Oświadczenie złożone
przez senatora Wiktora Durlaka
na 43. posiedzeniu Senatu
w dniu 16 października 2025 r.

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka

Zarząd PKP PLK zaplanował przeprowadzenie zmian organizacyjnych w strukturze spółki. Reorganizacja ma zostać wprowadzona z dniem 1 stycznia przyszłego roku i polegać na „integracji" wybranych zakładów kolejowych, czyli połączeniu 6 mniejszych zakładów linii kolejowych z 6 większymi jednostkami terenowymi. Chodzi konkretnie o 12 jednostek terenowych: IZ Siedlce dołączy do IZ Białystok, IZ Nowy Sącz dołączy do IZ Kraków, IZ Skarżysko-Kamienna dołączy do IZ Kielce, IZ Ostrów Wielkopolski dołączy do IZ Poznań, IZ Częstochowa dołączy do IZ Sosnowiec, IZ Wałbrzych dołączy do IZ Wrocław. Tak więc z obecnych 23 zakładów terenowych pozostanie 17.

Wspomniane zmiany strukturalne PKP PLK uzasadnia m.in. koniecznością uporządkowania struktury organizacyjnej spółki oraz podniesieniem efektywności zarządzania zasobami przedsiębiorstwa. Problem jednak w tym, że decyzje podjęte przez zarząd spółki nie były konsultowane ze związkami zawodowymi – związki zawodowe powzięły tę wiadomość jedynie z bardzo ogólnej informacji przekazanej pracownikom przez zarząd spółki.

Zarówno przedstawiciele związków, jak i pracownicy zakładów objętych restrukturyzacją obawiają się, że planowane zmiany mogą spowodować likwidację miejsc pracy, przyczynić się do dezorganizacji i zakłócenia procesów inwestycyjnych, czego skutkiem może być również obniżenie poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Mimo zapewnień spółki, że wszyscy pracownicy dołączanych biur zakładów otrzymają propozycję pracy w nowej strukturze organizacyjnej (o ile nie skorzystają z przysługujących uprawnień emerytalnych), pracownicy i związkowcy mają w pamięci niedawne działania zarządu PKP Cargo w stosunku do związków zawodowych i pracowników, w związku z którymi w ostatnim czasie doszło do grupowych zwolnień.

Zgodnie z zapewnieniami spółki forma i miejsce wykonywania pracy będą w każdym indywidualnym przypadku uzgadniane z koordynatorami zmian, niemniej jednak trudno sobie wyobrazić taką sytuację, że osoby, które dziś np. pracują i mieszkają w Nowym Sączu, będą musiały od przyszłego roku dojeżdżać do pracy w Krakowie – przejazd samochodem z Nowego Sącza do Krakowa zajmuje ok. 2 godzin w jedną stronę, a dojazd pociągiem zajmuje obecnie 3,5 godziny.

W wyniku przeprowadzanych w ostatnim czasie procesów restrukturyzacyjnych m.in. w PKP Cargo SA zlikwidowano wiele miejsc pracy, sprzedano część terenów będących własnością przewoźnika, zlikwidowano punkty napraw taboru czy sprzedano lub skasowano część taboru. W czasie gdy UE stawia na rozwój kolei, inwestując znaczące środki w jej rozwój, uruchamiając specjalne fundusze na jej modernizację, na terenie naszego kraju podejmowane są kontrowersyjne decyzje, których skutkiem jest wprowadzanie działań mających na celu ograniczenie lub spowolnienie procesów inwestycyjnych.

Wszelkie działania restrukturyzacyjne muszą być racjonalnie uzasadnione i podejmowane z myślą o długofalowym rozwoju kolei. Należy w szczególności zadbać o wykwalifikowanych pracowników, którzy swoją wiedzę, umiejętności i doświadczenie zdobywali przez wiele lat pracy na kolei. Takich ludzi nie da się zastąpić z dnia na dzień. Takie decyzje, moim zdaniem, powinny być opiniowane także przez przedstawicieli pracowników.

Mając na uwadze zmiany restrukturyzacyjne zaplanowane przez zarząd PKP PLK, chciałbym zwrócić szczególną uwagę na Zakład Linii Kolejowych w Nowym Sączu, znajdujący się w moim okręgu wyborczym. Dysponuje on własnymi, wyremontowanymi budynkami i zapleczem technicznym, ponadto na terenie jego działania prowadzona jest jedna z największych inwestycji kolejowych w Polsce, czyli modernizacja linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz, która w przyszłości ma połączyć Kraków z Zakopanem i Nowym Sączem. Bez wątpienia ta inwestycja wymaga bezpośredniego nadzoru i zaangażowania wielu pracowników, podobnie jak modernizacja i utrzymanie wielu linii kolejowych na tym terenie. Tym samym decyzja o włączeniu Zakładu Linii Kolejowych w Nowym Sączu do ośrodka krakowskiego budzi uzasadnione wątpliwości.

W związku z tym, że Ministerstwo Infrastruktury pełni funkcję właściciela wobec PKP PLK, chciałbym zapytać, dlaczego zarząd PKP PLK nie konsultował decyzji o reorganizacji spółki z przedstawicielami

związków zawodowych. Ponadto chciałbym zadać pytanie: czy pracownicy zakładów objętych restrukturyzacją dostaną konkretne gwarancje zatrudnienia oprócz lakonicznych zapewnień spółki? Proszę także o przedstawienie konkretnych argumentów przemawiających za planowaną reorganizacją oraz celów, jakie spółka chce w ten sposób osiągnąć.

Wiktor Durlak