związkowa i pracownicy poruszają szereg ważnych tematów, zagrożeń związanych z integracją/likwidacją. Między innymi w tych zarzutach co do łączenia zakładów, bo rozumiem, że tak to trzeba odbierać, jest – dokładnie sobie pozwolę zacytować, szanowni państwo: „Strach przed tworzeniem molochów, co będzie miało wpływ na likwidację miejsc pracy, na pogorszenie bezpieczeństwa, wstrzymanie procesów inwestycyjnych, dezorganizację, niepokój społeczny”. Jest też zarzut – to uprzedza moje pytanie – że faktycznie proces rozpoczął się dość nagle, bez konsultacji. Strona społeczna była do tego nieprzygotowana.

Szanowni państwo, ja proponuję taki przebieg tego posiedzenia, żeby szło sprawnie – jesteśmy tutaj po to, żebyśmy się dogadali, zrozumieli stanowisko spółki, stanowisko rządu, zrozumieli obawy, niepokój strony społecznej, żeby tutaj wybrzmiały wszystkie pytania, odpowiedzi i również, co jest ważne, stanowisko parlamentarzystów. W pierwszej kolejności chciałabym oddać głos prezesowi spółki Polskich Linii Kolejowych, panu Wyborskiemu, żeby właśnie opowiedział nam, jakie przesłanki stoją za tymi działaniami, jaki jest cel planowanych zmian. Czy to jest likwidacja, czy integracja? Czym różnią się te procesy? W jaki sposób państwo przeprowadziliście te konsultacje? W następnej kolejności oddam głos parlamentarzystom. I oczywiście strona społeczna również będzie miała głos. Będę tego pilnować, żebyście wszyscy państwo mogli się wypowiedzieć.

I tu zaznaczam, że bardzo proszę się przedstawiać do mikrofonów, żebyśmy wiedzieli, kto się wypowiada.

Panie prezesie, czy mamy do czynienia z likwidacją, czy z integracją? Jakie przesłanki stoją za tymi działaniami? Bo słyszymy, że nie chodzi tutaj wyłącznie o optymalizację finansową. Bardzo proszę.

Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Piotr Wyborski:

Dzień dobry.

Pani przewodnicząca, panie posłanki, panowie posłowie, szanowni państwo, bardzo dziękuję za zaproszenie na to posiedzenie. Cieszę się, że będziemy mogli przedstawić obiektywnie przesłanki dotyczące tej zmiany i przebieg dotychczasowych konsultacji społecznych i wszystkich działań, które zarząd...

Głos z sali:

Możemy prosić głośniejsze? Bo nic nie słychać. Bliżej mikrofonu.

Prezes zarządu PKP PLK SA Piotr Wyborski:

Teraz lepiej? Dobrze.

Dziękuję za możliwość przedstawienia przesłanek całej zmiany, założeń tej zmiany, bieżącej sytuacji oraz przebiegu konsultacji społecznych, które trwają od 22 września. Razem z moim zespołem będziemy chcieli w ciągu 15–20 minut streścić państwu te założenia, które zostały przekazane pracownikom i zostały przekazane stronie społecznej.

Tytułem wstępu, Polskie Linie Kolejowe to największy podmiot na polskiej kolei. Zatrudniamy 36 tys. pracowników, mamy roczny budżet operacyjny kilkanaście miliardów złotych i drugie tyle budżetu inwestycyjnego. Polskie Linie Kolejowe są zorganizowane w formie 30 jednostek organizacyjnych, z czego 23 to zakłady linii kolejowych. Wspomniane 23 zakłady linii kolejowych zatrudniają łącznie 28 tys. osób. W ramach tych zakładów większość pracowników, ponad 90%, pracuje w ramach sekcji eksploatacji. Sekcja eksploatacji jest to podstawowa jednostka operacyjna Polskich Linii Kolejowych. Takich sekcji eksploatacji od roku 2014 mamy 77. Ja byłem autorem reformy tych sekcji eksploatacji w 2014 r., gdzie ze 125 jednostek,

często jednostek niewydolnych, stworzyliśmy 76 jednostek, które są w pełni wykonawcze, mają zasoby i sprzęt po to, żeby realizować zadania związane z prowadzeniem ruchu kolejowego i utrzymaniem infrastruktury kolejowej.

W ramach struktury zakładów oprócz tych 90 % pracowników pracujących w sekcjach eksploatacji, co do których nic się nie zmienia w ramach tej zmiany – oni nadal pracują na swoich posterunkach, nadal pracują na swoich stanowiskach pracy, nadal mają kierownictwo, które nimi zarządza – mamy biura zakładów, w których pracuje łącznie 2 tys. osób. A więc 23 biura zakładów, w których pracuje 2 tys. osób – w każdym zbiorze zakładu około 80 osób.

W toku prac w ciągu ostatniego miesiąca ustaliliśmy, jakie są główne problemy związane z tą strukturą zakładów i jakiego rodzaju zmiany powinny być podjęte, aby ta struktura pracowała lepiej.

Poproszę teraz pełnomocnika Łukasza Górnickiego, aby dokładnie przedstawił te założenia, które przyświecają naszej zmianie, żeby zamiast 23 zakładów od 1 stycznia funkcjonowało 17 zakładów linii kolejowych, żeby ta struktura była lepiej zarządzana i przynosiła lepsze korzyści dla zarządcy infrastruktury kolejowej.

Dyrektor, pełnomocnik zarządu do spraw zarządzania operacyjnego PKP Polskie Linie Kolejowe SA Łukasz Górnicki:

Dziękuję.

Pani przewodnicząca, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, na wstępie chciałbym wskazać takie trzy punkty, które są przesłaniem całej tej integracji i które ją podsumowują. Następnie rozwinę i postaram się wszystkie procesy dokładnie wytłumaczyć.

Po pierwsze, proces integracji jest działaniem ewolucyjnym i w każdym swoim obszarze on jest ewolucyjny. To bardzo ważne. Po drugie, podstawowa działalność w naszej spółce nie podlega temu procesowi, czyli nie podlega żadnym zmianom na poziomie sekcji eksploatacyjnych, działalności diagnostycznej et cetera. I trzecia, bardzo istotna rzecz to jest to, że każdy pracownik, który będzie objęty procesem integracji, dostanie propozycję pracy w nowej strukturze organizacyjnej. Każdy, włącznie z dyrektorem.

Jeżeli chodzi o założenia zmian organizacyjnych, całe przedsięwzięcie dotyczy integracji 12 zakładów linii kolejowej w formule sześciu zakładów integrujących i sześciu zakładów dołączanych. Nie zmieniają się obecne granice 11 zakładów. Docelowo spółka będzie funkcjonowała w formule 17 zakładów linii kolejowej. Siedzibami zakładów będą obecne siedziby zakładów integrowanych, co nie oznacza – i to chciałbym bardzo wyraźnie podkreślić – iż będą to wyłącznie miejsca świadczenia pracy pracowników. My w tej chwili już w spółce – na marginesie dodam – mamy 158 takich miejsc świadczenia pracy. Przeprowadzona zmiana nie ma wpływu na funkcjonowanie – jak już powiedziałem – sekcji eksploatacyjnych. Granice wszystkich sekcji pozostają bez zmian. Jedyna zmiana dotyczy wyłącznie nazwy zakładu, pod który te sekcje podlegają.

Poprzez połączenie komórek adekwatnych merytorycznie w biurach zakładów integrowanych nastąpi zmiana dla części stanowisk – części, podkreślam – przede wszystkim stanowisk kierowniczych. W wyniku integracji nastąpi zmiana granic zakładów uczestniczących w procesie na zasadzie sumowania granic zakładów podlegających integracji – jeden do jednego.

Nowa struktura winna zacząć obowiązywać od 1 stycznia 2026 r. i projekt jest podzielony na trzy fazy. Pierwsza faza, w której jesteśmy obecnie, to jest faza konsultacji społecznych i ona się zakończy po zakończeniu tego etapu. Druga faza realizacyjna – zaplanowane mamy, aby ona zakończyła się do świąt. Wtedy dokonamy przełączenia wszystkich najważniejszych systemów, które są istotne dla funkcjonowania spółki. I trzecia faza integracyjna będzie trwała do końca kwietnia przyszłego roku. To jest związane między innymi z ustawą o rachunkowości, chodzi o rozliczenie wszystkich struktur.

Dyrektor zakładu integrującego został wyznaczony jako koordynator tego całego procesu, a dyrektor zakładu dołączanego jako współpracownik, jako partner zmiany. I w procesach komunikacji z pracownikami obaj panowie – bo w tym wypadku to są dyrektorzy – występują w formie współpracy i partnerstwa.

Zapewne wiecie państwo, jakie zakłady podlegają integracji, ale może na wszelki wypadek ja wymienię, żeby to było też precyzyjnie powiedziane. Białystok będzie integrował się

z Siedlcami, Kraków z Nowym Sączem, Poznań z Ostrowem Wielkopolskim, Kielce ze Skarżyskiem-Kamienną, Sosnowiec z Częstochową i Wrocław z Wałbrzychem.

Tak jak mówił pan prezes, obecnie mamy w spółce 30 jednostek, które podlegają pod zarząd. Po integracji będzie ich 24, między innymi centrala spółki, centrum realizacji inwestycji, centrum zarządzania ruchem kolejowym, centrum diagnostyki, zakład maszyn towarowych, przedsiębiorstwo naprawy infrastruktury, komenda główna straży ochrony kolei i 17 zakładów linii kolejowej. W dniu 22 września w wyniku uchwały zarządu został skierowany do związków zawodowych w celu konsultacji zmiany organizacyjnej projekt – po pierwsze – nowego regulaminu spółki, po drugie – schematu organizacyjnego. W piśmie towarzyszącym znalazły się podstawowe kwestie stanowiące uzasadnienie zmiany, cele i podstawowe uwarunkowania techniczno-ekonomiczne.

Teraz parę zdań na temat celów. Pogrupowałem je w takie cztery zasadnicze bloki, żeby lepiej państwu to przedstawić i wytłumaczyć. Tworzymy strukturę reprezentatywną dla podziału administracyjnego kraju właśnie poprzez umiejscowienie siedzib zakładów linii kolejowej w miastach wojewódzkich. Tutaj wyjątkiem jest województwo śląskie, gdzie ze względu na wielkość i zagęszczenie infrastruktury kolejowej będą występowały dwa zakłady. Taka struktura staje się zdecydowanie bardziej efektywna i czytelna, a także, co jest ogromnie ważne, pozwala na lepsze budowanie odporności infrastruktury kolejowej w czasach kryzysowych.

Kolejny z celów to przejście w maksymalnym możliwym stopniu z zarządzania obszarowego do zarządzania liniowo-obszarowego, to jest zarządzania w całości głównymi liniami przez jak najmniejszą liczbę zakładów. Taki model zwiększa jednolitość, czyli dbałość o utrzymanie jednakowych parametrów na całej linii. Umożliwia też koncentrację wysiłku i budżetu utrzymaniowego na długich ciągach linii o najwyższym priorytecie na terenie danego regionu. Takim przykładem może być Centralna Magistrala Kolejowa (CMK), która w dużej części będzie praktycznie w jednym zakładzie.

Po trzecie dostosowujemy zatrudnienie w administracji do powstającej luki pokoleniowej. Znacząca część pracowników administracyjnych zakładów linii kolejowej nabywa w najbliższym okresie uprawnienia do emerytury. Według stanu na 31 sierpnia bieżącego roku uprawnienia do emerytury nabędzie wśród pracowników administracji, biur zakładów 399 osób, z czego 171 osób to są osoby pracujące w zakładach, które będą podlegały integracji.

Kolejny cel, czwarty blok – poprawiamy efektywność zarządzania w czytelnej i bezpiecznej dla kraju strukturze organizacyjnej naszego narodowego zarządcy infrastruktury. Zapewni to lepszy bieżący nadzór operacyjny, efektywniejszą współpracę z centralą, zarządem, a także z innymi jednostkami organizacyjnymi. Projektowany model funkcjonowania struktury nie wynika – to też bym chciał bardzo mocno podkreślić – z działań centralizacyjnych czy tworzenia tak zwanych potocznie molochów. Po prostu porządkujemy strukturę, która stanie się sprawniejsza dla funkcjonowania całej spółki.

Jeżeli mogę, pani przewodnicząca, przejdę teraz do kwestii społecznych i pracowniczych, bo one są niezmiernie istotne. Tak jak powiedziałem na wstępie, każdy z pracowników otrzyma propozycje pracy w strukturze zintegrowanych zakładów. Zasoby obu jednostek będą wykorzystywane w pełni. Nie leży w interesie spółki pozbywanie się doświadczonej i wykwalifikowanej kadry. Proces nie przewiduje zwolnień pracowniczych. Spółka gwarantuje otrzymanie propozycji pracy w nowej strukturze, indywidualne rozmowy i uzgodnienia oraz otwarte podejście do specyficznej sytuacji każdego pracownika.

Rozmowy z pracownikami rozpoczną się po zakończeniu fazy pierwszej całego procesu, czyli po zakończeniu fazy konsultacji społecznych. Od listopada do grudnia nastąpi zawieranie porozumień. Forma i miejsce wykonywania pracy będzie w każdym – tak jak mówiłem – indywidualnym przypadku uzgadniana. Rozmowy z pracownikami na urloпах czy długotrwałych nieobecnościach dotyczące docelowego miejsca pracy tych pracowników rozpoczną się oczywiście po ich powrocie do pracy. A do tego czasu niejako z automatu pracownicy ci zostaną przyporządkowani do nowych jednostek organizacyjnych.

Tutaj też bardzo ważna informacja dla strony społecznej – oczywiście już niejednokrotnie przekazywana – że liczba pracowników oddelegowanych do działalności związkowej w strukturach ponadzakładowych się nie zmienia, natomiast pracownicy oddelegowani do działalności

związkowej w strukturach zakładowych zachowują status oddelegowania do końca trwania ich kadencji. I to jest decyzja też zarządu.

Struktury organizacyjne zostaną uregulowane w regulaminach organizacyjnych zakładu zintegrowanego na podstawie regulaminu ramowego zakładów, z uwzględnieniem specyficznych odstępstw, uwarunkowań terytorialnych. Obowiązuje oczywiście tryb konsultacji ze stroną społeczną, natomiast projekty regulaminów w zakresie zbiorowych praw i interesów pracowników, jak regulamin pracy, zakładowy fundusz świadczeń socjalnych, regulamin premiowania, zostaną wspólnie wypracowane przez zakłady i uzgodnione z zakładowymi organizacjami związkowymi w trybie określonym właściwymi przepisami. Działy w obu zakładach zostaną połączone lub utworzone w ramach planu etatyzacji przekazanego jednostkom standardowo, jak to ma miejsce w naszej spółce, czyli na przełomie października i listopada. I będą stanowiły sumę planów zakładów integrowanych.

Ważna też rzecz, że o docelowym wyborze naczelnika połączonych działów zdecydują uwarunkowania merytoryczne, takie jak kompetencje czy realizacja dotychczas nałożonych zadań. Wybrani będą ci, którzy realizują procesy najbardziej efektywnie. Oczywiście w tym zakresie priorytetem są rekrutacje wewnętrzne, zgodnie z opracowanymi wytycznymi, które zostały zaprezentowane podczas spotkania ze związkami zawodowymi 13 października. Szczegółowo omówiliśmy te wytyczne. Część z państwa była na tym spotkaniu.

W kwestii siedzib i lokalizacji – tak jak wspomniałem – siedzibą zakładu będzie siedziba zakładu integrującego, czyli Białystok, Kraków, Poznań, Wrocław, Sosnowiec i Kielce.

Chciałbym podkreślić, że nie jest przewidziane formalne powoływanie filii zakładów, ale to równocześnie też nie oznacza, że w siedzibach zakładów dołączanych nie będzie możliwości kontynuowania pracy. Tak jak wspomniałem, my w tej chwili tych miejsc pracy w spółce mamy już 158. Miejsce pracy pracownika zostanie uzgodnione z kierownictwem zakładu. Propozycja pracy może dotyczyć lokalizacji dotychczasowej pracownika z możliwością też na przykład świadczenia pracy zdalnie. Może również pojawić się propozycja pracy w zakładzie integrującym, ale to będzie zależało od kompetencji pracownika, możliwości dojazdu, jego relokacji oraz sytuacji życiowej. Nie jest żadną zasadą, że naczelnicy działów będą pracować lokalizacyjnie w zakładzie integrującym. Każde rozwiązanie będzie wynikać z indywidualnych rozmów z pracownikiem, będzie zależało od zarządzania, stylu zarządzania kierownictwa zakładu, będzie wynikać z charakteru pracy komórki, konieczności bezpośredniego kontaktu z przełożonym przy konkretnym zadaniu. Też na koniec w tym bloku chciałbym podkreślić, że plany integracji nie zawierają projektu sprzedaży budynków i przeniesienia pracowników pomiędzy lokalizacjami.

Pojawiały się też pytania odnośnie do analizy technicznej w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Ja to podkreślałem na początku, że integracja nie dotyczy tej naszej działalności podstawowej, ale my oczywiście wszystkich procedur dochowujemy – czyli ta cała procedura związana z SMS, MMS, zarządzanie zmianą... Ten proces trwa i już w tej chwili jest w różnych obszarach prowadzony. Wpływ na organizację pracy personelu kolejowego, wdrożenie nowych zasad pracy, uzupełnienie... Tych punktów jest prawie 38. Natomiast chciałbym podkreślić, że procesy utrzymaniowe i eksploatacyjne realizowane są przez sekcje eksploatacji, w związku z powyższym już w tej chwili z tych procedur wychodzi, że nie będą one miały wpływu na prowadzenie ruchu kolejowego.

Jeszcze cztery zdania tak na podsumowanie. Integrujemy zakłady, uzyskując czytelną i zgodną z podziałem administracyjnym kraju strukturę organizacyjną, która będzie funkcjonować od 1 stycznia. Proces ten jest prowadzony sposób ewolucyjny, a dojście do pełnych efektów będzie mierzone w latach. Taka sytuacja w naszej spółce miała miejsce już parokrotnie. Wielokrotnie też stronie społecznej wyjaśnialiśmy i przypominaliśmy różnego rodzaju procesy integracyjne, które były. Dlatego też nie zakładamy precyzyjnej daty, jeśli chodzi o koniec tej integracji. Oferujemy każdemu pracownikowi uczestniczącemu w integracji propozycje pracy w nowej strukturze organizacyjnej. Nie dokonujemy żadnych zwolnień, działamy odpowiedzialnie i nie zapominamy o korzyściach wynikających z unikatowych doświadczeń naszych pracowników. Nie dokonujemy, tak jak mówiłem już dwa razy, zmian na poziomie sekcji eksploatacyjnej – zmiana dotyczy biur zakładów. Wdrażamy nowoczesny model zarządzania kluczowymi liniami kolejowymi, zachowując synergię z zarządzaniem obszarowym

jako rzecz nadrzędną i też jako narodowy zarządca infrastruktury kolejowej jesteśmy odpowiedzialni za strategiczne podejście do zarządzania pełnymi ciągami komunikacyjnymi.

Koncentrujemy się na komunikacji z pracownikami, jesteśmy otwarci na wszystkie pytania. To jest także bardzo istotne, że każdego pracownika w tym procesie traktujemy indywidualnie, z jego obawami i potrzebami, dostrzegając potencjał ewentualnego wzmocnienia jego kompetencji. Na wszystkie zapytania strony społecznej przekazywane są odpowiedzi w trybie pisemnym. Nikogo nie marginalizujemy. Spotkania ze stroną społeczną, ze związkami zawodowymi, odbywają się zarówno na poziomie centralnym, jak i lokalnym. Jesteśmy otwarci na dialog społeczny, traktujemy bowiem stronę społeczną jako partnera zmiany. Wszystkie zadania w projekcie będą realizowane z poszanowaniem regulacji i w trybie uzgodnień stron przy zachowaniu skuteczności i konsekwencji realizacji celu zmiany. Pani przewodnicząca, bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie, panie dyrektorze.

Szanowni państwo, ponieważ o godzinie 14.00 mamy tutaj posiedzenie Komisji, a ja wiem, że strona społeczna chce zabrać głos i powinniśmy jej udostępnić, ja bardzo proszę, chciałbym, żeby wszyscy mogli się wypowiedzieć. Pozwolicie państwo, że będę sygnalizować upływ czasu po trzech minutach, dobrze? Żeby wtedy już po prostu dokańczać zdanie.

Do głosu w pierwszej kolejności jako parlamentarzyści zgłosili się pani Agata Wojtyszek, pan Bartosz Zawieja i pani Anna Milczanowska. Już dopisuję wszystkich po kolei.

Bardzo proszę, pani wiceprzewodnicząca.

Poseł Agata Wojtyszek (PiS):

Pani przewodnicząca, ponieważ pani Milczanowska musi pójść na salę, to ja oddam głos, zamienię się.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Bardzo proszę.

Poseł Anna Milczanowska (PiS) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję serdecznie pani poseł Agacie.

Pani przewodnicząca, szanowni państwo i szanowna strono społeczna – dobrze, że jesteście – panie prezesie, panie dyrektorze, usłyszeliśmy tu od was multum zapewnień, ale my po prostu nie wierzymy. Nie wierzymy dlatego, że wiecie państwo – spotkaliśmy się też tak z przedstawicielami PKP CARGO. I co się stało z PKP CARGO? Co wy chcecie zrobić z PLK? Z jednym z najważniejszych zakładów. Jeszcze w dobie, gdzie się tak wychwala rząd – będą o tym mówić z pewnością moi koledzy – i inwestycji, które Polskie Linie Kolejowe przeprowadzają...

Dotarł do mnie list zarządu regionu. Jesteśmy tutaj z panią poseł Burzyńską. Pani poseł Burzyńska reprezentuje okręg częstochowski. List z zarządu regionu „Solidarności”, przekazany przez radnego, pana Piotra Wrone, radnego Prawa i Sprawiedliwości w mieście Częstochowa. Bardzo mądry list, który zwraca uwagę na wiele istotnych spraw, zwłaszcza w jakiej dobie my się teraz znajdujemy – że kryzys z każdej strony może nadejść. Częstochowa, która ma delegatury urzędu wojewódzkiego, ma swoje starostwo, ogromny urząd miasta, ogrom delegatur urzędu śląskiego, urzędu wojewódzkiego i urzędu marszałkowskiego, ma być pozbawiona zakładu linii kolejowych, który liczy 1200 osób. Ja nie wierzę w te wasze zapewnienia, że nikt nie straci pracy i tak dalej. Bo wy będziecie w ramach tej integracji przysyłać ludzi, którzy i tak do Częstochowy muszą dojeżdżać kilkadziesiąt kilometrów. Wiem, bo również z mojego powiatu, z mojego okręgu piotrkowskiego ludzie pracują u państwa. I już jeżdżą.

I będziecie przerzucać. Gdzie? Może do Cieszyńska? Zamiast 70–80 km, to niech jadą 200 – bo w ten sposób pracy nie stracą. Nie widzę tutaj żadnego logicznego wytłumaczenia, czemu ta integracja ma służyć. I tutaj sprzeciw my, posłowie Prawa i Sprawiedliwości, podtrzymujemy i trzymamy się bardzo mocno tego, co mówi strona społeczna, doświadczeni ludzie, doświadczeni pracownicy Polskich Linii Kolejowych i poszczególnych zakładów, które reprezentują tu dzisiaj całą Polskę – tak jak i my. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję, ślicznie. I bardzo dziękuję za trzymanie się czasu.

Bardzo proszę, pan poseł Bartosz Zawieja.

Posel Bartosz Zawieja (KO):

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, panie prezesie, jako poznaniak z krwi i kości powiem, że u nas się mówi, że Ostrów Wielkopolski to jest stolica Polski. Dla Wielkopolan bez wątpienia to piękne miasto, bez wątpienia taki status u nas ma. Ale żeby przejść do tych niepokojów, które dotyczą planowanej zmiany, to tylko przypomnę, że Zakład Linii Kolejowych Ostrów Wielkopolski powstał z wcześniejszego połączenia z Leszmem. W swoim zarządzie ów zakład obsługuje ponad 750 linii kolejowych, z czego ponad 690 około – mogę się tu mylić o kilka – to są kluczowe z punktu widzenia nie tylko w aspekcie transportowym, ale również w aspekcie chociażby obronnym.

Zatem jako osoba, która zawsze była wychowana, że jest kilka miast kolejowych w Polsce – bez wątpienia Ostrów takim miastem jest – warto sobie zadać pytanie, jaki jest model docelowy funkcjonowania tej spółki w obrębie tych zmian? Czy planowane jest zmniejszenie w jednostkach organizacyjnych i centrali spółki? Czy również planowane jest wyprowadzenie poza spółki pewnych usług? Mam tu na myśli chociażby kompetencje czy sprawy finansowe, ekonomiczne, czy pracownicze.

Warto tutaj nadmienić, że ja sobie nie wyobrażam... Akurat tak się złożyło, że skończyłem transport szynowy na Politechnice Poznańskiej i mam tam po prostu znajomych. Ci ludzie się boją, że jeżeli nawet dostaną propozycję pracy, to dojeżdżać codziennie 120 km w jedną stronę albo nawet chociażby 60 do Jarocina, to tak trochę nie za bardzo... Ja powiem tak – niepokoje są słuszne, warto ich wysłuchać. Ale ja jako zwykły poseł z sąsiedniego okręgu tych propozycji szczerze nie rozumiem. Bo naprawdę ten zakład wspaniale funkcjonuje. Bez wątpienia jego wiarygodność finansowa jest moim zdaniem bardzo dobra, a ludzie, którzy tam pracują, są bez wątpienia wybitnymi specjalistami – czego dowodzili wielokrotnie. A więc jeżeli cała Wielkopolska ma być z częścią innych sąsiednich województw w jednym dużym Zakładzie Linii Kolejowych w Poznaniu, to moim zdaniem warto się zastanowić, czy warto przecinać wieloletnie tradycje kolejowe, które w Ostrowie są od zawsze. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie, panie pośle.

I bardzo proszę panią poseł Wojtyszek.

Posel Agata Wojtyszek (PiS):

Pani przewodnicząca, szanowny panie prezesie, szanowni państwo, szanowni związkowcy, którzy tutaj dzisiaj przyjechali – nie tylko na posiedzenie naszej podkomisji, ale również wyrażając swój sprzeciw wobec tej propozycji, o której tutaj wcześniej słyszeliśmy – państwo w piśmie do pracowników napisali, że realizujecie największy od powstania spółki proces inwestycyjny. Odbudowujecie, rewitalizujecie linie kolejowe nieczynne od kilkudziesięciu lat, wdrażacie nowe systemy i narzędzia wspomagające pracę. Te wszystkie działania zostały rozpoczęte w poprzednich kadencjach. I tak na przykład linia 25 między Końskimi a Piotrkowem Trybunalskim po 12 latach, kiedy to za poprzednich waszych rządów zamknęliście, została zrealizowana... Ale jak to, co tutaj czytamy, ma się do propozycji likwidacji zakładu, która grozi poważnymi konsekwencjami, chaosem, zwolnieniami ludzi? Panowie mówią, że nie będą zwalniać ludzi. Jednocześnie mówicie, że ludzi, którzy mają uprawnienia do emerytury, jest około 400 i będziecie im proponować emeryturę. To przecież jest nic innego jak zwolnienie pracowników. Bo zaznaczam, że emerytura to jest po pierwsze przywilej, a nie obowiązek, po drugie, jeżeli ktoś decyduje się na emeryturę, to na jego miejsce powinna być zatrudniona kolejna osoba. A dziś te 400 osób co najmniej zostanie bez pracy.

Mówicie jednocześnie, że są konsultacje społeczne. Jak się to ma do tego, że związki zawodowe dowiedziały się o waszych planach z ogólnej informacji, którą przekazywaliście pracownikom przez zarząd spółki? Takie działania zarządu to w mojej ocenie – to też gdzieś czytałam, to również był głos strony społecznej – jednostronne zerwanie dialogu społecznego. Wy mówicie, że to jest jedna z faz, a jednocześnie już zakładacie kolejną fazę, czyli tą realizacyjną. Czyli co? A jak się związki zawodowe nie zgodzą, będą miały inne zdanie? Rozumiem, że już z góry zakładacie, że ten głos się w ogóle nie liczy.

Jednocześnie pragnę zaznaczyć, że wasza decyzja zapada w momencie, kiedy Sejm Rzeczypospolitej Polskiej zdecydował, że 2026 r. będzie rokiem polskiej kolei, w stulecie powołania przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe. A wasza decyzja o integracji – czytaj: likwidacji

zakładów od 2026 r. – to jest nic innego, tylko rok hańby dla kolei. To jest już kolejny zakład kolejowy, który po prostu niszczyacie.

Tak było przecież z PKP CARGO. Też słyszeliśmy, również na podkomisji, na Komisji Infrastruktury, że nie będzie zwolnień, że wszystko będzie pięknie. Teraz widzimy, że niestety zwolnienia są, i to drastyczne. Dlatego też ja tutaj mówię stanowcze nie. Koledzy przede mną wypowiadający się mówili o konkretnych zakładach. Myślę, że każdy z nas, mieszkający w jakimś okręgu, taką sytuację ma. Skarżysko-Kamienna to jest mój okręg i to jest miasto kolejowe. Tam były szkoły kolejowe, tam się kształcili kolejarze i dziś taką decyzją po prostu niszczyacie to miasto. Zwolnienia w Skarżysku-Kamiennej, które i tak ma największe bezrobocie, to jest po prostu nie tylko uderzenie w pojedynczą osobę, ale w całe rodziny. Mam nadzieję, że ta podkomisja zmieni wasze podejście do problemu, tę fazę konsultacji potraktuje poważnie i wycofa się.

Jeszcze jedno, pani przewodnicząca – podobna sytuacja przecież miała miejsce w 2009 r. Również wtedy prowadziliście reorganizację. A warto przypomnieć, że już kilka lat później, bo w 2012 r., mieliśmy katastrofę w Szczekocinach. I chcecie doprowadzić do takiej sytuacji? Wzywam państwa i apeluję o to, aby ta decyzja została przez was cofnięta. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie.

Bardzo proszę, jako kolejna zgłosiła się pani posłanka Paulina Matysiak. I też bardzo proszę o te trzy minuty.

Posel Paulina Matysiak (Razem):

Bardzo dziękuję.

Pani przewodnicząca, szanowni goście, panie prezesie, kilka spraw. Przede wszystkim ta reorganizacja, o której państwo mówią, to jest proces, który dotyczy kluczowej infrastruktury i ma też potencjalne konsekwencje dla rozwoju regionalnego, bezpieczeństwa narodowego oraz spójności państwa. Ja widzę w tym procesie zagrożenia związane z utratą odporności systemu transportowego i logistycznego kraju. Chciałabym, żeby państwo powiedzieli, czy pomyśl na tę reorganizację spółka bądź Ministerstwo Infrastruktury konsultowały na przykład z Ministerstwem Obrony Narodowej, z Rządowym Centrum Bezpieczeństwa, z Biurem Bezpieczeństwa Narodowego? Jeżeli tak, to jakie są odpowiedzi z tych jednostek? Czy państwo analizowaliście – i takie samo pytanie, jakie są wyniki analiz – wpływ tej reformy na funkcjonowanie infrastruktury krytycznej? Jak ta nowa struktura ma też zapewnić ciągłość działania w kryzysie? Tutaj posłowie przede mną już wypowiadali się o konkretnych zakładach.

W państwa wystąpieniu usłyszeliśmy, strona społeczna też usłyszała, że państwo nie będziecie przenosić pracowników między zakładami, a jednocześnie kilka zdań wcześniej usłyszeliśmy, że to z pracownikami będą uzgadniane warunki i miejsce pracy, także te uwzględniające możliwość dojazdu, sytuację rodzinną i inne.

Teraz pytanie. Weźmy przykład pierwszy z brzegu. Jeżeli ktoś pracuje w Ostrowie Wielkopolskim i miałby dojeżdżać do Poznania, to będzie to od godziny i kilkunastu minut do półtorej godziny w jedną stronę podróży koleją. W tym tygodniu naprawdę też słyszeliśmy wypowiedzi różnych posłów, którym korona z głowy spada, jeżeli mieliby spędzić w pociągu 10 godzin. A tu pracownicy spędzą 15 tylko na dojazdach do pracy. To jest tylko jeden przykład, jednego województwa, jednego zakładu, jednej miejscowości, z której trzeba się dostać do stolicy województwa. Jak to wygląda w innych miejscach? Ja się nie dziwię, że pracownicy obawiają się tego, że dojdzie do zwolnień. Pytanie: jak państwo to szacujecie? Czy wszyscy pracownicy według waszej wiedzy będą chcieli się zgodzić na te nowe warunki?

Była mowa o luce pokoleniowej. Jasne, to jest problem, z którym kolej mierzy się i będzie się jeszcze mierzyć przez najbliższe lata. Natomiast pytanie: skoro coraz więcej osób odchodzi na emeryturę, w jaki sposób spółka zachęca do podjęcia pracy? Jak państwo wchodzić we współpracę na przykład ze szkołami? Jak wygląda – też myślę, że to jest kluczowe pytanie – siatka płac? W jaki sposób zachęćcie do tego, żeby do tego zawodu przyszły nowe osoby?

I ostatnie pytanie o konsultacje społeczne. Bo został narysowany taki plan, że jesteśmy teraz w trybie konsultacji społecznych, później będzie realizacja tej integracji tudzież likwidacji, a następnie jeszcze taka część ewaluacyjna. Do kiedy trwają te konsultacje społeczne?

Jaki ma być ich efekt, skoro państwo już podjęliście te decyzje? To jest jakieś fasadowe podejście do tematu i do słuchania głosu strony społecznej, jeżeli państwo nie chcecie uwzględnić tych wypowiedzi samych pracowników.

I ostatnie zdanie – ja w sprawie dwóch zakładów, w Nowym Sączu i w Ostrowie Wielkopolskim, złożyłam zapytania nr 2094, 2795, 2794. Liczę też na odpowiedzi na pytania, które są zawarte w tych zapytaniach i potraktowanie tego tematu i wszystkich miejsc pracy po prostu poważnie. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie.

Szanowni państwo, została nam godzina, więc naprawdę proszę pilnować się tego czasu.

Ja od razu przedstawiam. Do głosu zgłosili się pani posłanka Górska, pan poseł Polaczek, pani Lidia Burzyńska, pani Niezgodzka i potem ja. Następnie chciałbym oddać głos stronie społecznej. A więc bardzo proszę, pilnujmy się tych trzech minut. Bo ważne jest to, żeby się strona społeczna wypowiedziała. Przecież jeszcze oczekujemy na odpowiedzi ze strony spółki.

Bardzo proszę, pani poseł.

Poseł Agnieszka Górska (PiS) – spoza składu podkomisji:

Bardzo serdecznie dziękuję.

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni goście, po pierwsze zabrakło, myślę, na dzisiejszej podkomisji strony ministerialnej, pana ministra, ewentualnie przedstawicieli. Albowiem ja osobiście i my wszyscy chcielibyśmy poznać takich prawdziwych autorów tych propozycji – kto był pomysłodawcą tych rozwiązań? Bo myślę, że panowie, którzy referowali nam dzisiaj ten ogromny problem, nie są w stanie odpowiedzieć nam na podstawowe pytanie – kto był pomysłodawcą tych propozycji, które są bardzo złe dla pracowników? A przecież – już tutaj padła ta informacja – te zakłady doskonale funkcjonują, doskonale sobie dają radę. W związku z tym, kto wpadł na taki pomysł, aby – ładnie to nazywacie – restrukturyzować czy wręcz poddać je procesowi ewolucyjnemu? To są tylko, myślę, ładne nazwy, pod którymi po prostu kryje się zwolnienie tych wszystkich pracowników. A tych pracowników jest bardzo dużo. Bo jeden zakład to tysiące pracowników, szanowni państwo. To taka pierwsza uwaga.

Druga uwaga. Mówicie o konsultacjach, które według pana rozpoczęły się 22 września. Ja mam informację, że te informacje gdzieś tam już pojawiły się wcześniej. Ale jeśli nawet rozpoczęły się 22 września, to moim zdaniem za późno. Bo planujecie, żeby wszystkie wasze propozycje weszły w życie już 1 stycznia 2026 r. Mówicie, szanowni państwo, że każdy pracownik będzie miał zapewnione miejsce pracy. Oczywiście również w to absolutnie nie wierzę.

Ja chcę zwrócić uwagę, szanowni państwo, na Zakład Linii Kolejowych w Skarżysku-Kamiennej. Mieszkam obok, w Szydłowcu. Ale w związku z tym, że graniczymy z tym miastem, pracują tam również mieszkańcy mojego powiatu, mojego regionu, i oczywiście mnie ten temat bardzo bulwersuje. Od wielu lat przecież Skarżysko-Kamienna stanowi kluczowy ośrodek utrzymania infrastruktury kolejowej w regionie świętokrzyskim. Tam z kolei zatrudnione jest blisko 970 osób, w tym wykwalifikowana kadra techniczna, specjaliści posiadający unikalne doświadczenie w obsłudze i modernizacji linii kolejowych. Likwidacja tej jednostki, będącej jednym z największych pracodawców w powiecie, grozi nie tylko utratą miejsc pracy, ale również znacznym osłabieniem bezpieczeństwa i jakości utrzymania infrastruktury kolejowej w południowo-centralnej części kraju. A przecież decyzja o likwidacji tego zakładu nie ma dostatecznego uzasadnienia ekonomicznego ani organizacyjnego. To, czego wysłuchaliśmy dzisiaj z ust panów referujących ten temat, to jakiś wykład książkowy, który nie ma nic wspólnego z rzeczywistością. Jak widać, proces ten został przygotowany w bardzo pośpieszny sposób, bez uwzględnienia lokalnych uwarunkowań, a jego skutki mogą być nieodwracalne, szanowni państwo, zarówno dla rynku pracy, jak i dla potencjału operacyjnego PKP PLK.

Jeszcze jedna uwaga, szanowni państwo...

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Przepraszam, ale już cztery minuty minęły. Szanujemy, bo wszyscy chcemy się wypowiedzieć. Bardzo proszę.

Posel Agnieszka Górska (PiS) – spoza składu podkomisji:

Już kończę. Jeszcze jedno zdanie. Wspominaliście państwo tutaj o restrukturyzacji w 2014 r. Ja tylko przypomnę, że te wasze restrukturyzacje doprowadziły do odpływu doświadczonych pracowników i przykładem tu jest PKP Energetyka – sprzedaliście tę spółkę i nie zadbaliście o kadre, o specjalistów tam pracujących. To był dramat ludzi. Dzisiaj jest właśnie podobnie.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie.

Raz jeszcze proszę o trzymanie się czasu.

Bardzo proszę pan poseł Polaczek, a potem pani Lidia Burzyńska. Chyba że państwo chcecie się zamienić? Panie pośle, jeżeli pan ma czas? Pani Burzyńska ma inne obowiązki.

Posel Jerzy Polaczek (PiS) – spoza składu podkomisji:

Proszę bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Jak przystało na dżentelmena.

Bardzo proszę, pani poseł.

Posel Lidia Burzyńska (PiS) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję bardzo, panie pośle. Dziękuję bardzo.

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, strono społeczna, ja, co prawda, weszłam w trakcie referowania przez przedstawicieli ministerstwa, które przygotowało nam ten – nie ukrywam jako poseł ziemi częstochowskiej – olbrzymi klocek rozwalający możliwości funkcjonowania, jak również rozwoju północnej części województwa śląskiego. Pan był łaskaw powiedzieć – bo to usłyszałam – że wszystko jak za machnięciem czarodziejskiej różdżki jest opracowane: potrzeba, rozmowa ze stroną społeczną et cetera. Zatem moje pytanie – albo inaczej, wątpliwość, która we mnie się nagromadziła – związki zawodowe, pracownicy w Częstochowie są tak świetnie zaopiekowani ze strony rządu, a szukają wsparcia, między innymi przyjeżdżając tutaj, ale również pisząc, pukając, alarmując, że 1200 pracowników będzie po prostu zwolnionych?

Jeżeli uważacie, że przeniesieni mieszkańcy, niekoniecznie Częstochowy – powiat częstochowski, jeden z największych powiatów, liczący 16 gmin – będą dojeżdżać do pracy do Sosnowca 60–80 km i to jest w porządku, to naprawdę działalność państwa nie ma nic wspólnego, i mówię to z pełną odpowiedzialnością, z dobrem naszej całej ojczyzny. Nie może tak być – nie ma mojego przyzwolenia, nie ma przyzwolenia mieszkańców Częstochowy i powiatów sąsiadujących, ponieważ Częstochowa stanowi ważny węzeł komunikacyjny oraz naturalne zaplecze rozwoju. Jak sobie to państwo wyobrażacie? Chociaż częstochowian przygotowuje się – najpierw dworzec, najmłodszy, się likwiduje, teraz likwiduje się PLK. Bo po co? Za moment jeszcze być może niektórzy chcieliby Jasną Górę, ale tam akurat nie ruszą... A więc tutaj bardzo proszę o opamiętanie się.

Dziękuję wszystkim tym, którzy na swoje barki wzięli właśnie ciężar pokazania czy uświadomienia obecnie rządzącym, że nie tędy droga. Nie w ten sposób buduje się rozwój naszej ojczyzny, nie w ten sposób mamy iść do przodu i mamy być suwerenną, gospodarczo rozwijającą się ojczyzną. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie.

Pan poseł Polaczek, bardzo proszę.

Posel Jerzy Polaczek (PiS) – spoza składu podkomisji:

Pani przewodnicząca, panie prezesie, koleżanki i koledzy, ja nie jestem członkiem podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego, ale jestem byłym ministrem transportu i uważam, że posiedzenie poświęcone reorganizacji – w cudzysłowie – struktury spółki akcyjnej Polskie Linie Kolejowe jest jednym z ważniejszych. To jedno z ważniejszych zagadnień tu i teraz. Mówię to, nawiązując choćby do tego, o czym już wspomniała przed chwilą pani posłanka Matysiak czy pani posłanka Burzyńska, czy inne koleżanki, czy koledzy, którzy zabierali głos.

Ale zwrócę uwagę najpierw na kwestie taką, może nawet wyjściową. Polskie Linie Kolejowe – sam pan prezes o tym wspominał – zatrudniające ponad 36 tys. pracowników dzisiaj, również odpowiadają za wielomiliardowe postępowania inwestycyjne, które dają ten efekt

sieciowy w postaci szybszej prędkości handlowej w przewozach ładunków towarowych i docelowo również systematyczne zwiększanie prędkości w relacjach pasażerskich. To buduje kompetencje i to buduje kompetencje również na okresy wieloletnie. Natomiast żyjemy dzisiaj w takiej rzeczywistości geopolitycznej, w której premier rządu, Donald Tusk, w maju bieżącego roku komunikuje opinii publicznej po spotkaniu z jednym z dowódców Paktu Północnoatlantyckiego, że Rosja jest w stanie przygotowań i gotowości do uderzenia na państwa NATO w ciągu dwóch–trzech lat.

Mieliśmy 7 października posiedzenie zamknięte Komisji Infrastruktury, poświęcone gotowości sektora lotniczego do reakcji na zagrożenia geopolityczne, w tym również gotowość personelu zapewniającego ciągłość funkcjonowania tego sektora. Tutaj mamy sytuację troszkę właśnie bliźniaczą, która polega na tym, iż sektor kolejowy jest również infrastrukturą krytyczną modernizowaną za dziesiątki, żeby nie powiedzieć: ponad 100 mld czy więcej złotych w różnych perspektywach europejskich. Jak powiedziałem, buduje to kompetencje załogi, ale również dedykuje te inwestycje pod tego rodzaju sytuacje nadzwyczajne, jak stan wojny czy stan wyjątkowy, czy kwestie funkcjonowania takiej infrastruktury krytycznej w warunkach wojny hybrydowej.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Panie pośle, już czas, proszę kończyć, dobrze?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS) – spoza składu podkomisji:

Myślę, że to, co mówię, nie jest banalne i jeśli mogę jeszcze dwie–trzy minuty...

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Panie pośle, naprawdę zależy nam, żeby każdy zabrał głos, również strona społeczna, która tu przyjechała.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS) – spoza składu podkomisji:

Zakończę pytaniami.

Pani przewodnicząca, dwa–trzy pytania. Pierwsze pytanie nawiązuje do już zadanego przez panią posłankę Matysiak: czy państwo w ostatnich miesiącach dokonali analizy różnego rodzaju planów awaryjnych na sytuacje kryzysowe? Czy one są przerabiane, analizowane również we współpracy z Ministerstwem Obrony Narodowej? Czy w tej sprawie, państwa reorganizacji struktury organizacyjnej Polskich Linii Kolejowych, były zasięgane jakiejkolwiek opinie Ministerstwa Obrony Narodowej?

Po drugie, czy państwo dokonali takiej analizy zatrudnienia pod kątem zapewnienia ciągłości ruchu kolejowego w warunkach różnego rodzaju ryzyk hybrydowych, czy przygotowań na stany nadzwyczajne? Jaka jest państwa prognoza tego zatrudnienia za dwa–trzy lata? Mówię to w kontekście choćby tej wypowiedzi aktualnego szefa rządu. Bo nie przypuszczam, że tego rodzaju komunikaty są prezentowane polskiej opinii publicznej w sposób nieodpowiedzialny, ponieważ to są informacje wagi ciężkiej.

I trzecia uwaga, taka gorzka, bym powiedział, z mojej strony, też jako wieloletniego posła Komisji i byłego ministra, że Polska wyda setki miliardów złotych na przebudowę infrastruktury kolejowej, modernizując ją, ale jednocześnie doprowadzi przy tego rodzaju *modus operandi* do w gruncie rzeczy oddania znaczącej części rynku towarowego, może w mniejszej części pasażerskiego, za półdarmo po prostu – co jest, bym powiedział, swoistego rodzaju paradoksem. To nie jest pytanie do Polskich Linii Kolejowych, ja mówię o pewnym scenariuszu, który widzimy.

Gdybym powiedział osobistą opinię na koniec dotyczącą tego, co się dzieje w PKP CARGO – za dwa lata po prostu nie tyle, że nie będzie, co zbierać, ale to będzie, można powiedzieć, w najlepszym wypadku spory margines udziału w rynku narodowego przewoźnika, jeśli chodzi o przewozy towarowe. Dziękuję za uwagę.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie.

Ja chciałam sobie jeszcze teraz udzielić głosu – trzy minuty. Panie pośle, przepraszam, ale trochę niekoleżeńsko – pan poseł Polaczek mówił sześć minut mimo mojej prośby – ja panu oddam głos w drugiej kolejce, po stronie społecznej, dobrze? Bardzo mi zależy.

Minutę? Bardzo proszę w takim razie.

Posel Aleksander Mikołaj Mrówczyński (PiS):

Bardzo dziękuję.

Słowa: integracja, proces, ewaluacja. Żyjemy w prawdzie dzisiaj, powiedzmy prawdę sobie, panowie prezesi, co za tym stoi? Integracja – byłem dyrektorem szkoły, integrowałem klasy pierwsze, by się lepiej czuli. To nie były jakieś tam tak zwane imprezy kocie, ale była pełna integracja, biwak integracyjny, integracja... Zdziwiony jestem, kiedy za tym kryje się coś chyba innego. Związki zawodowe mówią inaczej. Obawa przed utratą pracy. To, że będę miał pracę w odległości 100, 200, 300 km... Panowie, chyba nie jest tak źle, żeby było jeszcze gorzej? To dzisiaj stańmy w prawdzie – co za tym się kryje? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję, panie pośle. 59 sekund, naprawdę jestem pod wrażeniem i dziękuję, bo to jest ważne, żebyśmy szanowali swój czas.

Szanowni państwo, ja króciutko. Bardzo chciałam podziękować, szczególnie panu Bartoszowi Zawiei, że zabrał głos w sprawie Ostrowa Wielkopolskiego – to jest oczywiście po sąsiedzku miasto i faktycznie miasto, które kojarzy się w Wielkopolsce po prostu z kolejnictwem. I to z kolejnictwem, które próbujemy utrzymać, ratować, rozwijać. I tak, faktycznie jest Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wielkopolskim. Tam jest 9 stacji o charakterze węzłowym, są 2 duże inwestycje, teraz realizowane – rewitalizacja linii 181, linii kolejowej 360. I z uzyskanych informacji – zakład w Ostrowie zajmuje 13. pozycję pod względem ilości kilometrów zarządzanych linii kolejowych. Samorządy, miasta i powiaty apelują i wskazują na to również – samorząd województwa wielkopolskiego razem z aglomeracją kalisko-ostrowską podjęli szereg zobowiązań, również finansowych, zmierzających do utworzenia ostrowskiej kolei aglomeracyjnej. Zatem to na pewno też zwiększy ruch, intensyfikację przejazdów, czyli będzie co robić dla Polskich Linii Kolejowych.

Szanowni państwo, ja się zgadzam, nie tylko w kwestii Ostrowa. Tu również wybrzmiała kwestia Częstochowy – że likwidacja tych zakładów czy integracja jest odbierana przez stronę społeczną jako po prostu osłabianie znaczenia naszych miast. Ja rozumiem ten zarzut, bo i Kalisz, i Ostrów, i wszystkie inne mniejsze miasta, będące gdzieś w orbicie dużego ośrodka aglomeracyjnego, naprawdę walczą o to, żeby utrzymać ekspertów, żeby nie odpływała ludność wykształcona.

Ja mam kilka pytań. Mówicie państwo o luce pokoleniowej, która dotyka wiele branż, kolejową również. W Ostrowie są klasy kolejowe, dokładnie chyba naprzeciwko zakładów PLK. Zastanawiam się, w jaki sposób takie działania mają zachęcić młodzież do podejmowania tego zawodu. Bo tu wchodzimy już w kwestie pracownicze. Naprawdę – dojazd do pracy godzina i 20 minut, godzina i 30 minut z Ostrowa nie jest komfortowy. Tutaj słyszymy również, że Częstochowa będzie miała taki problem. To są kwestie pracownicze, ale są oczywiście bardzo ważne.

Pojawiał się tu też ten wątek – bardzo bym prosiła, żeby się państwo do tego odnieśli – odnośnie do bezpieczeństwa. Bo gdzieś mam w głowie – jak każdy z nas – że dywersyfikacja, rozproszenie sprzyja bardziej bezpieczeństwu niż centralizacja. Mówimy tutaj o zakładach, o kierownictwie. Ja oczywiście przyjmuję do wiadomości to, że ten trzon, czyli sekcje eksploatacyjne, nie będą ruszane. Ale tę obawę, że centralizacja nie będzie sprzyjała budowaniu bezpieczeństwa czy poczuciu bezpieczeństwa, mamy z tyłu głowy.

Ja odnoszę wrażenie, że nikt z posłów nie został przekonany co do słuszności tych celów integracji zakładów. Jest ten brak zrozumienia. A więc moje pytanie bardzo konkretne – jak państwo zmierzycie sukces takiej integracji? Jaki konkretny wskaźnik za dwa lata nam podacie tego, czy to się udało, czy się nie udało? Bo patrząc na liczbę kilometrów, jakie mają poszczególne zakłady, tam też nie ma takiej prawidłowości, że dążycie do tego, żeby na przykład każdy zakład miał określoną liczbę kilometrów. Podział administracyjny nie jest dla nas argumentem przekonywującym. Ja rozumiem argumenty dotyczące standaryzacji, dopilnowywania projektów, żeby wszystko odbywało się według takich samych standardów, ale mam wrażenie, że to można osiągnąć też troszkę inaczej – szkoląc kadre, stawiając nowe cele, w razie konieczności również zmieniając kadre. Myślę, że to też spotka się z większym zrozumieniem.

I bardzo bym prosiła w tej chwili – zanim oddam głos – żeby to naprawdę jeszcze prze-myśleć na tym etapie konsultacji. Bo i parlamentarzyści, i pewnie zaraz strona związkowa również wyrazi te obawy, że chyba nie jesteśmy przekonani. Nie udało się państwu nas prze-konać do zasadności tego. Brakuje mi takiego konkretnego wskaźnika.

Ja poproszę teraz na chwileczkę stronę spółki, żeby się może odniosła do tych rzeczy, które wybrzmiały ze strony parlamentarzystów. Poproszę o taką wypowiedź naprawdę w 10 minut. A potem po kolei strona społeczna będzie miała czas. Bardzo proszę.

Prezes zarządu PKP PLK SA Piotr Wyborski:

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, padło pytanie, co chcemy zrobić z PLK. Chcemy zrobić z PLK orga-nizację nowoczesną, organizację spełniającą wymagania pasażerów, przewoźników, ogół-nego otoczenia. Natomiast ja osiem lat po powrocie do PLK stwierdziłem, że organizacja nie funkcjonuje, zwłaszcza na poziomie zakładów. To, co ja wdrożyłem 10 lat temu, inte-grując sekcje eksploatacji, znacznie poprawiając im wyniki... Bo rok po roku stwierdzaliśmy, jak znacznie poprawiły się wyniki nowych, lepszych sekcji eksploatacji. Działania polegały głównie na tym, że zakłady linii kolejowych działały w sposób suwerenny, nikt nie nadzo-rował ich pracy. Powstało coś takiego jak polityka zakładowa – czyli wydawanie środków bez efektów. Od półtora roku, od kiedy działa nowy zarząd pod moim kierunkiem, staramy się to istotnie zmienić.

Przykład – inwestycje. W tym roku podnieśliśmy prognozę, jeśli chodzi o przetargi inwestycyjne, które uruchamiamy. Po dwóch latach marazmu, w latach 2022–2023, w tym roku zwiększyliśmy tę prognozę z 16 do 27 mld zł. Nie ma tygodnia, w którym nie podpi-sywalibyśmy nowych umów inwestycyjnych i nie wprowadzalibyśmy nowych wykonawców na inwestycje. Przykład – wczoraj umowa za 1,5 mld zł, polski wykonawca, zresztą z grupy PLK Trakcja, odcinek Warszawa – Otwock. Modernizacja, która została zaczęta 10 lat temu – linii do Lublina – a nadal nie została zakończona.

Czy jest planowane zmniejszenie i wyprowadzenie kompetencji? Szanowni państwo, Polskie Linie Kolejowe co roku zatrudniają 2 tys. nowych pracowników. Co roku odnawiamy kadrę, zwłaszcza na poziomie pracowników podstawowych. Jest to proces, który toczy się od 2014 r., który też zresztą zainicjowałem. Bo przed tym mieliśmy programy dobrowolnych odejść, cięcie kadr. Moja analiza w roku 2013 spowodowała, że powstały w spółce normatywy co do zatrudniania pracowników i pracownicy są odnawiani. Spadają nam nadgodziny o kilka-naście procent rok do roku dzięki temu, że monitorujemy zakłady. Natomiast ta zmiana ma również spowodować, że te procesy zarządzania, rzeczywiście odnawiania kadry, po stronie zakładu będą znacznie lepsze.

Nie chciałbym odnosić się do uwag emocjonalnych, których tutaj wiele padło, nie chciałbym odnosić się do domysłów. My widzimy, że w ostatnich dniach jest bardzo dużo dezinformacji pojawiających się w mediach społecznościowych, pojawiających się w prasie. My konsekwentnie tydzień po tygodniu będziemy powtarzać, co zarząd zamierza zrobić. Zarząd zamierza wszystkich pracowników zachować, chyba że sami zdecydują o odejściu na emeryturę. Nikt ich na tę emeryturę nie będzie wypychał celowo. Zarząd planuje dla wszystkich pracowników, którzy pracują dzisiaj w biurach zakładów w Częstochowie, w Nowym Sączu, w Siedlcach, w pozostałych trzech zakładach, które ulegają integracji, zaproponować kontynuację tej pracy w tym samym miejscu po 1 stycznia 2026 r. Zatem ponownie to podkreślam, ale ten przekaz będziemy musieli kontynuować.

Co do trybu konsultacji, on jest zgodny z porozumieniem partnerów społecznych. Pierwszy dzień, 22 września, kiedy przekazaliśmy formalnie do strony społecznej informacje o plano-wanej zmianie i rozpoczęciu konsultacji. W tym samym dniu przekazaliśmy też tę informację do wszystkich pracowników. W ciągu kilku dni od tego 22 września odbyły się spotkania w każdym z biur zakładów podlegających integracji, na których przedstawiliśmy bezpo-srednio pracownikom, z czym integracja się wiąże. Tydzień później były ponowne spotkania, gdzie daliśmy dyrektorom zakładów jednolitą listę pytań i odpowiedzi, które były zadawane z całej struktury po to, żeby również w sposób jednolity na nie odpowiedzieć – żeby nie było żadnych przekłamań.

Chciałbym również zwrócić uwagę, że odbywają się spotkania ze stroną społeczną. W tym tygodniu, w poniedziałek, było spotkanie trzygodzinne w naszej centrali w Warszawie. We wtorek były spotkania z komórkami zakładowymi w każdym z 12 zakładów, które podlegają integracji – zgromadziły przedstawiciele strony społecznej, nawet jeżeli w jednym zakładzie nie chcieli się podpisać na liście obecności.

Jeśli chodzi o bezpieczeństwo, tak jak wspominał mój kolega, w ramach tej zmiany prowadzona jest ocena jej wpływu na system zarządzania bezpieczeństwem. Polskie Linie Kolejowe jako autoryzowany zarządca infrastruktury musi taką analizę przeprowadzić. Według wstępnej oceny, która jest w tej chwili przygotowana, widzimy, że ta zmiana nie będzie mieć istotnego wpływu na bezpieczeństwo. A najważniejszymi osobami, które odpowiadają za bezpieczeństwo w ruchu kolejowym, są dyżurny ruchu, toromistrz, automatyk. Wszystkie te stanowiska są w ramach sekcji eksploatacji. Sekcji eksploatacji, które nie podlegają zmianom, gdzie kierownictwo jest takie samo, które kontynuują pracę. Te trzy stanowiska, o których powiedziałem, są to stanowiska, na które my nieustannie rekrutujemy i szkolimy ludzi – bo generalnie ludzi o tych specjalizacjach nie ma na rynku. To nie jest kasjer w hipermarkecie, że można go w ciągu kilku dni zrekrutować i przygotować. Są to stanowiska, na które proces przygotowawczy trwa dwa-trzy lata. I my dbamy o to, żeby ten proces przygotowawczy następował, a nie żeby był wyłamywany – co wiąże się z tym, że mamy duże nadgodziny.

Bardzo dziękuję za pytania dotyczące odporności systemu. Ja w ubiegłym roku kilka dni spędziłem na Ukrainie. Rozmawiałem z przedstawicielami przedsiębiorstwa Ukrzaliznytsia, w jaki sposób oni dostosowali swoje działania podczas kryzysu, który mają od trzech lat. Chciałem powiedzieć, że my przygotowujemy strukturę, przygotowujemy zasoby, konsultujemy się pod względem jednolitego podejścia, pod względem wsparcia ze strony innych instytucji. Natomiast nie chciałbym rozmawiać o tych szczegółach w trybie, w jakim dzisiaj się spotykamy. Jeżeli jest taka potrzeba, to prośba o wystosowanie pisma lub zorganizowanie osobnego posiedzenia, na którym w trybie niejawnym moglibyśmy powiedzieć, jak zorganizowane są Polskie Linie Kolejowe jako zarządca infrastruktury.

Posel Jerzy Polaczek (PiS) – spoza składu podkomisji:

Mamy takie plany, panie prezesie, żeby w tej sprawie zorganizować zamknięte posiedzenie. Taki wniosek.

Prezes zarządu PKP PLK SA Piotr Wyborski:

Jeśli chodzi o rozwój pracowników czy atrakcyjność Polskich Linii Kolejowych, żeby pozyskać nowych pracowników, nie tylko podnosimy wynagrodzenia – w roku ubiegłym o 10%, w roku bieżącym 6,8% – ale również gwarantujemy dodatkowe pakiety, dodatkowe kwoty za doszkalanie pracowników, za dodatkowy wysiłek związany z ich przysposobieniem. Nie chciałbym omawiać całego pakietu, bo moim zdaniem potrzeba by było nam kilkanaście minut, żeby powiedzieć, co w ostatnie półtora roku zrobiliśmy, żeby większą liczbę pracowników zachęcić do pracy w PLK.

Jeśli chodzi o pomysłodawcę – jest nim zarząd Polskich Linii Kolejowych. Jesteśmy tutaj w zespole, który pracował nad tymi zmianami od kilku miesięcy, który je przygotowywał i który przygotował materiał na zarząd po to, żeby tę zmianę rozpocząć. Tak jak powiedziałem, jesteśmy w tej chwili na etapie konsultacji społecznych. Zgodnie z obowiązującymi w PLK zasadami taki tryb musi się odbyć. Czekamy na uwagi ze strony społecznej, natomiast ten tryb nie zakłada uzgadniania ze stroną społeczną tych zmian. To znaczy, strona społeczna nie musi zgodzić się na te zmiany – bo to jest decyzja zarządu, w jakiej strukturze organizacyjnej widzi swoją pracę, biorąc pod uwagę cele strategiczne, które są nakładane przez ministerstwo, przez podmioty zewnętrzne. Natomiast naszym zdaniem dochowujemy wszystkich terminów, które są związane z procesem konsultacji społecznych. Ten proces się toczy. W ramach niego, tak jak powiedziałem, było wiele spotkań, wiele pytań. Jeszcze przed nami kilkanaście dni tego procesu i w ramach niego również te spotkania będziemy kontynuować, głównie po to, aby uspokoić obawy pracowników – aby jeszcze raz przypomnieć, na czym ta zmiana polega.

Co do doskonałego funkcjonowania zakładów – jako przełożony dyrektorów 23 zakładów nie jestem o tym przekonany. Jest wiele problemów, wiele takich sytuacji eksploatacyjnych czy związanych z utrzymaniem, gdzie jest wymagana bardzo istotna ingerencja ze strony centrali, bardzo bezpośredni i nadzwyczajny nadzór – gdyż nie ma zakładu idealnego.

W ostatnich tygodniach mamy przypadki wielu nieprawidłowości, które znajdujemy, zwłaszcza w zakładach małych, czy to związanych z trybem zatrudniania niektórych pracowników, czy to związanych z tym, że na przykład zasoby Polskich Linii Kolejowych są wykorzystywane przez wykonawców robót, którym zleciliśmy pewne zadania. Ale są to tematy, które kierujemy albo w formie postępowań kontrolnych, albo bezpośrednio do prokuratury.

Jeśli można tylko dwie minuty – poproszę panią dyrektora Biura Spraw Pracowniczych o informację co do współpracy ze szkołami, współpracy z uczelniami. Bo – tak jak mówiłem – proces przygotowania pracownika jest u nas długotrwały. Natomiast ta współpraca jest cały czas rozwijana.

Dyrektor Biura Spraw Pracowniczych PKP Polskie Linie Kolejowe SA Magdalena Jończyk:

Dzień dobry państwu.

Chciałam przypomnieć szkołę w Ostrowie: 2012 r. – szkoła w Ostrowie praktycznie zwiłała swoją działalność. To była dawna szkoła kolejowa. W 2012 r. osobiście pojechałam do szkoły w Ostrowie. Jeszcze, pamiętam, pani dyrektor Baranowska prowadziła tę szkołę. Rozpoczęliśmy uruchamianie kierunków kolejowych. Tak że dzięki PLK kierunki kolejowe w pięćdziesięciu kilku szkołach rozpoczęły, reaktywowały w ciągu ostatnich 13 lat swoją działalność. Dzięki naszej spółce, dzięki temu, że podpisaliśmy z tymi szkołami umowy, listy intencyjne o przekazaniu naszych środków na stypendia dla dzieci, po to żeby mogły w czasie nauki otrzymywać od nas, od pracodawcy, stypendium, które na końcu gwarantowało zatrudnienie u nas, te szkoły mogły otwierać swoje kierunki. Wiemy teraz, że szkoły mają z tytułu prowadzenia takich kierunków zwiększoną dotację podmiotową na prowadzenie takich klas. Myślę, że to jest nasz wkład w przygotowanie zawodowe przyszłych kadr dla kolei. Takich szkół w całej Polsce jest, tak jak powiedziałam, ponad 50.

Chcemy również podnosić kompetencje naszej kadry inżynierskiej i podejmujemy współpracę z uczelniami wyższymi. Mamy w tej chwili podpisane porozumienia w sprawie kształcenia przyszłych kadr dla kolei dużych prędkości, dla takich kierunków, których dotychczas nie było w polskim kolejnictwie, a które za kilka lat będą wymagane.

Szkoda, że pani Matysiak nie ma, bo z przyjemnością bym jej powiedziała, jak nasza spółka angażuje się aktywnie w przygotowanie kadry i zapewnienie zasypania tej luki pokoleniowej. Odnosnie do zatrudniania, mamy w tej chwili otwartych ponad 500 procesów rekrutacyjnych. Cały czas potrzebujemy ludzi w całej Polsce. Na stronach internetowych naszej spółki i na portalu pracuj.pl miesięcznie ukazuje się 119 ogłoszeń. Od zeszłego roku na wszystkich ogłoszeniach widnieją widełki płacowe, jakie oferujemy na stanowisku. A więc pracownik, przychodząc czy aplikując do pracy, wie, że będzie zarabiał określoną kwotę. Nie unikamy tego pokazywania i myślę, że możemy się tym pochwalić jako jedna z niewielu firm w Polsce, która takie dane publikuje otwarcie już od ponad roku.

Jeszcze pan prezes nie powiedział o ważnej inicjatywie, którą wprowadziliśmy. Wprowadziliśmy dopłatę do programów PPK pracowniczych. To też jest unikalna inicjatywa w Polsce. Jesteśmy jedną z niewielu firm, która z własnej inicjatywy dopłaca pracownikom dodatkową wpłatę pół procenta do wpłaty pracodawcy. Tak że pracownicy od nas otrzymują dodatkowe benefity za to, że pracują w spółce.

Tylko jeszcze tak, żeby podsumować. Ta zmiana dotknie 714 osób. To jest mało i dużo. Dla mnie dużo. Z każdym pracownikiem należy porozmawiać i jego osobistą sytuację zbadać. Nasi pracownicy mieszkają w całej Polsce i dojeżdżają z różnych kierunków. To nie jest dla nich kara. U nas wszyscy pracownicy skądś dojeżdżają. Może się tak zdarzyć, że pracownicy otrzymają propozycję pracy w sąsiednim zakładzie i ten okres dojazdu będzie krótszy niż dotychczasowy – bo może się okazać, że w sąsiednim województwie łódzkim czy na sąsiedniej sekcji będzie stanowisko pracy dla takiego pracownika. Dlatego każdą sytuację każdego pracownika będziemy indywidualnie rozpatrywać. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie.

Oddaję teraz głos stronie społecznej. Bardzo proszę o u przedstawianie się. I tak po kolei, tak jak państwo sobie ustalicie kolejność. Też będę sygnalizowała trzy minuty. Jeżeli się nie uda uzyskać odpowiedzi – a mamy pół godziny – to po prostu poprosimy o odpowiedzi przedstawicieli spółki na piśmie.

Bardzo proszę.

Przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP Aleksander Motyka:

Dziękuję bardzo. Aleksander Motyka, przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP.

Pani przewodnicząca, panie i panowie posłowie, panie prezesie, szanowni państwo, co do reorganizacji powiem krótko – mamy finał spółki PKP CARGO. Tam właśnie politycy robili reorganizację. Łączyli małe zakłady taboru z towarowymi, później znowu było łączenie zakładów i dzisiaj mamy finał.

Odnosnie do konsultacji powiem krótko – tak, odbywają się spotkania w zakładach. Jest prezentacja slajdów przygotowanych przez centralę. Na pytania pracowników ani koordynator, ani drugi dyrektor nie są w stanie odpowiedzieć co do szczegółów. To jest rzeczywistość.

Ja chcę się odnieść do bezpieczeństwa, bo reprezentuję tych pracowników, którzy związani są bezpośrednio z ruchem pociągów i ponoszą konsekwencje. Ostatnie łączenie zakładów w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe było w 2009 r. Jako związek pisaliśmy apele do prezydenta, do premiera, do parlamentarzystów o zagrożeniu bezpieczeństwa. Finał tej sprawy – rok 2012, katastrofa pod Szczekocinami. Kto poniósł odpowiedzialność? Tylko dyżurni ruchu. Ci, którzy ich szkolili, dopuszczali na posterunku, cichaczem później awansowali. Tylko dyżurni ruchu ponieśli konsekwencje. Maszyniści zginęli.

Tutaj też jako przedstawiciel tych pracowników apeluję o bezpieczeństwo. Bezpieczeństwo w tej spółce jest zagrożone. Misją tej spółki jest utrzymanie i konserwacja infrastruktury kolejowej oraz bezpieczne prowadzenie ruchu pociągów. Dam dwa przykłady w skrócie. Od 2023 r. wprowadzono 11 poprawek do instrukcji Ir-1. To jest instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów. Czy z tego powodu wprowadzono jakieś dodatkowe szkolenia? Nie. Bo nie ma pracowników, nie ma środków. Od 14 grudnia wchodzi bardzo poważna poprawka do Ir-1 – tak zwanego rozkazu pisemnego. Z czterech robi się jeden. Są szkolenia? Tylko te okresowe. Jedno czterogodzinne, w drugim półroczu drugie ośmiogodzinne.

Następna sprawa. Na koniec roku oddaje się dwa lokalne centra sterowania (LCS), między innymi na magistrali Idzikowice i Zakopane. Do dziś nikt nie jest w stanie odpowiedzieć, ile tam będzie stanowisk dyżurnego ruchu. Ani pracodawca, ani nikt nie jest w stanie. Przepraszam bardzo, projektuje się inwestycje, wykonuje się inwestycje i nikt nie jest w stanie powiedzieć, ile tam będzie ludzi zatrudnionych? To jest coś chorego. A to jest rola tej spółki.

Wracając jeszcze, powiem jedno. Panie i panowie posłowie prosimy, apelujemy jako związek – obecnie sprawa jest w Centralnym Instytucie Ochrony Pracy – jest luka prawna. Nie jest określone, ile jeden człowiek może obsługiwać monitorów na tych LCS. Na każdym monitorze jest stacja, gdzie ten dyżurny ruchu... Bo to nie jedzie jeden pociąg, na każdej stacji jest pociąg... Ma obsługiwać... Nie ma miejsca z przodu, są z boku, a nawet już w pomieszczeniu socjalnym wykonawcy montują ten monitoring. Za to ktoś odpowiada. To są monitory, które pokazują obraz na danej stacji, gdzie dyżurny ruchu tam prowadzi, układa drogę przebiegu. To są monitory, gdzie jest kontrola nad tymi przejazdami kolejowo-drogowymi. To przecież ten dyżurny ma kontrolę nad tym i on musi zareagować. Tam jak nie jedzie pociąg, to i tak musi zwracać uwagę, bo między pociągami ktoś wjedzie samochodem, samochód zdefektuje i zostaje na przejeździe. I to jest cała tragedia. Tyle, dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie. To jest ważny głos odnosnie do bezpieczeństwa.

Ale bardzo bym prosiła o nieporuszanie tutaj kwestii PKP CARGO, dlatego że w tej podkomisji odbyło się kilka posiedzeń i naprawdę związki zawodowe razem z przedstawicielami spółki i ministerstwa doskonale sobie zdawały sprawę, jakie nieefektywne działania i błędne decyzje, choćby decyzja węglowa, doprowadziły tę spółkę do takiego stanu. W tej chwili jest naprawdę współpraca i porozumienie, żeby ratować tę spółkę. A więc absolutnie to porównanie, myślę, wydaje się nieadekwatne. Skupmy się na tych zakładach PLK.

Pani poseł chciała coś dodać? Minuta.

Poseł Jolanta Niezgodzka (KO):

Ja też chciałam odnieść się do tego. Bo państwo parlamentarzyści i państwo ze strony społecznej porównują sytuację do PKP CARGO, ale ta sytuacja jest absolutnie nie do porównania. Chcę też państwu przypomnieć, że sytuacja, w której dzisiaj znajduje się PKP CARGO, to nie jest kwestia obecnego Ministerstwa Infrastruktury i zarządu PKP

CARGO, tylko to jest kwestia ośmiu lat poprzedniego rządu, który doprowadził spółkę do takiej sytuacji.

Szanowni państwo...

Pani może rozkładać ręce, ale podam pani dane. Niech pani słucha. Spółka straciła 90% swojej wartości. W 2014 r. spółka wyceniano na 4 mld...

Posel Agnieszka Górska (PiS) – spoza składu podkomisji:

To jest nie na temat, proszę pani. Nie mamy czasu na pani bzdury.

Posel Jolanta Niezgódzka (KO):

W kwietniu 2024 r. – na 600 mln. Cena akcji w 2014 r. – 90 zł.

Posel Agnieszka Górska (PiS) – spoza składu podkomisji:

Pani przewodnicząca prosimy o reagowanie...

Posel Jolanta Niezgódzka (KO):

W 2024 r. – 12 zł. Chcę państwu powiedzieć – absolutnie, oczywiście to nie jest temat dzisiejszego posiedzenia, ale państwo wielokrotnie powoływali się na te dane...

Posel Agnieszka Górska (PiS) – spoza składu podkomisji:

Chcieliśmy posłuchać strony społecznej...

Posel Jolanta Niezgódzka (KO):

I to, co wydarzyło się w spółce PKP CARGO, to jest wina państwa ośmiu lat – więc dzisiaj, proszę, nie powołujcie się na tę sytuację i nie porównujcie jej do tego, jaką PLK zaproponowały reorganizację.

Posel Lidia Burzyńska (PiS) – spoza składu podkomisji:

Ale wtedy takich posiedzeń Komisji i podkomisji nie było.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Bardzo proszę wrócić na właściwe tory tego posiedzenia – czyli rozmawiamy o zakładach PLK. Bardzo proszę.

Przedstawiciel Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność” Zdzisław Jasiński:

Dziękuję bardzo. Zdzisław Jasiński, NSZZ „Solidarność”, Krajowa Sekcja Kolejarzy.

Szanowna pani przewodnicząca, ja chciałbym bardzo serdecznie podziękować, że zajęła się pani tą sprawą i dziś tak merytorycznie szanowni państwo posłowie z różnych... Ja nie wiem, kto jest z jakiej strony politycznej, ale cieszę się, że ta rozmowa jest w trosce o rozwój Polskich Linii Kolejowych.

Szanowni państwo, od dwóch lat mamy w Polsce nowy rząd, mamy spółkę, która jest kierowana przez prezesa Wyborskiego i jego zarząd. I my przez dwa lata współpracujemy. Przez te dwa lata prowadzimy dialog, prowadzimy negocjacje. Przez te dwa lata nie robiliśmy awantur pod ministerstwem – czytaj: pikiet, manifestacji – ponieważ w trudnych rozmowach, ale z poszanowaniem stron, potrafiiliśmy dojść do konsensusu. I to dzięki naszej postawie i państwa przychylności mogliśmy dojść do porozumienia w sprawach płacowych – były trudne rozmowy, ale nie ukrywam, wychodziliśmy zadowoleni jako strona społeczna z tych rozmów. To, o czym pan prezes mówił jako o dodatkowych profitach dla pracowników – jak dodatkowy odpis na PPK – to również pomysł „Solidarności”, nad którym państwo się pochyliliście i udało nam się tę sprawę załatwić.

Tak więc nie wiem, co takiego się stało, że musieliśmy ten dialog zerwać, że poinformowaliśmy nas państwo tak samo jak każdego pracownika, mówiąc, że to są konsultacje, oświadczając wolę zarządu o zmniejszeniu ilości jednostek organizacyjnych z 23 do 17. Wielokrotnie państwu zadawaliśmy – może nie my jako przewodniczący, ale nasi koledzy z linii – pytanie: „Panie prezesie, czy pan czegoś nie kombinuje, czy pan nie przymierza się do zakładów?”. Bo znaleźliśmy, że tak powiem, pana już z wcześniejszych działań, gdzie zwracano nam uwagę: „Uważajcie, uważajcie, bo przyjdzie taki czas, że będą kombinować przy ilości zakładów”. Pan wielokrotnie odpowiadał: „Na razie nie, mamy wiele innych problemów. Inwestycje to priorytet Polskich Linii Kolejowych, tym się zajmujemy”. Tak było, panie prezesie.

Nie wiem, kto odpalił ten temat, ale w ogóle nie rozpoczął się on we właściwy sposób – od konsultacji, od rozmów, od przekonania strony społecznej do tego, żeby się pochylić nad ilością zakładów. Panie prezesie, doskonale wiemy, że to, o czym pan mówi – duże zakłady odpowiadające województwom... Mamy województwa duże, mamy województwa małe. Nigdy nie będziemy mieć zakładów porównywalnych liniowo co do ilości infrastruktury, kilometrów linii, zatrudnienia, ponieważ mamy duże województwa i mniejsze województwa. Nigdy też tak naprawdę ten zakład nie jest priorytetem, jeżeli chodzi o inwestycje. W spółce funkcjonuje osobna komórka – centrum realizacji inwestycji – która ma pięć oddziałów w Polsce, które nijak nie są powiązane z województwami, które w głównej mierze są odpowiedzialne za przygotowanie i realizację inwestycji. Zakład linii kolejowych jest beneficjentem tych inwestycji. On po prostu przejmuje zmodernizowane linie i dalej nimi zarządza, prowadząc ruch pociągów.

Panie prezesie, ja myślę, że mamy wiele problemów w Polskich Liniach Kolejowych, jak choćby sprawę bezpieczeństwa związanego z GSM-R. Mamy zapóźniony proces pokrycia sieci Polskich Linii Kolejowej siecią GSM-R. To spowodowałoby też przejście na wyższy *level* zarządzania ETCS – mam tu na myśli europejski system sterowania pociągami, zarządzania ruchem kolejowym. Nie mamy tych GSM-R, mamy problem z Nokią, mamy sytuacje, których rozwiązanie po prostu wymaga dużego wysiłku. I rozwiązania są trudne. Ja nie mówię, żeby za wszystko zwać winę na ten zarząd, bo mamy tutaj różne zaszłości i inne historie. Natomiast mamy wiele problemów. Mamy bardzo duże potrzeby przerobienia środków na inwestycje, dobrego przerobienia, o którym często pan mówi, i chwali się pan, ileż to PLK – i słusznie – ma do przerobienia i że robi wszystko dla polepszenia przewozu pasażerów i towarów koleją. W ten proces angażują się zakłady większe i mniejsze. Jeżeli pan teraz będzie musiał angażować się w gaszenie pożarów, jeżeli pan teraz będzie się musiał zajmować pojedynczymi odwołaniami pracowników i tak dalej – bo przy tym galimatiasie, przy tych zmianach już absorbuje pana czas dzisiejsze posiedzenie podkomisji i wiele innych spotkań... W tym czasie mogliby państwo naprawdę coś dobrego zrobić dla Polskich Linii Kolejowych.

Uważam, że to zamieszanie, to łączenie na siłę tych zakładów, żeby pokazać, że mamy mniejszą rozpiętość zarządzania, nie przyniesie efektu. Efekt będzie niewspółmierny z tym, ile ludziom zrobimy krzywdę – nawet niechcący.

Odniosę się też do szkolnictwa, do tego, co PLK robi jako dobry, stabilny pracodawca. Przecież to zamieszanie, to wszystko, co dzisiaj usłyszą media – podchwycą, zrobią z tego jeszcze większy chaos medialny, że w PLK się dzieje źle – to też odbije się na tym, że ludzie w tych mniejszych miejscowościach nie będą chcieli swojej kariery wiązać z PLK. To są właśnie te argumenty, żebyśmy nie wszystko centralizowali, nie wszystko przenosili do dużych aglomeracji miejskich. Bo w tych mniejszych miastach też mamy fachowców, też radzą sobie lepiej lub gorzej. Jeżeli źle sobie radzą, wymienicie ich, ale nie likwidujcie zakładu tylko dlatego, że w Poznaniu czy w Warszawie będzie lepiej – bo tak nie będzie. Ci pracodawcy w dużych aglomeracjach są pewni swojego bytu, oni nie muszą walczyć, oni nie muszą pokazywać, że my, mali, też potrafimy, że u nas te inwestycje, te zadania, które są przekierowane na nas, są dobrze wykonywane. Bo ci w Poznaniu najwyżej zamienią się miejscami. Ale dalej będzie funkcjonował zakład.

W jaki sposób mamy rozwijać kolejnictwo i techniki kolejowe w tych małych miejscowościach, gdzie kariera zakończy się na dyżurnym ruchu? Przecież część z tych ludzi chce iść na studia, chce się dalej rozwijać, chce pracować. Dlaczego w dobie dzisiejszych możliwości nie możemy tego pozostawić? Przecież to nie jest dzisiaj problem, żeby się spotkać. Nawet nie trzeba jeździć na spotkania. Mamy teamsy, inne rzeczy – pokazała nam to pandemia, w jaki sposób możemy współpracować. Uważam, że na pewno te zamieszanie nie przyniesie efektów albo mniejszy efekt, niż gdyby go nie było. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie.

Bardzo proszę.

Przedstawiciel Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność” Krzysztof Borkowski:

Krzysztof Borkowski, Zakład Linii Kolejowych w Skarżysku-Kamiennej, „Solidarność”.

Proszę państwa, ja w tej materii działam w związkach od prawie 40 lat. To, co się dzieje od 30 lat na kolei, jest tragedią. Zawsze nam się obiecuje, że po zmniejszeniu zatrudnienia

przez reorganizację, przez połączenie będzie lepiej, że będziemy lepiej zarabiać i tak dalej. A tak faktycznie nie jest. Chcę zaznaczyć tu, że miasto Skarżysko zostało wybudowane w zasadzie z kolejarzy 130 lat temu. Jest jeszcze tylko jeden zakład, który został – zbrojeniowy, Mesko. I koniec, więcej już nie ma niczego w Skarżysku.

Jeżeli ten zakład jeszcze zostanie zlikwidowany... Panie prezesie, to nie jest tak, że nie będzie likwidacji. Fizyczna likwidacja tych zakładów będzie, bo 1 stycznia 2026 r. nie będzie zakładu w Skarżysku, będzie w Kielcach. I tam muszą pracownicy dojeżdżać. A już do Skarżyska dojeżdżali 40 km niektórzy, a niektórzy 50. A gdzie teraz i jak będą dojeżdżać? Jaka to będzie kolejna liczba kilometrów?

Pan fajnie powiedział... Bo ja miałem kontakt z panem w 2014 r. w temacie sekcji. Otóż, proszę pana, panie prezesie, owszem, udało się panu połączyć sto dwadzieścia parę sekcji w 77. Taki przykłady podam. Zlikwidowano sekcję Opoczno, sekcję Ostrowiec. Co się wydarzyło z likwidacji sekcji Opoczno? Linia między Radomiem a Tomaszowem – tam pracownicy dojeżdżali i dojeżdżają dzisiaj na posterunek do Wolanowa 80 km, ponieważ nie ma komunikacji takiej zdrowej, że wsiałam do autobusu czy do pociągu i jadę sobie na czas, wymieniam się i OK. Borykamy się z tym... Ten pracownik dojeżdża własnym środkiem lokomocyjnym. Proszę sobie wyobrazić, zwrotniczy, nastawniczy, dyżurny ruchu jedzie sobie tam własnym samochodem 80 km w jedną stronę, w drugą stronę – 160 km dziennie. Ile musi poświęcić środków finansowych miesięcznie? A wiemy, jakie oni mają zarobki – zwrotniczowie, nastawniczowie. Nie są one już na dziś aż takie złe, ale nie są aż tak dobre, żeby było stać każdego pracownika, który ma dojechać te 80 km czy więcej własnym środkiem, bo się nie da inaczej.

Przeżywalismy sytuację na CMK, bo jeździła drezyna. Może tutaj coś powiem niewłaściwego i ktoś się będzie tego czepiał – dowoziliśmy pracowników do Korytowa – bardzo daleko – z Opoczna, z Idzikowic. Bardzo daleko, bo z Opoczna musieli dojechać na CMK, następnie przenieść się w kierunku Korytowa. I jeden z poprzedników dawno – nie będę mówił nazwiska – powiedział, że go to nie interesuje, bo z Tokio dokądś tam jedzie się 500 km/h pociągiem, i co go to obchodzi? Tam potrafią sobie dojechać te 500 km w ciągu godziny odpowiednimi środkami – jednym środkiem. Ale to nie Tokio, to Polska.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Ja przepraszam. Szykujemy się do kolejnego posiedzenia. Proszę kończyć, żeby się inne osoby też wypowiedziały. Mamy 15 minut.

Przedstawiciel NSZZ „Solidarność” Krzysztof Borkowski:

W tej pracy związkowej uczono mnie jednej rzeczy – że konsultacje to się robi nad projektami, takimi czy innymi, różnego rodzaju projektami. Nie konsultuje się decyzji podjętych. Nam w zakładach pracy daje się decyzje podjęte z harmonogramem działań – czasowo i godzinowo nawet.

Teraz, bo pan tu powiedział...

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Przepraszam, ale naprawdę inne osoby też chcą zabrać głos – dostają takie sygnały. Są jeszcze cztery osoby i rozumiem, że każdy z państwa...

Przedstawiciel NSZZ „Solidarność” Krzysztof Borkowski:

Dobrze. Dziękuję bardzo.

Przedstawiciel Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność” Sylwester Czyżyk:

Witam państwa. Moje nazwisko Czyżyk Sylwester. Jestem przewodniczącym organizacji międzyzakładowej „Solidarność” również w Zakładzie Linii Kolejowych, w Siedlcach. Kieruję tą organizacją od ponad 20 lat – podobnie jak kolega, więc przeżywam to wszystko, co wszyscy.

Teraz chciałbym tylko przekazać pewne rzeczy, moje uwagi – inne niż te, które tutaj się pojawiły. Wrócę do konsultacji. Panie prezesie, wczoraj uczestniczyłem w takich konsultacjach. Wie pan, jak one wyglądały? Było dwóch dyrektorów, czterech przewodniczących związków, trochę mniejszy monitor i proszę bardzo: „Przeczytaj, następna strona, przeczytaj, następna strona”. „Poproszę protokół”. „Nie możecie dostać”. „To poproszę ten materiał”. „Nie możecie dostać”. Tak się odbywają te konsultacje. Dla mnie to jest jakiś, nie wiem... Nie powinniście oczekiwać jakiejś uczciwej oceny tych konsultacji? Bo jak to można ocenić?

Pozwolę sobie odnieść się też do paru rzeczy, o których pan już wcześniej mówił. Co wyniknie z łączenia tych zakładów? Bo ja wiem, że to będzie ruch w tę stronę wykonywany, że za rok, dwa czy kilka tych zakładów będzie osiem, czy jeszcze może nawet mniej.

Powiem panu, jak dzisiaj w moim zakładzie pracuje niewielka grupa pracowników. Wyjeżdżają o godzinie 7.10 – bo pracują na osiem godzin – jadą dwie, dwie i pół godziny, żeby zrobić gdzieś diagnostykę. Robią tam trzy, trzy i pół, rzadko cztery godziny, bo muszą przed 15.00 wrócić. Przejeżdżają 300 km mniej więcej w obie strony. Ale to trzeba przejechać przez duże miasta. Więc tak to się odbywa. To jest, jakby to powiedzieć... Jeżeli teraz powiększymy im ten obszar, a pracownicy siedlecki będą musieli wesprzeć pracowników w zakładzie w Białymstoku, ponieważ tam – to nie ich wina, ale też i nie nasza wina – tych ludzi, którzy mogą dokonywać tych czynności legalnie, jest zdecydowanie mniej, a w niektórych branżach ich nie ma, to w tej sytuacji będzie taki efekt... Zupełnie inaczej by to było – mówiłem to chyba panu nawet – gdyby to się odbyło tak, jak ktoś tu wspomniał. Popytajcie partnerów społecznych i może coś mądrego z tego wyjdzie.

Jeszcze jedna ważna rzecz. O godzinach już mówiłem. Projekt w reżimie... O tajemnicy przedsiębiorcy już było. Faza konsultacji była.

Jeszcze chciałbym tu wesprzeć przewodniczącego dyżurnych ruchu. W siedleckim zakładzie – to jest taki terenowy zakład w pobliżu Warszawy – mamy posterunki, w których Państwowa Inspekcja Pracy na mój wniosek informuje, że pracownik nie ma 15 minut na wykorzystanie przerwy. Czymś normalnym jest, że ktoś przychodzi, robi mu herbatę, a on przy tym pulpicie coś tam próbuje zjeść. To niezgodne z prawem i tak dalej. Albo często zapomina, bo są awarie, bo są różne rzeczy... Gdzieś w tym wszystkim trzeba jeszcze, panie prezesie, widzieć człowieka z jego możliwościami. Każdy ma różne. Ja już mam jakieś... Młodzi ludzie – lepiej się rzeczywiście im pracuje, ale też nie zawsze. A kiedyś będą starsi.

To ja na dobrą sprawę tylko tyle, żeby nie zabierać tych cennych minut koleżankom. Proszę bardzo. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie.

Bardzo proszę.

Przedstawiciel Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność” Dorota Zając:

Pani przewodnicząca, Dorota Zając, przewodnicząca „Solidarności”, ZLK Wałbrzych.

Ja mam takie dwa krótkie pytania do pana prezesa. Przede wszystkim proszę o przedstawienie analizy finansowej, kosztów tej integracji – jaki będzie zysk dla PLK?

I drugie moje pytanie – proszę o przedstawienie planu zatrudnienia na rok 2026. Ten plan jest dla nas bardzo ważny. My wtedy będziemy wiedzieć, ilu pracowników może być zwolnionych i na jakiej podstawie będą zwolnieni oraz czy pracownik z Zakładu Linii Kolejowych Wałbrzych do Zakładu Linii Kolejowych we Wrocławiu będzie przechodzić w wyniku porozumienia, czy w wyniku art. 23¹ – jeżeli pan mówi, że jest jeden do jednego. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie.

Bardzo proszę kolejną osobę.

Przedstawiciel Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność” Agnieszka Kaczmarek:

Witam serdecznie. Agnieszka Kaczmarek, „Solidarność” z Zakładu Linii Kolejowych w Częstochowie.

Moja wypowiedź będzie bardzo krótka, ponieważ koleżanka tutaj również jest z Częstochowy i ma więcej swoich wniosków.

Panie prezesie, jak ma wyglądać ta integracja z zakładem sosnowieckim, gdzie teren zakładu sosnowieckiego to jest teraz jeden wielki plac budowy? W Częstochowie toczą się również inwestycje. Połączenie dwóch wielkich placów budowy może spowodować różnego rodzaju zakłócenia w tym temacie. To nie jest odpowiedni czas, gdy takie pieniądze są z KPO do przerobienia, żeby robić zmiany organizacyjne. Może należy się zastanowić, jak w inny sposób ograniczyć zatrudnienie w administracji, nie likwidując siedzib zakładu pracy. Bo wtedy

ta decyzyjność będzie zakłócona, będzie dłużej trwać kontakt z posterunku ruchu czy w przypadkach kryzysowych z zarządzającym dyrektorem. Dziękuję uprzejmie.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie.

Bardzo proszę ostatnią osobę.

Członek zarządu głównego Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy Joanna Klekot:

Joanna Klekot, Federacja Związków Zawodowych Kolejarzy, były członek rady nadzorczej, przewodnicząca rady branżowej tejże federacji.

Szanowni państwo, bardzo dziękuję za zaproszenie. Byłam bardziej przygotowana, ale w związku z brakiem czasu pozwolę sobie odnieść się do tego, co szanowny zarząd przedstawił – notowałam w międzyczasie.

Szanowni państwo, Polskie Linie Kolejowe to nie korporacja, to firma, która w swoim założeniu ma publiczną misję, a pracownicy u nas nie pracują, tylko służą, mając na uwadze szeroko pojęte bezpieczeństwo. Pragnę podkreślić, że zakład w Częstochowie ma pierwsze miejsce w rankingu, który był prowadzony przez wiele lat. I dzisiaj się tenże zakład łączy z praktycznie najgorszym zakładem na sieci. Konsultacje – prostując tu wypowiedź pana dyrektora – zostały faktycznie podjęte 13 października. Wcześniej, 22 września, otrzymaliśmy pismo i projekt regulaminu organizacyjnego. Niestety te pisma były obwarowane tajemnicą przedsiębiorcy. A więc pytam, jak strona społeczna ma prowadzić rozmowy, konsultować się w ramach tak bardzo poważnych zmian, skoro jest objęta tajemnicą przedsiębiorcy – gdy wszyscy pracownicy podpisują klauzulę zachowania tajemnicy przedsiębiorcy? Zarząd tu idzie bardzo daleko. Nie spotkałam się w ponad dwudziestoletniej mojej lat pracy w związkach zawodowych, jak i wcześniej w pracy zawodowej, z takim zachowaniem i takim lekceważeniem ze strony zarządu.

Nie jesteśmy przeciwni zmianom, bo zdajemy sobie sprawę z tego, że kończące się inwestycje z KPO i inne inwestycje, które usprawnią i unowocześnią naszą infrastrukturę, wymogą na nas pewne zachowania i pewne ustępstwa. Deklarowaliśmy bardzo jasno zarządowi to, że jesteśmy gotowi na taką współpracę, która będzie ewolucyjna, a nie rewolucyjna – w znaczeniu odwrotnym niż pan dyrektor Górnicki chyba rozumie to znaczenie. Bo my uważamy, że jeżeli inwestycje z KPO zostaną zakończone i inwestycje, które usprawnią naszą infrastrukturę, pozwolą nałożyć naturalną siatkę granic, mając terytorium zarządzania na odcinkach linii od LCS do LCS, co było zamierzeniem i planem wcześniejszej władzy...

Tak jak wcześniej wspomniałam, były oceniane w różnych rankingach pod różnymi aspektami. W wyniku tych ocen największe tak zwane molochy wypadały średnio lub źle. Zatem absolutnie się nie zgadzam tu z tym, że w małych zakładach... To, co kolega powiedział – lepiej może zmienić dyrektora i zastanowić się nad tym, niż burzyć strukturę, która funkcjonuje, a nie funkcjonuje tylko w ocenie zarządu. Bo zarząd jest i musi zaznaczyć swoją obecność. Nieważne, czy to jest dobrze funkcjonująca struktura i że mamy miliardy złotych do wydania, tylko po prostu musimy zrobić swoje i tyle.

Następny aspekt, który nasuwa mi się tu też bardzo mocno, to jest sytuacja geopolityczna, wojna na Ukrainie. To, co już koledzy wcześniej wspominali – w trakcie reorganizacji znacznie obniży się gotowość do działań wobec ewentualnych sabotaży, przeciwdziałań. Mielśmy taką sytuację bardzo szeroko komentowaną, użycia radia – stop.

Rozmieszczenie z założenia miało być rozmieszczeniem na siatce województw, a materiały, które mam w posiadaniu, wykazują, że jest wręcz przeciwnie. Białystok był na trzech województwach, będzie na pięciu, Kielce były na pięciu, będą na siedmiu, Sosnowiec był na dwóch, będzie na trzech, a Poznań był na pięciu, będzie na ośmiu.

Jakie przyjęcie pracowników, skoro pracodawca mówi o rekrutacji? Rekrutacja to niepewność pracy, propozycja pracy to też niepewność pracy. Po co szkolić kadry i chwalić się tym, skoro likwidujemy zakłady? A więc dostępność do tych mniejszych zakładów automatycznie się zawęzi i ta atrakcyjność spadnie. Poza tym te zakłady zostaną na obrzeżach województw, więc tam, można powiedzieć, tylko diabeł powie dobrać.

Teraz ważna rzecz, która tu nie była poruszona. Jeden dyspozytor w przypadku Sosnowca – gdzie ponad 700 zdarzeń jest w Sosnowcu i ponad 700 zdarzeń jest w Częstochowie. Wyobraźcie sobie państwo, jak jeden człowiek ma te 1500 zdarzeń obsłużyć – kiedy on nawet

nie zdąży odebrać telefonu. Częstochowa to również miasto z tradycją kolejową, muzeum kolejowe, bardzo słynne. Myślę, że wszyscy państwo wiedzą – szlak turystyczny... Już nie chcę mówić jasnogórski, ale pielgrzymkowy i turystyczny. Miasto, które ubiega się o przywrócenie województwa. Nie możemy pozwolić i nie wyrażamy zgody, żeby zubożał nasz powiat i nasze miejscowości poprzez likwidację, poprzez ograniczenie miejsc pracy.

Pytanie...

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Ja przepraszam, bo już mamy kolejkę...

Członek ZG FZZK Joanna Klekot:

Ostatnie pytanie, 30 sekund.

Pytanie moje: w jakim celu zarząd chce burzyć dobrze funkcjonującą strukturę, skoro odzysk będzie tylko 210 osób ze szczebla zarządzającego, który, jak wspomniałam, można zmienić? A kto wie, jakie są koszty tych podjętych zmian. Czy ktoś w ogóle zrobił analizę? SWOT? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie.

Szanowni państwo, już czeka Komisja, żeby wejść na kolejne posiedzenie. Ja tylko sobie tak pozwolę jednym zdaniem podsumować – bo wybrzmiewa to tutaj mocno – że współpraca pomiędzy związkami a spółką układała się dobrze. Jest gotowość nadal – widzę ją i doceniam bardzo – do dialogu. Ale przebija się – tutaj, panie prezesie, to wybrzmiało – ewolucja, a nie rewolucja. Czyli może troszeczkę przydałoby się więcej tych rozmów i faktycznie drugie okrażenie, żeby lepiej zrozumieć te procesy, które państwo chcecie wdrożyć.

Ja pozwolę, jeżeli pan ma jeszcze ochotę, na ostatnie zdanie na temat tego, co powiedziały związki zawodowe. My oczywiście też ustosunkujemy się na piśmie. To znaczy, ja wystosuję kilka zapytań, żeby na te pytania i wątpliwości, które wybrzmiały ze strony społecznej, uzyskać odpowiedzi na piśmie.

Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP PLK SA Piotr Wyborski:

Pani przewodnicząca, bardzo dziękuję.

Tytułem podsumowania minuta dosłownie. Również potwierdzam bardzo dobrą współpracę ze stroną społeczną od półtora roku, kiedy wróciłem do firmy. Udało nam się wiele tematów rozwiązać. Udało nam się dużo kryzysów zażegnać. Nie mamy żadnych sporów zbiorowych – chociaż jak przyszedłem były dwa, z tego, co pamiętam. A więc liczę na dobrą współpracę ze stroną społeczną w najbliższych tygodniach, po to abyśmy doprecyzowali tę zmianę, abyśmy poinformowali pracowników, przekazali rzeczywiście, na czym ta zmiana ma polegać, po to żeby miała ona przełożenie na pracę PLK w najbliższych latach. A oczekiwania od PLK są coraz większe. Oczekiwania są związane i z inwestycjami, i z utrzymaniem infrastruktury, i ze stanem bezpieczeństwa. I ja wraz z całym zarządem liczymy na to, że to wsparcie strony społecznej będziemy nadal mieli.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie.

Szanowni państwo, dzisiejsze spotkanie już musimy kończyć. Natomiast oczywiście my jako parlamentarzyści jesteśmy do państwa dyspozycji – również, żeby rozmawiać ze spółką. Będziemy śledzić cały ten proces, licząc na to, że ten dialog będzie faktycznie realizowany i że kwestie pracownicze będą respektowane. To bardzo ważne, bo to tutaj wybrzmiało. Wybrzmiało też bardzo mocno, że jednak dojazdy do pracy są po prostu nieefektywne, uciążliwe. A tego się chyba najbardziej wszyscy też obawiają.

Dziękuję ślicznie. Zamykam dzisiejsze posiedzenie.