

BIULETYN INFORMACYJNY SEKCJI ZAWODOWEJ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ
PRZY KRAJOWEJ SEKCJI KOLEJARZY NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

LUDZIE ZEJDŹCIE NA ZIEMIĘ

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” (SZIK) analizuje proces wdrażania projektu mobilnego zwrotniczego w zakładach linii kolejowych, głównie na podstawie przeprowadzonego pilotażu. Po weryfikacji kilku losowo wybranych lokalizacji gdzie zaplanowano zespoły mobilnych zwrotniczych stwierdziliśmy, że pracownicy nie są w stanie wykonywać nałożonych czynności zgodnie z przepisami i instrukcjami w czasie, w którym zostały one zaplanowane do realizacji.

Dlatego „Solidarność” przekazała w marcu br. pismo do Zarządu PLK z postulatami odnoszącymi do planów Spółki zmiany organizacji pracy zwrotniczego.

Poniżej zamieszczamy jego treść.

Specjalnie przygotowana prezentacja i spotkania z autorami projektu mobilnego zwrotniczego utwierdziły nas, że założenia tego projektu mają braki i wywołują

szereg wątpliwości. Należy je szczegółowo przeanalizować biorąc pod uwagę każdy zespół z osobna, włącznie z uwagami wskazującymi na różne czynniki, które mogą wpłynąć na czas niezbędny do wykonania przypisanych zwrotniczemu czynności.

Teoretycznie projekt daje elastyczność organizacji pracy zwrotniczemu wyposażonemu w samochód służbowy. W praktyce jednak musi on wdrażać założone kryteria, które w wielu przypadkach nie przystają do wyznaczonych stacji albo obszaru, na terenie którego ma pracować mobilny zwrotniczy.

Zakłady realizują wyznaczony cel projektu, narzucony przez pomysłodawców nie mając odwagi powiedzieć, że jego zespoły potrzebują innego naliczania czasu-okresu na wykonanie czynności, z uwagi na warunki techniczno-eksploatacyjne, ukształtowanie terenu, przejazd drogą techniczną itp.

W związku z powyższym SZIK wnio-

Dokończenie na stronie 3

A TY KOGO
WYBIERZESZ?
NA KOGO
ZAGŁOSUJESZ?

Czas Wielkiego Postu trwa 40 dni (licząc tylko dni powszednie, do Wielkiego Czwartku). Charakteryzują go trzy filary: modlitwa, post i jałmużna.

Dla nas katolików to szczególnie czas duchowego przygotowania do świąt wielkanocnych.

Brak co jakiś czas obecności podobnego okresu w naszym życiu, brak tej świętej refleksji przynajmniej raz w roku, wcześniej czy później jest w stanie wyjałwić nas z naszego człowieczeństwa i z naszej wrażliwości na słowo Boga i obecność innych ludzi.

Codziennosc przynosi nam najróżniejsze sytuacje, gdzie musimy podejmować jakieś decyzje, dokonywać wyborów. Dotyczą one spraw błahych o niewielkim znaczeniu. Ale co wtedy gdy

Dokończenie na stronie 4

„SOLIDARNOŚĆ” CHCE
PODWYŻKI WYNAGRODZEŃ

„Solidarność” w PLK wystąpiła do Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z wnioskiem o wdrożenie w Spółce podwyżki wynagrodzeń dla pracowników będących członkami związku zawodowego oraz tych, którzy nie należą do żadnego związku zawodowego.

Wsluchujemy się w oczekiwania pracowników, którzy pytają o podwyżki wynagrodzeń, ich wysokość i termin wdrożenia.

Zdaniem „Solidarności” pracownicy zasługują na godne podwyżki chociażby w kontekście stawianych przez PLK coraz większych wymogów oraz zwiększenia obowiązków i zadań.

Jedno już wiemy, że jeżeli będzie podwyżka to prawdopodobnie od 1 lip-

ca 2025 r. (dotyczy ona pracowników wynagradzanych na podstawie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy). Wynika to m. in. z zapisów Protokołu ustaleń ws. podwyżki ze spotkania w dniu 22 maja 2024 r. Prezesa PLK z organizacjami związkowymi.

Rozmawiając o jej wysokości wszyscy odnoszą się do ubiegłorocznej podwyżki w wynagrodzeniu zasadniczym. Uważamy, że jest to racjonalna przesłanka, która powinna być związkową „bazą” w negocjacjach z Zarządem.

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” w uzasad-

Dokończenie na stronie 9

Wielkanoc 2025

Chwała Ojcu,
który posłał swego Syna dla nas.
Chwała niech będzie Synowi,
który wyswobodził nas i zapewnił
nam zbawienie.

Błogosławiony Ten,
który przez Swoją miłość dał życie
wszystkim.
Jemu niech będzie chwała.

Ostatnia modlitwa św. Charbela
przed śmiercią

Życzenia z okazji Świąt Wielkanocnych **na str. 6**

Z PRAC RADY NADZORCZEJ

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

27 marca 2025 r.

W siedzibie Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, na comiesięcznym posiedzeniu, obradowała Rada Nadzorcza PLK. W tym samym dniu, rano spotkał się Komitet Audytu Rady Nadzorczej, który zajmował się m.in. sprawozdawczością finansową w PLK, polityką rachunkowości, sprawami związanymi ze sprawozdaniami finansowymi za 2024 r. oraz audytami wewnętrznymi.

Obrady rozpoczęły sprawy proceduralne, przyjęcie porządku obrad oraz protokołu z poprzedniego posiedzenia Rady (25 lutego 2025 r.).

Prezes PLK Wiceprzewodniczącym EMI

Rada Nadzorcza przyjęła uchwałę, w której wyraziła zgodę na powołanie Prezesa Zarządu PLK p. Piotra Wyborskiego na stanowisko Wiceprzewodniczącego Zarządu Stowarzyszenia Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej European Rail Infrastructure Managers (EMI).

Wyrażamy wielkie gratulacje objęcia tego prestiżowego i zaszczytnego stanowiska przez Pana Prezesa.

Sytuacja finansowa

Rada zapoznała się z bieżącą sytuacją finansową PLK za styczeń 2025 r., która jest stabilna. Ważnym elementem działalności operacyjnej są przychody od przewoźników kolejowych z udostępniania linii zarządzanych przez PLK.

Na początku roku są one wyższe niż planowano. W przewozach pasażerskich utrzymuje się trend z ubiegłego roku. Były one wyższe w porównaniu do planu i wyniosły ok. 105 % (spółka Polregio ponad 105 % planu, Koleje Mazowieckie ponad 103 % planu, Intercity ok. 102 %, a pozostali przewoźnicy ok. 111 % planu).

Po ubiegłorocznej recesji w przewozach towarowych nastąpił niewielki wzrost pracy eksploatacyjnej i przychodów od przewoźników towarowych, które wyniosły blisko 103 % rocznego planu (PKP Cargo w restrukturyzacji – ponad 101 % planu, inni przewoźnicy ok. 103 %).

Odnosząc się do planów musimy pamiętać, że przewoźnicy towarowi na rok bieżący obniżyli je w porównaniu z 2024 r., a na podstawie planów przewozowych PLK zaplanowała swoje przychody.

Realizacja inwestycji

Rada Nadzorcza wykonując czynności nadzorcze przyjęła informację Zarządu, w sprawie realizacji inwestycji w styczniu 2025 r. Spółka realizuje wieloletni plan inwestycyjny (Krajowy Program Kolejowy), zadania inwestycyjne z Krajowego Planu Odbudowy, programy: utrzymaniowy, Kolej + oraz program przystankowy.

Największym problemem z obszaru inwestycji jest już od kilku lat budowa systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych oraz napotykająca na coraz to większe problemy budowa tunelu średnicowego w Łodzi (IRE 5 Region Zachodni, finansowanie: FEnIKS). Ponadto największe opóźnienia występują m. in. na budowie linii kolejowej 38 Elk-Gizycko wraz z elektryfikacją (IRE 2 Region Północny, POLiS i FEnIKS), linii średnicowej w Warszawie, stacja Warszawa Zachodnia (IRE 1 Region Centralny, POLiS) i linii kolejowej 104 Chabówka-Mszana Dolna oraz Limanowa-Nowy Sącz (IRE 3 Region Południowy, KPO).

Postępowanie kwalifikacyjne na członka Zarządu

Rada przeprowadziła drugi etap postępowania kwalifikacyjnego na członka Zarządu PLK ds. transformacji cyfrowej. Zgłoszenia kandydatów wraz z odpowiednimi dokumentami wpłynęły do PLK do dnia 26.03.2025 r. Rada zweryfikowała dokumentację wszystkich kandydatów odrzucając część z nich ze względu na braki w wymaganej dokumentacji.

Dopuszczeni kandydaci do następnego etapu będą brali udział w przesłuchaniach na specjalnie zwołanym posiedzeniu Rady Nadzorczej w dniu 16 kwietnia br.

Przypomnę, że 22 stycznia 2025 r. Walne Zgromadzenie PLK odwołało Piotra Kubickiego z funkcji członka Zarządu PLK ds. transformacji cyfrowej.

Członkowi Zarządu ds. transformacji cyfrowej podlegały w Centrali PLK biura: informatyki, automatyki i telekomunikacji oraz Pełnomocnik Zarządu ds. transformacji cyfrowej i Centrum Diagnostyki. Dotychczas nadzorował on i był odpowiedzialny za realizację projektu budowy systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych.

Dobre wyniki spółek zależnych

Predmiotem informacji Zarządu rozpa-

trywanej przez Radę były spółki zależne, tworzące Grupę PLK (Dolkom Wrocław, PPM-T Gdańsk, PNUIK Kraków, DOM Poznań).

W 2024 r. wyniki finansowe wszystkich czterech spółek były lepsze niż wynikało to z rocznych planów. Podobnie jak ich przychody, które były wypracowane przede wszystkim na robotach inwestycyjnych i utrzymaniowych.

Spółki działały w ubiegłym roku w trudnych warunkach (brak przetargów, presja cenowa wykonawców zewnętrznych, kumulacja robót utrzymaniowych na dwa ostatnie kwartały roku, krótkie terminy robót utrzymaniowych), a pomimo tego sprostały stawianym zadaniom (choć były drobne opóźnienia) i co najważniejsze wybiły argumenty tym, którzy z różnych względów uważają, że spółki zależne są niepotrzebne PLK.

Dyskusja dotyczyła także posiadanych kompetencji spółek Grupy PLK, ich rozwoju i wykorzystania szczególnie w zakresie realizacji robót utrzymaniowych, co jest priorytetem dla Zarządu.

Do kluczowych kompetencji zostały zaliczone:

- naprawa, remont, modernizacja i budowa nawierzchni kolejowej,
- naprawa i budowa podtorza,
- naprawa, remont i budowa rozjazdów kolejowych,
- wynajem lokomotyw maszyn i sprzętu do robót torowych i budowlanych,
- spawalnictwo szyn w torach i rozjazdach,
- naprawa, utrzymanie i budowa obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty itp.),
- remont, utrzymanie i budowa peronów, przejazdów i obiektów kubaturowych,
- naprawa, remont, modernizacja i budowa sieci trakcyjnej,
- naprawa maszyn do robót torowych.

Warto także przypomnieć o zadaniach spółek związanych z właściwym i terminowym wykorzystaniem środków finansowych, pochodzących z ich dokapitalizowania (środki budżetowe przekazane przez Ministerstwo Infrastruktury do PLK, a następnie do czterech spółek, na zakup maszyn do robót torowych np. podbijarek, pociągów sieciowych, palownic i budowy bądź rozbudowy hal do prowadzenia robót utrzymaniowo-naprawczych maszyn).

Bezpieczniej na liniach kolejowych

Rada Nadzorcza przyjęła informację o bezpieczeństwie na sieci PLK w 2024 r. Spółka dokłada wszelkich starań, w zakresie dbałości o bezpieczeństwo na zarządzanych liniach kolejowych.

W porównaniu z poprzednimi latami ilość wypadków zmniejszyła się (w 2022 r. było ich 472, w 2023 r. – 483, a w 2024 r. – 455 wypadków). Zanotowano wzrost incydentów o 5 % (z 1685 w 2023 r. do 1776 w 2024 r.).

Najczęściej występującymi przyczynami wypadków są w kolejności:

- potrącenie osoby podczas przecho-
dzenia przez tory poza przejściami,
- wypadki na przejazdach i prze-
jściach,
- pozostałe – w tym m.in. chuligańskie
wybryki, kłęski żywiołowe i inne,
- niezatrzymanie się pojazdu kolej-
owego przed sygnałem „Stój”,
- niewłaściwe ułożenie, niezabezpie-
czenie lub przedwczesne rozwiąza-
nie drogi przebiegu,
- najechanie pojazdu kolejowego na
pojazd kolejowy lub przeszkodę.

Najczęstszą przyczyną wypadków ob-
ciążającą PLK są wykołajenia i kolizje (za-
notowano spadek o 21 % (z 65 w 2023 r.
do 51 w 2024 r.). Liczba ofiar śmiertelnych
w wypadkach w ubiegłym roku wzrosła
o ok 14 % (z 164 w 2023 r. do 175 w 2024
r.), a część z nich będzie zakwalifikowana
jako samobójstwa.

Rada Nadzorcza PLK bez przedstawi- cieli pracowników ?

W 2025 r. dobiega końca kadencja
Rady Nadzorczej PLK. Formalnie stanie się
to po przyjęciu przez Walne Zgromadzenie
PLK sprawozdania finansowego Spółki, co
nastąpi za kilka miesięcy.

W dziewięcioosobowej Radzie Nad-
zorczej PLK w mijającej kadencji pracow-
nicy mieli trzech przedstawicieli. Czy nadal
przedstawiciele blisko 37 tys załogi będą
posiadać w Radzie swoich reprezentantów
?

Takie pytanie padło w trakcie obrad.
Sprawa nie jest przesądzona. Choć w 25
letniej historii Spółki PLK zawsze w Radzie
zasiadali przedstawiciele pracowników, to
od nowej kadencji Rady wcale tak być nie
musi.

Jedyną podstawą prawną do powoła-
nia pracowników do Rady są obowiązujące
od 2021 r. zapisy Statutu Spółki, które uza-
leźniają powołanie reprezentantów załogi
od posiadanych przez PKP S.A. akcji w PLK
(jeżeli PKP S.A. posiada mniej niż 50 % akcji,
a tak jest obecnie, to pracownicy nie muszą
być powołani).

Przypomnę, że procedura rozpoczyna
się od przyjęcia przez Radę Regulaminu
przeprowadzenia wyborów i powołania
Centralnej Komisji Wyborczej. Następnym
etapem jest zbieranie podpisów i ewentu-
alne głosowanie na kandydatów w jednost-
kach organizacyjnych Spółki. Na koniec
każda osoba (także pracownicy) jest po-
wołana do Rady przez Walne PLK (Minister

Infrastruktury).

Sprawa jest przedmiotem dyskusji w
różnych gremiach. Przedstawiciele pra-
cowników w Radzie Nadzorczej PLK są
głosem załogi wnoszącym realną wiedzę o
wszelkich procesach zachodzących i wdra-
żanych na poziomie jednostek organizacyj-
nych Spółki. Stanowią również pewnego
rodzaju „pomost” pomiędzy pracownikami
a Spółką (Zarząd, właściciel – minister).

Inne tematy

Rada zajmowała się również m.in. na-
stępującymi sprawami: sprawozdaniem z
pracy Komitetu ds. Inwestycji Rady Nad-
zorczej, informacją z prac Komitetu Audytu
Rady Nadzorczej, zmianami w regulami-
nach Rady i Zarządu, celami zarządczymi
członków Zarządu (2024 r. i 2025 r.), infor-
macją o systemie zarządzania projektami
inwestycyjnymi EPM (Enterprise Project Ma-
nagement), wyrażeniem opinii ws. „Polityki
rachunkowości PLK” (wniosek Zarządu do
Walnego Zgromadzenia PLK), stanem re-
alizacji projektu budowy systemu ERTMS/
GSM-R na liniach kolejowych i problemami
wykonawcy tego projektu spółki Nokia (li-
der konsorcjum), regulacjami dotyczącymi
udzielania zamówień przez spółki zależne
od PLK (zlecenia robót podwykonawcą, tak-
że w ramach konsorcjum), dostawą energii
elektrycznej na potrzeby PLK, kontrolą w
SOK oraz przeglądem uchwał przyjętych
przez Zarząd PLK (od ostatniego posiedze-
nia Rady).

Henryk Sikora

Dokończenie ze strony 1

skuje o przeprowadzenie chronometra-
żu pracy każdego zespołu zwrotniczego
mobilnego przy udziale strony społecz-
nej. Uważamy, że niezbędna jest rewizja
projektu i dostosowanie wytycznych do
uśrednionych czasów niezbędnych do
wykonywania wszystkich czynności w
czasie zmiany roboczej.

Domagamy się uwzględnienia
uśrednionych czasów na wykonanie po-
szczególnych czynności będących w
zakresie obowiązków zwrotniczego, któ-
re przeanalizowaliśmy w terenie, są to
przed wszystkim:

- polityka samochodowa (przeгляд,
ok. 15 minut),
- instruktaż z odpisami (15 minut, każdy
punkt),
- przerwa śniadaniowa 15 minut lub 30
minut (w zależności od czasu pracy),
- realny czas przejazdu liczony ze
średnią prędkością 50 km/h (różne ro-
dzaje dróg, m. in. nawierzchnia szutrowa),
- średni czas na wykonywanie oglę-
dzin jednego rozjazdu 10 minut (naliczo-

ny z drogą dojazdu i czynnościami, które
należy wykonać zgodnie z przepisami i
instrukcjami),

Wnioskujemy również o informację:

1. Czy przewiduje się zmiany prze-
pisów w zakresie ograniczenia zakresu
obowiązków zwrotniczego mobilnego je-
dynie do oględzin, bez konserwacji rozjaz-
dów i usuwania drobnych usterek stwier-
dzonych podczas oględzin ?

2. Kto będzie dokonywał konser-
wacji rozjazdów i w jakim składzie osobo-
wym na obszarze działania zwrotniczego
mobilnego?

3. W jaki sposób będzie zagwaran-
towane bezpieczne ostrzeganie mobilne-
go zwrotniczego?

Pracownik będzie wykonywał swoje
czynności w odległości wielu kilometrów
od nastawni, co nie gwarantuje bezpiecz-
nej komunikacji drogą radiową pomiędzy
zwrotniczym mobilnym a dyżurnym ruchu.
Jakie procedury będą podjęte w tym za-
kresie by zapewnić bezpieczne wykony-

wanie czynności?

Dążymy do poprawy warunków pracy

„Solidarność” nie jest przeciwna zmia-
nom. Wręcz przeciwnie, dążymy do po-
prawy warunków pracy pracowników na
stanowisku zwrotniczego z zagwaranto-
waniem możliwości dokładnego wykony-
wania czynności i obowiązków bez presji
czasu.

Tyle mówimy o stresie, presji cza-
su w ramach poprawy bezpieczeństwa.
Na posterunkach zamieszczane są plaka-
ty o treści: „śpiesz się powoli”, a jednocze-
śnie Spółka tworzy warunki pracy, które
odbiegają od tych sloganów.

Zwracamy uwagę na ważną czynność,
jaką są oględziny rozjazdów. Stwierdza-
my, że bagatelizuje się i pomniejsza wagę
wykonywania czynności zwrotniczego.
Wyrażamy obawy, że w Spółce nie do
końca istnieje świadomość obowiązków i
odpowiedzialności jaka ciąży na tej grupie

Dokończenie na stronie 9

BEZPIECZNIEJSZA KOLEJ DZIĘKI „SOLIDARNOŚCI”

Kolej, jeden z najstarszych i najbardziej zorganizowanych środków transportu, funkcjonuje zgodnie z precyzyjnie określonymi zasadami, regulowanymi przepisami, które podlegają procesom zmian. Również instrukcje kolejowe podlegają takiej rewizji, która często jest wymuszona przez postęp technologiczny, zmieniające się przepisy prawne oraz rosnące wymagania dotyczące bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

W ramach dialogu społecznego prowadzonego w PLK, szczególną rolę odgrywa „Solidarność”, która aktywnie uczestniczy w procesie zmian, przekazując swoje propozycje oraz uwagi do projektów przesyłanych przez pracodawcę.

PLK podzieliła instrukcje na 12 branż obejmując tym samym wszystkie dziedziny związane z transportem kolejowym. Istotnym elementem w procesie wprowadzania zmian do instrukcji są pracownicy, którzy na co dzień realizują zadania na podstawie tych wytycznych. W ramach dialogu społecznego, są oni cennym źródłem przemyśleń i merytorycznych inicjatyw.

Ich doświadczenie i bezpośrednia znajomość funkcjonowania systemu kolejowego pozwalają na zgłaszanie praktycznych sugestii, które pomagają poprawić bezpieczeństwo, efektywność i zgodność z obowiązującymi normami. Dzięki temu proces projektowania zmian w instrukcjach staje się bardziej kompleksowy i uwzględnia wypracowanie rozwiązań, które odpowiadają rzeczywistym potrzebom pracowników, a jednocześnie podnoszą standardy funkcjonowania kolei, w tym bezpie-

czeństwo.

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” mając na uwadze wagę wprowadzanych modyfikacji powołała pięć zespołów problemowych: inżynierii ruchu, drogi kolejowej, automatyki, BHP, spółek zależnych w składzie których zasiadają pracownicy (członkowie „Solidarności”) na co dzień realizujący zadania eksploatacyjne i inwestycyjne. Przykładem takich opracowań eksperckich są przekazywane pracodawcy uwagi do Instrukcji Ir-1, Ir-3, Ir-5, Ir-5a, Ir-7, Ie-1, Id-3 i innych.

W temacie Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 odbyło się wiele spotkań inicjowanych przez stronę społeczną w tym „Solidarność” na poziomie Urzędu Transportu Kolejowego i Ministerstwa Infrastruktury. Pokłosiem tych spotkań i projektów, przekazanych zmian były przyjęte stanowiska Rady SZIK NSZZ „Solidarność” i liczne uwagi przekazywane do Zarządu PLK.

Trudno opisywać zmiany wprowadzane do wszystkich ww. instrukcji więc pozwolę się skupić na dwóch, które swym zakresem obejmują tak aktualny temat jak system GSM-R (specjalistyczna wersja sieci komórkowej GSM, zaprojektowana dla kolei).

SZIK opiniowała wewnętrzne instrukcje PLK dotyczące systemu radiołączności pociągowej (Instrukcja Ir-5) oraz systemu radiołączności w sieci GSM-R (Instrukcja Ir-5a). Są to kluczowe procedury techniczne, niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Ich znajomość jest obowiązkowa dla pracowników, którzy w ramach swoich obowiązków służbowych korzystają z

urządzeń radiołączności.

Podkreślić należy znaczenie zapisów tych instrukcji w kontekście efektywności operacyjnej ruchu kolejowego. Brak spójności w ich treści może prowadzić do ryzyka błędnej interpretacji przez pracowników PLK, co może skutkować nieprawidłowym stosowaniem procedur i być potencjalnym zagrożeniem dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Uwagi SZIK do wspomnianych instrukcji dotyczyły przede wszystkim:

- konieczności poprawy terminologii, pojęć i definicji stosowanych w dokumentach w taki sposób, aby szczegółowe zapisy, do których się odnoszą, były jednoznaczne i zgodne z innymi wewnętrznymi przepisami PLK,
 - odniesienia zapisów instrukcji do obowiązujących przepisów krajowych i unijnych oraz norm i standardów dotyczących systemów telekomunikacyjnych stosowanych w ruchu kolejowym, co pozwoli na ich zgodność z aktualnymi regulacjami prawnymi i technicznymi,
 - uzupełnienia brakujących zapisów dotyczących poszczególnych kroków postępowania w sytuacji korzystania z systemu radiołączności pociągowej oraz systemu radiołączności w sieci GSM-R, aby zwiększyć precyzję i praktyczną użyteczność instrukcji,
 - dodania szczegółowych odniesień do „odrębnych przepisów”, co ułatwi pracownikom przyswajanie oraz stosowanie instrukcji w codziennej pracy.
- Wprowadzenie powyższych zmian naszym zdaniem pozwoli na zwiększenie przejrzystości i spójności dokumentów, co przełoży się na lepszą efektywność i bezpieczeństwo operacyjne w ruchu kolejowym.

Opracował Andrzej Van-Selow

Dokończenie ze strony 1

musimy podejmować decyzje ważne, o wielkiej wadze dla nas, ale i dla innych, z kategorii być albo nie być, wybierać pomiędzy dobrem a złem?

W czasie Wielkiego Postu każdy z nas podejmował osobiste decyzje także dotyczące wpisania się w te trzy filary, o których wspominałem powyżej. Jasne, że obok nich można przejść obojętnie i zatrzymać się dopiero przy suto zastawionym stole świątecznym. Przecież można najważniejsze katolickie święto będące fundamentem naszej wiary bardziej potraktować jako dzień wolny od pracy niż pamiątkę Zmartwychwstania Pańskiego.

Zanim to nastąpi warto przypomnieć wybory - głosowanie zwykłych ludzi namówionych przez uczonych w Piśmie, żydowskich przywódców, które w Wielki Piątek wydało Jezusa na drogę krzyżową i śmierć na krzyżu.

„Trzymano zaś wtedy znacznego wieźnia, imieniem Barabasza. Gdy się więc zebrali, spytał ich Piłat: «Którego chcecie, żebym wam uwolnił, Barabasa czy Jezusa, zwanego Mesjaszem? (...) Odpowiedzieli: «Barabasa». Rzekł do nich Piłat: «Cóż więc mam uczynić z Jezusem, którego nazywają Mesjaszem?» Zawołali wszyscy: «Na krzyż z Nim!» (Mt, 27, 15-26).

W chrześcijaństwie zmartwychwsta-

nie Jezusa Chrystusa jest podstawowym dogmatem wiary. Jest nadzieją na nasze życie wieczne.

Przed nami kolejne wybory, jakieś decyzje. Tak, to już po świętach, po weekendzie majowym. Czas galopuje, a my razem z nim pędzimy. No właśnie dokąd?

Zatrzymajmy się na wyborach prezydenckich, pomyślmy i zagłosujmy zgodnie ze swoim sumieniem. Żebyśmy my, nasze dzieci i nasze wnuki nie musieli czekać na „lepsze jutro”, tak jak Naród Żydowski czeka na swojego Zbawiciela po dziś dzień.

Henryk Sikora

ODPOWIEDZ UTK NA POSTULATY „SOLIDARNOŚCI”



Fot. Archiwum SZIK

Stanowisko pracy dyżurnego ruchu w LCS.

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” od dłuższego czasu zabiega o powstrzymanie nakładania dodatkowych czynności i zwiększania obciążenia pracą dyżurnych ruchu, a także czynienia go współodpowiedzialnym w każdym zaistniałym przypadku.

Nasze działania skupiły się głównie na interweniowaniu w tej sprawie w Ministerstwie Infrastruktury (spotkania z wiceministrem Piotrem Malepszakim – 20.02, 10.03, 12.03.2025 r.), w UTK (spotkanie, m. in. 12.12.2024 r.) i Zarządzie PLK oraz wystąpieniach pisemnych do ww. instytucji.

Poniżej zamieszczamy odpowiedź podpisaną przez Ignacego Górę, prezesa UTK na jedno z naszych ostatnich pism dotyczących powyższych zagadnień i szeroko pojętego bezpieczeństwa prowadzenia ruchu pociągów.

Podniesienie poziomu bezpieczeństwa

Odpowiadając na pismo z 22 stycznia 2025 r. nr SZIK 08/01/2025 („pismo”), dotyczące minimalizacji ryzyka występowania zdarzeń związanych z niezatrzymaniem się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” bądź w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomieniem pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia, pragnę zapewnić, że uwaga Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego („Prezes UTK”) nieustannie koncentruje się na podnoszeniu poziomu bezpieczeństwa w związku z rosnącą

liczbą tych zdarzeń. Zapewnienie bezpieczeństwa transportu kolejowego pozostaje jednym z priorytetowych działań Prezesa UTK.

„Solidarność” złożyła postulaty

Przedstawione przez Pana postulaty, dotyczące zintensyfikowania prac nad wprowadzeniem systemu ETCS na szlakach i w pojazdach kolejowych, poprawy jakości szkoleń dla maszynistów, zwiększenia jazd kontrolnych realizowanych przez maszynistów i instruktorów, eliminacji obowiązków niezwiązanych z prowadzeniem ruchu kolejowego przez maszynistów i dyżurnych ruchu, wprowadzenia kontroli czasu pracy dla maszynistów oraz stałego podnoszenia kultury bezpieczeństwa, są spójne z priorytetowymi kierunkami działań realizowanymi przez Prezesa UTK. Zagadnienia te były również przedmiotem dyskusji podczas grudniowego posiedzenia Zespołu ds. monitorowania bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce.

Stosowanie dobrych praktyk

Podczas tego spotkania poruszono także kwestię dobrych praktyk stosowanych przez dyżurnych ruchu w komunikacji z maszynistami. Niemniej jednak, analiza statystyk zdarzeń SPAD oraz niebezpiecznych zdarzeń z lat 2024-2025, w tym wypadku 804 w Psarach (19 kwietnia 2024 r.), incydentów C44 w Solcu Kujawskim i Trzebini (24 sierpnia 2024 r.) oraz zdarzenia w

Stargardzie (11 lutego 2025 r.), wskazuje, że dotychczasowe praktyki nie zapewniają skutecznie redukcji liczby zdarzeń tego rodzaju.

Główną przyczyną ograniczonej skuteczności stosowanych praktyk może być ich wybiórcze stosowanie w różnych sytuacjach. W obliczu narastającej liczby zdarzeń SPAD, eliminacja selektywnego stosowania dobrych praktyk staje się koniecznością.

Aby zapewnić jednolite i skuteczne stosowanie standardów bezpieczeństwa, niezbędne jest usankcjonowanie dobrych praktyk i przekształcenie ich w obowiązujące procedury.

Obciążenie pracy dyżurnych ruchu

Zaznaczyć należy, że wszelkie zmiany w procedurach i systemach pracy powinny uwzględniać obciążenie pracy dyżurnych ruchu, szczególnie tych pełniących obowiązki w Lokalnych Centrach Sterowania, w celu zapewnienia odpowiedniej ergonomii pracy.

W tym kontekście kluczowe jest podkreślenie, że prawidłowa organizacja pracy, ocena ryzyka oraz nadzór nad stanowiskami na posterunkach ruchu stanowią integralną część systemu zarządzania bezpieczeństwem, za wdrożenie którego odpowiada zarządca infrastruktury.

Wypracowanie wspólnych rozwiązań

Aby osiągnąć cel, jakim jest zapewnienie poprawy bezpieczeństwa kolejowego, konieczne jest wypracowanie wspólnych rozwiązań i ścisła współpraca na wielu płaszczyznach. Bezpieczeństwo transportu kolejowego musi być gwarantowanym standardem, a nie wynikiem przypadku lub serii sprzyjających zdarzeń. Jestem przekonany, że realizacja tego celu jest priorytetem dla wszystkich uczestników rynku kolejowego, a każde skuteczne działanie w tym kierunku zasługuje na uwagę.

Jedynie wspólne i kompleksowe działania pozwolą na ograniczenie negatywnych trendów. Dlatego też każdy przedsiębiorca, organizacja i instytucja powinny podjąć działania w ramach swoich kompetencji i uprawnień, aby zrealizować przedstawione postulaty.

Opr. Henryk Sikora

Życzenia Prezesa Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z okazji Świąt Wielkanocnych 2025

Okres Świąt Wielkanocnych to w naszej tradycji szczególny czas.

To moment refleksji nad zwycięstwem życia nad śmiercią oraz światła nad ciemnością.

W tym czasie celebrujemy też odradzanie się przyrody, odczuwamy radość

z dłuższych i coraz cieplejszych dni.

To więc także dla wszystkich czas odrodzenia i nowej nadziei.

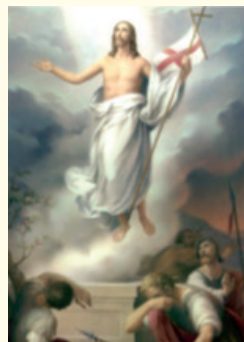
Z tej okazji, w imieniu Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., życzę

zdrowych i spokojnych Świąt Wielkanocnych.

Życzę, abyśmy wyjątkowe, świąteczne chwile spędzili w atmosferze serdecznych spotkań w gronie rodziny i przyjaciół.

Niech optymizm i pozytywna energia płynące z tego szczególnego czasu pozostaną z nami na długo, pomagając realizować tegoroczne cele osobiste i zawodowe.

Piotr Wyborski
Prezes Zarządu
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



DROGA RODZINO KOLEJARSKA!

**Chrystus
Zmartwychwstał!
Prawdziwie
Zmartwychwstał!**

W obfitujących w Boże łaski dniach Paschalnej radości przesyłam najserdeczniejsze życzenia wszystkim kolejarzom służącym z oddaniem i odpowiedzialnością naszemu społeczeństwu, całej kolejarskiej rodzinie.

Zmartwychwstały Chrystus przychodzi do nas z darem miłości i pokoju tak bardzo potrzebnym naszym rodzinom, Kościołowi, naszej Ojczyźnie, narodom umęczonym wojnami i wzajemnym niezrozumieniem. Życzę Wam silnej wiary, ufności w bezgraniczną Bożą miłość, w zwycięstwo dobra nad złem. Niech Zmartwychwstały Pan mocą swojego Ducha pomaga pokonać lęki i słabości, niech umacnia w codziennym życiu.

Życzę, aby w Świętym Roku 2025 Bóg obdarzał Was chrześcijańską nadzieją i siłą do dzielenia się nią w Waszych rodzinach i wspólnotach, w których żyjecie. Rodzinna atmosfera świątecznego stołu niech napelni Wasze serca radością, pokojem i wzajemną życzliwością.

Życzę obfitych łask i błogosławieństw od Chrystusa
Zmartwychwstałego

Krajowy Duszpasterz Kolejarzy
Lublin, Wielkanoc 2025 r.

S. Eugeniusz Wyborski



Wesołego Alleluja!

Niech Zmartwychwstanie Pańskie przyniesie Wam wewnętrzny spokój, siłę do pokonywania trudności i wiarę w lepsze jutro. Niech te święta będą pełne rodzinnego ciepła, wzajemnej życzliwości i odpoczynku od codziennych obowiązków.

Życzę, aby radość wielkanocnego poranka towarzyszyła Wam przez cały rok, a nadzieja płynąca z tajemnicy Zmartwychwstania dodawała sił w codziennym życiu zawodowym i osobistym.

Henryk Sikora
Przewodniczący
Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej
NSZZ
Solidarność



Zdrowych, pogodnych i wesołych Świąt
Zmartwychwstania Pańskiego, pełnych wiary,
nadziei i miłości.

Radosnego spotkania w gronie rodziny
i wśród przyjaciół oraz wesołego Alleluja
życzy

Żdziśław Jasiński
Przewodniczący Rady
Krajowego Sekretariatu Transportowców
NSZZ „Solidarność”



Z okazji Świąt Wielkanocnych, niosących
nadzieję i odrodzenie życia,
pragnę złożyć najserdeczniejsze życzenia.
Niech ten radosny, świąteczny czas spędzony
bez pośpiechu, troski
i zmartwień, w zdrowiu, radości i ciepłej
rodzinnej atmosferze
będzie dla Was źródłem nadziei,
siły oraz wiary.

Henryk Grymel
Przewodniczący Rady
Krajowej Sekcji Kolejarzy
NSZZ „Solidarność”



DUSZENIE ZATRUDNIENIA, NASZE POSTULATY I PRACA U PODSTAW ...



Fot. Andrzej Van-Selow

Spółki utrzymaniowe z Grupy PLK zamknęły 2024 r. dobrymi wynikami udowadniając, że są potrzebne PLK.



Fot. Andrzej Van-Selow

Rada omawiała wiele spraw i problemów efektem tego było przyjęcie dziewięciu postulatów, które zaadresowane są do zarządu PLK.



Fot. Andrzej Van-Selow

Wygaszanie prac na stanowiskach zwrotniczy i dróżnik przejazdowy spowoduje zmniejszenie zatrudnienia.

W dniu 1 kwietnia 2025 r. w siedzibie Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” (SZIK) odbyło się zebranie Rady sekcji. Miało ono na celu przede wszystkim omówienie:

- aktualnej sytuacji w PLK,
- procesów optymalizujących zatrudnienie,
- wzrostu wynagrodzenia dla pracowników PLK,
- postulatów sekcji do dialogu społecznego z władzami PLK.

Na wstępie przedstawione zostały najważniejsze zadania wykonywane przez Prezydium SZIK w okresie od 24 lutego do 1 kwietnia bieżącego roku, m.in. spotkania z przedstawicielami pracodawcy, zebrania zespołów problemowych, opiniowanie i przekazanie uwag do instrukcji wewnętrznych PLK (Ir-3, Ir-5a, Ir-5, Id-3), wystąpienia pisemne do pracodawcy i instytucji zewnętrznych, spotkania przedstawicieli „Solidarności” z Piotrem Malepszakiem, wiceministrem infrastruktury, prace zespołu redakcyjnego biuletynu „Solidarność w Peelka” oraz zebrania związkowe w terenie.

W kolejnym punkcie przewodniczący Henryk Sikora przedstawił najważniejsze informacje z posiedzenia ostatniej Rady Nadzorczej PLK obejmując swoją wypowiedzią m.in.: sytuację w Spółce, postępowanie kwalifikacyjne na członka Zarządu, wyniki finansowe spółek Grupy PLK. Przewodniczący SZIK podkreślił dobre wyniki finansowe za 2024 r., które okazały się większe od planów we wszystkich czterech spółkach (rekordowy zysk ZRK-DOM Poznań). Dzięki zaangażowaniu „Solidarności” średni poziom wynagrodzeń w tych spółkach jest wyższy niż w PLK, co jest efektem wdrożenia podwyżek w ubiegłym roku. Należy dodać, że część tych środków finansowych powinna trafić do pracowników w formie jednorazowych premii lub zasilić zakładowy fundusz świadczeń socjalnych.

Kończąc swoją wypowiedź, Henryk Sikora, członek Rady Nadzorczej PLK (przedstawiciel pracowników), przypomniał o kończącej się kadencji obecnej Rady. Zwrócił uwagę na istotną rolę, jaką pracownicy pełnią w strukturze zarządzania spółką, oraz podkreślił znaczenie ich aktywnego udziału w procesach decyzyjnych. Zaznaczył, że współpraca pomiędzy przedstawicielami pracowników w Radzie i Zarządzie pozytywnie wpływa na zachowanie spokoju społecznego w naszej Spółce.

Najważniejszym punktem zebrania było zatwierdzenie uchwałą listy postulatów, mających na celu poprawę sytuacji finansowej oraz warunków pracy pracowników. Treść zapisów została wypracowana na poprzednim zebraniu Rady i Prezydium SZIK.

Efektem naszej pracy jest opracowanie dziewięciu postulatów głównie w sprawach: podwyżki wynagrodzeń, poprawy warunków pracy (obszar BHP), szkoleń dla pracowników inżynierii ruchu i maszynistów (kierowanie pojazdami kolejowymi), posiłków profilaktycznych, utrzymania porządku i czystości w pomieszczeniach pracy, podwyższenia wskaźnika zmianowości w zespole inżynierii ruchu, a także poprawę standardów pracy w terenie.

Kolejnym „gorącym” tematem, który został przedstawiony zebranym to nowy pomysł spółki - mobilny zwrotniczy. Koleżanka Małgorzata Jędrusik w skrócie przypomniała wy-

Dokończenie na stronie 11

DRUGA CZĘŚĆ OBRAD ZESPOŁU TRÓJSTRONNEGO DS. KOLEJNICTWA

W dniu 12 marca 2025 r. w siedzibie PKP S.A. odbyła się druga część posiedzenia Zespołu Trójkątnego do spraw Kolejnictwa (zespół rozpoczął obrady 20 lutego br.). Obrazem, w których uczestniczyli przedstawiciele pracodawców kolejowych i związków zawodowych przewodniczył Piotr Malepszak, wiceminister infrastruktury.

Krajową Sekcję Kolejarzy NSZZ „Solidarność” reprezentowali: Henryk Grymel (przewodniczący KSK, współprzewodniczący zespołu), Henryk Sikora (zastępca przewodniczącego KSK) i Marek Dębski (członek Prezydium KSK).

Porządek kontynuacji obrad Zespołu Trójkątnego obejmował omówienie zagadnień związanych z:

- 1) przejęciem przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. spółki PKP Telkol (100 % udziałów w tej spółce posiada PKP S.A.),
- 2) równoważeniem konkurencyjności w transporcie,
- 3) taboru dla spółek kolejowych,
- 4) sytuacją w spółce Polregio.

PKP Telkol

W pierwszym punkcie posiedzenia Alan Beroud, prezes PKP S.A. omówił aktualny stan przygotowania do przejęcia PKP Telkol przez PLK. Stwierdził, że aktualnie prowadzona jest wycena i due diligence (proces sprawdzania spółki). Transakcja ma być zamknięta do 5 miesięcy. Przewodniczący Sikora pytał czy jest ostateczna decyzja o sposobie przejęcia spółki PKP Telkol, tj. poprzez zakup przez PLK 100 % udziałów, które są w posiadaniu PKP S.A. Prezes potwierdził, że nie ma mowy o przejęciu zorganizowanej części przedsiębiorstwa tylko realizowana jest procedura zakupu.

Konkurencyjna kolej

Najbardziej obszerną sprawą dyskusowaną przez zespół było równoważenie konkurencyjności w transporcie, a precyzyjnie określając pomiędzy transportem samochodowym i kolejowym. Padło wiele przykładów mówiących o tym, że za transport samochodowy jest faworyzowany. Ewentualnym przykładem jest to, że przewoźnik samochodowy nie ponosi kosztów dostępu do drogi, a przewoźnik kolejowy płaci za dostęp do infrastruktury. Jakby tego było mało to 30 % kosztów za przejazd pociągu to cena energii elektrycznej (coroczny wzrost).

Przewodniczący Grymel zabierając głos w tym punkcie obrad mówił o problemach przewoźników kolejowych, które dotyczą

wszystkich co widać m. in. po „topniejącym” zapotrzebowaniu na przewozy towarów kolejaj, a to przekłada się na wyniki finansowe, czego przykładem jest PKP Cargo. Kiedyś ta spółka przewoziła tyle ile obecnie wszyscy przewoźnicy towarowi – cały rynek przewoźników kolejaj.

Minister Malepszak mówił m. in. o konieczności dalszego podnoszenia efektywności działalności spółek kolejowych oraz planowanych rozwiązaniach legislacyjnych, które w pierwszej kolejności mają dotyczyć wprowadzenia opłat dla przewoźników drogowych na wszystkich drogach krajowych (ok. 18 tys. km).

Tabor dla przewoźników kolejowych

Kolejny punkt obrad poprzedzony był prezentacją omówioną przez Janusza Malinowskiego, prezesa PKP Intercity. Wynika z niej bardzo duże zaangażowanie środków finansowych z różnych źródeł (w tym środki własne z części planowanego w br. zysku w wys. ok. 500 mln zł) na inwestycje taborowe (głównie zakup lokomotyw wielosystemowych i wagonów). Wszystko to ma na celu poprawiać efektywność spółki i zwiększyć przewozy pasażerów (ok. 88 mln pasażerów w 2025 r.) oraz przygotować PKP Intercity na konkurencję z przewoźnikami zagranicznymi, którzy mogą pojawić się w naszym kraju po otwarciu rynku kolejowych przewozów pasażerskich w 2030 r.

Sytuacja w Polregio

Na drugim biegunie inwestycyjnym jest największy polski przewoźnik Polregio. Prezes tej spółki Krzysztof Pietrzykowski w przygotowanej przez siebie prezentacji uwypuklił bardzo złożone i pogłębiające się problemy, w tym ten największy – brak taboru. Ok. 42 % obecnie eksploatowanego przez Polregio taboru z powodów „śmierci” technicznej do 2030 r. będzie wycofana z użycia. Spółka szuka taboru używanego poza granicami Polski, który mógłby „od zaraz” uzupełnić braki. Dodatkowym problemem jest „wypychanie” Polregio z terenu niektórych województw gdzie działają koleje samorządowe co może doprowadzić w najbliższej przyszłości do ograniczenia działalności przewoźowej przez tę spółkę do 6 województw. W takiej sytuacji deklarowano, że przewoźnicy samorządowi przejęliby pracowników z Polregio.

Przewodniczący Dębski zabierając głos w dyskusji przypomniał z czego biorą

się obecne problemy Polregio. To przede wszystkim brak gospodarza (chory układ własnościowy, gdzie współudziałowcem jest 16 samorządów wojewódzkich, również tych, którzy mają „swoje” spółki, o których interes dbają), brak środków na inwestycje w tabor (obiecane środki z KPO dedykowane zakupowi taboru przejęły spółki samorządowe), przejmowanie najbardziej dochodowych tras przez spółki marszałków. Przypomniał również, że w ubiegłym roku spółka przewiozła ponad 100 mln pasażerów bez pomocy kogokolwiek taboru, który ma średnio 34 lata – ludzi do pracy i szkół (to nie są przewozy biznesowe) docierając do miejscowości, gdzie nikt nie wjeżdża, a Polregio poprzez to zapobiega wykluczeniu komunikacyjnemu. Zadał pytanie jak Polregio upadnie, to kto i czym przewiezie tych pasażerów?

Minister Malepszak wyraził potrzebę przejęcia przez Ministerstwo Infrastruktury nadzoru właścicielskiego nad Polregio. Dostrzega także problemy, które zostały omówione. Zaznaczył, że podejmowane są działania umożliwiające dofinansowanie do zakupu nowego taboru dla Polregio ze Społecznego Funduszu Klimatycznego i Funduszu Modernizacji (tabor byłby dostępny dopiero do 2032 r.).

Podsumowanie

W podsumowaniu strona związkowa przypomniała, że celem zespołu jest przede wszystkim wypracowanie wspólnych ustaleń do dalszych działań przez stronę rządową, a nie tylko przyjęcie informacji.

Przewodniczący Sikora zaproponował żeby następne spotkanie zespołu odbyło się w czerwcu, gdyż w trakcie dwudniowych obrad padło kilka deklaracji terminowych, jak chociażby opracowanie i upublicznienie programu restrukturyzacji PKP Cargo, który ma być gotowy w maju. Była by możliwość poznania postępu prac w sprawach, o których dyskutował zespół.

Minister Malepszak przyznał, że jako strony uczestniczące w zespole powinniśmy się spotkać za kilka miesięcy, a najlepiej we wrześniu.

Końcowym dokumentem z dwóch części posiedzenia zespołu będzie protokół sporządzony przez ministerstwo. Ważnym jest aby strona rządowa znalazła rozwiązania dla dobra spółek kolejowych, ograniczające ryzyka w ich działalności i tworzące warunki do rozwoju oraz stabilnej pracy dla ich pracowników.

Henryk Sikora

UREALNIĆ ZAŁOŻENIA DO NOWYCH ZADAŃ ZWROTNICZEGO !

W dniu 19.03.2025 r. w siedzibie Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” (SZIK) odbyło się spotkanie zespołu problemowego sekcji do spraw inżynierii ruchu. Oprócz członków zespołu i Prezydium SZIK uczestniczyli w nim przedstawiciele Centrali PLK: Magdalena Jończyk, dyrektor Biura Spraw Pracowniczych i Łukasz Górnicki, pełnomocnik Zarządu, dyrektor koordynujący projekt mobilnego zwrotniczego.

Tematem dyskusji było wdrożenie tego projektu i zmiana organizacji pracy zwrotniczego oraz pozyskanie kadr na stanowisko dyżurnego ruchu. Dyrektor przedstawił i omówił w formie prezentacji realizowany przez Spółkę projekt wdrożenia mobilnego zwrotniczego, który ma na celu usprawnić oraz poprawić jego warunki pracy, dostosować pracę do przemian jakie zachodzą w zakładach (m. in. coraz większe prędkości pociągów) oraz umożliwić podniesienie kwalifikacji zawodowych zatrudnionym pracownikom.

W ramach projektu korzyścią dla sekcji ma być uzupełnienie braków w zespole dyżurnych ruchu (powstaną głównie z powodów przewidywanych odejść na emerytury), a także pozyskanie nowych samochodów.

Pilotaż przeprowadzono w czterech zakładach, w: Olsztynie, Gdyni, Rzeszowie i Wałbrzychu. Zdaniem Spółki został on pozytywnie oceniony przez zakłady i pracowników. Zgodnie z założeniami projektu na obecną chwilę powstaną 79 zespołów mobilnych zwrotniczych zainicjowanych przez sekcje i zakłady, które miały swobodę w przygotowaniu propozycji, bez narzucania przez Centralę obszaru działania, a także czasu realizacji poszczególnych czynności wykonywanych przez zwrotniczego.

Prezentacja i opinie pokazują same plusy i zyski zarówno dla pracowników jak i pracodawcy, ale rzeczywistość nie jest już tak pozytywnie oceniana jak by się mogło wydawać. Według obliczeń czas na oględziny jednego rozjazdu to około 3,5 minuty - około 100 rozjazdów w czasie 12 godzin to średnia norma dla pracownika. Przejazd samochodem to niejednokrotnie około 100 km w jedną stronę.

Związek nie jest przeciwny zmia-

nom. Chcemy żeby czas pracy mobilnego zwrotniczego był dostosowany do rzeczywistych możliwości wykonywania czynności oględzin na przydzielonym obszarze. W niektórych miejscach zwrotniczy mobilny się sprawdza. Warunkiem jest realnie podejście do jego zadań, zaplanowanie czynności „na gruncie”, w zgodzie z przepisami BHP i instrukcją id-4, analizując krok po kroku, z oszacowaniem średnich czasów na wykonanie każdej czynności włącznie z rzeczywistymi czasami przejazdów.

Na spotkaniu przedstawiliśmy naszą analizę, którą przeprowadziliśmy na podstawie losowo wybranych lokalizacji zespołów mobilnych z naliczeniem czasu na każdą czynność.

Wskazaliśmy, że propozycja czasu pracy na wykonanie powierzonych czynności jest zbyt krótka by ją zrealizować bezpiecznie i zgodnie z przepisami. Uważamy, że presja czasu spowoduje, że pracownicy będą wykonywać czynności byle jak, by zrealizować zadania, które muszą wykonać.

Podczas spotkania padło szereg pytań między innymi: czy przewiduje się zmiany przepisów w zakresie ograniczenia zakresu obowiązków zwrotniczego mobilnego jedynie do oględzin, bez konserwacji rozjazdów i usuwania drobnych usterek stwierdzonych podczas oględzin? Pytano także, kto by miał dokonywać konserwacji rozjazdów i w jakim składzie osobowym?

Zadano również pytanie odnośnie sposobu ostrzegania mobilnego zwrotniczego, który będzie wykonywał swoje czynności w odległości wielu kilometrów od nastawni, co nie gwarantuje bezpiecznej komunikacji drogą radiową pomiędzy zwrotniczym a dyżurnym ruchu.

Na te pytania nie uzyskaliśmy jednoznacznej odpowiedzi, co pokazuje, że projekt wdrożenia mobilnego zwrotniczego ma luki i musi zostać dopracowany, tak aby zwrotniczy mógł w sposób bezpieczny i dokładny wykonać swoje obowiązki nie działając pod presją czasu.

Spotkanie zakończyliśmy z nadzieją na ponowną analizę i rozważne podejście do poruszonych zagadnień. Życzylibyśmy sobie by wdrażany program był ewolucją a nie rewolucją.

Małgorzata Jędrusik

Dokończenie ze strony 1

„SOLIDARNOŚĆ” CHCE PODWYŻKI WYNAGRODZEŃ

nieniu wniosku wskazała na wskaźniki i okoliczności przemawiające za podwyżką porównywalną do tej z ubiegłego roku, są to m. in.:

- prognozowany wzrost płac w gospodarce narodowej, który ma wynieść 7 %,
- minimalne wynagrodzenie za pracę, które od 1 stycznia 2025 r. wzrosło z kwoty 4 300 zł do kwoty 4 666 zł, tj. o ponad 8 %,
- wzrost kosztów utrzymania gospodarstw domowych (np. wzrost cen żywności, mediów),
- wzrost wydajności pracy, który widoczny jest w kilku obszarach działalności PLK m.in. praca niższym zatrudnieniem niż zakłada plan, optymalizacja zatrudnienia (realizacja programów eliminujących niektóre zespoły pracownicze), większa praca eksploatacyjna wykonana mniejszym zatrudnieniem spowodowanym modernizacją linii i zmniejszeniem ilości posterunków ruchu,
- sytuacja na rynku pracy – zapotrzebowanie na pracowników o określonych kompetencjach oraz ciągła potrzeba uzupełniania kadr wymuszona odejściami na emerytury, renty, presja konkurencji firm zewnętrznych poprzez oferowanie bardziej atrakcyjnych wynagrodzeń.

W sprawie podwyżki wynagrodzeń, będą prowadzone rozmowy, a o ich przebiegu będziemy na bieżąco informować.

Henryk Sikora

Dokończenie ze strony 3

zawodowej i jak ważną rolę odgrywa to pomocnicze stanowisko w bezpiecznym prowadzeniu ruchu pociągów. To m. in. dzięki tym pracownikom można skutecznie przyczynić się do wykrycia zagrożenia i uniknąć niebezpiecznych sytuacji dla życia i zdrowia użytkowników ruchu kolejowego.

Realizacja projektu mobilnego zwrotniczego opartego na realiach i rzeczywistości (którą mamy w terenie), poprzez rozważne decyzje, to krok w zapewnieniu bezpieczeństwa i efektywności pracy.

Henryk Sikora



PLK SA WZMACNIA SWOJĄ POZYCJĘ NA ARENIE EUROPEJSKIEJ.

Prezes spółki wybrany na Wiceprzewodniczącego Zarządu Stowarzyszenia Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej

4 marca br. Piotr Wyborski – Prezes Zarządu Polskich Linii Kolejowych S.A. został jednogłośnie wybrany przez Zgromadzenie Ogólne Stowarzyszenia Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej (European Rail Infrastructure Managers) na stanowisko Wiceprzewodniczącego Zarządu tej organizacji. Choć spółka PLK SA jest aktywnym członkiem stowarzyszenia od 2010 r. to właśnie

teraz, po raz pierwszy w historii, Prezes Polskich Linii Kolejowych wszedł w skład jego zarządu.

Stowarzyszenie EIM zostało założone w 2002 roku w ramach liberalizacji rynku kolejowego w Unii Europejskiej, w celu reprezentowania i promowania interesów swoich członków - europejskich zarządców infrastruktury kolejowej wobec odpowiednich instytucji europejskich i

zainteresowanych stron z sektora. EIM, z siedzibą w Brukseli, jest zarejestrowane jako międzynarodowe stowarzyszenie non-profit zgodnie z prawem belgijskim i jest jedną z 11 europejskich organizacji kolejowych uznanych przez Komisję Europejską za „organ przedstawicielski sektora kolejowego”.

Strona EIM: <https://eimrail.org/eim/>

ROSNA MOŻLIWOŚCI PRZEWOZÓW TOWARÓW NA SIECI PLK SA. SKORZYSTA GOSPODARKA KRAJOWA



Pociągi towarowe przyspieszyły. PLK SA podniosły parametry dla składów cargo na prawie 1 500 toro-kilometrów linii. Dzięki temu ładunki mogą być sprawniej dowożone do polskich portów oraz na linii wschód - zachód.

Konsekwentnie realizowane procesy inwestycyjny i utrzymaniowy wpływają korzystnie na ruch pasażerski i towaro-

wy. Wyższe parametry eksploatacyjne (prędkość, dopuszczalne naciski, skrajnia taboru) na sieci kolejowej są szczególnie istotne dla przewoźników cargo, bowiem realizacja tych połączeń jest bardziej wymagająca.

Wraz z wdrożeniem nowego rozkładu jazdy w grudniu ubiegłego roku, Polskie Linie Kolejowe S.A. podniosły parametry eksploatacyjne dla pociągów towarowych na prawie 1 500 toro-kilometrów linii. Sprawniej mogą być przewożone ładunki na liniach między Poznaniem a Szczecinem, Chorzowem a Tczewem, Wrocławiem a Międzyziesiem czy Warszawą a Białymstokiem. Konsekwencją podnoszenia parametrów dla pociągów towarowych jest ich szybsza jazda i sprawniejsze dostarczanie ładunków.

W 2024 roku pociągi towarowe na sieci PLK SA osiągnęły średnią prędkość handlową (wynikającą z opracowanych

rozkładów jazdy) wynoszącą 34 km/h, co stanowi wzrost aż o 2 km/h w stosunku do roku 2023. Natomiast same pociągi intermodalne osiągnęły średnią prędkość handlową na poziomie 41 km/h.

– Na średnią prędkość pociągów towarowych mają wpływ parametry eksploatacyjne toru danej linii kolejowej. Podniesienie średniej prędkości o 1 km/h to duże wyzwanie, osiągalne dzięki skutecznej realizacji inwestycji i prac utrzymaniowych. Kolejne istotne zadania, w tym te na linii Skierniewice – Łuków czy Ełk – Białystok, zaowocują usprawnieniem ruchu towarowego i przyczynią się do ponownego wzrostu średniej prędkości handlowej dla cargo – powiedział Krzysztof Waszkiewicz, Członek Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. odpowiedzialny za utrzymanie infrastruktury.

PKP PLK

ZESPOŁY PROBLEMOWE

W 2021 roku dzięki działaniom SZIK w Spółce powołane zostały Zespoły Problemowe. Działają one w czterech obszarach: drogowym, automatyki, inżynierii ruchu oraz BHP.

Działalność każdego z zespołów można opisać w prosty sposób. Zespół ds. automatyki zajmuje się opiniowaniem instrukcji w tej dziedzinie jak również wnosi uwagi do pracy automatyków, wypracowuje stanowiska dla prezydium, na podstawie których tworzone są pisma do prezesa Spół-

ki. Analogiczne działają pozostałe zespoły.

W okresie 2023-2028 powołany został nowy zespół ds. spółek Grupy PLK. Zatem w obecnym czasie działają pięć zespołów w określonych obszarach, zmienili się ich członkowie i prowadzący, lecz ich rola doradcza oraz opiniująca została niezmienna.

Spółka przez ostatnie lata wprowadziła nowe technologie co pociągnęło za sobą zmianę organizacji pracy. Niektóre ze stanowisk zostały zlikwidowane a inne obciążone dodatkowymi obowiązkami, dlatego praca zespołów ma ogromne znaczenie. Przykładowe sprawy jakimi zajmowały się zespoły

to: wprowadzenie nowej instrukcji Ia5, wzrost ceny bonów żywnościowych, zmiany w przepisach dotyczących prowadzenia ruchu, naliczanie zatrudnienia na poszczególnych stanowiskach oraz szeroka gama przepisów BHP łącznie z odzieżą ochronną czy też wyposażaniem stanowisk w fotele biurowe lub monitory.

Pracownicy mogą zgłaszać poszczególnym zespołom swoje uwagi, na pewno zostaną one rozpatrzone co pozwoli ulepszyć warunki pracującym na danych stanowiskach osobom.

Roman Kowalski

darzenie z dnia 19.03.2025 r. Wówczas to w siedzibie sekcji odbyło się spotkanie zespołu problemowego do spraw inżynierii ruchu przy udziale Prezydium SZIK, a także Magdaleny Jończyk, dyrektor Biura Spraw Pracowniczych i Łukasza Górnickiego, pełnomocnika Zarządu ds. zarządzania operacyjnego. Jak wynikało z relacji taka „rewolucja” ma na celu usprawnić oraz poprawić warunki pracy zwrotniczego, a także dostosować jego pracę do zachodzących zmian w poszczególnych zakładach i pozyskać kadry na stanowisko dyżurnego ruchu.

Owocem tego spotkania było obszerne pismo (jego treść zamieszczamy w bieżącym nr biuletynu), które wystosowaliśmy do Zarządu zawierające postulaty sekcji, jak należałoby zorganizować prace mobilnego zwrotniczego w oparciu chociażby o ... zdrowy rozsądek (jeżeli ktoś nie rozumie znaczenia i zadań

przypisanych do tego stanowiska).

Zachowując kolejność obrad Roman Kowalski omówił pracę pięciu zespołów problemowych SZIK, których spotkania od początku roku przyczyniły się do wypracowania części postulatów, zaopiniowania projektów instrukcji służbowych przekazanych przez pracodawcę. Nie można zapominać o wypracowanych przez zespoły treści merytorycznych (to właściwie zasługa przewodniczących tych zespołów), stanowiących często „wkład” do pism kierowanych do Zarządu PLK.

Przechodząc do zagadnień dotyczących rozwoju związku, został podany termin szkolenia zaplanowany na dzień 20.05.2025 r. Warsztaty specjalistyczne posłużą przedstawicielom komisji zakładowych do doskonalenia swoich umiejętności i nabycie wiedzy tak potrzebnej liderom związkowym (czy potrafią

z tego skorzystać?). Tematem zbliżającego się szkolenia będzie - „prowadzenie obowiązkowej dokumentacji związkowej”.

W rozwój związku wpisują się również działania medialne związku, artykułowane poprzez stronę internetową SZIK. W tym obszarze zakupione zostały usługi na hostingu home.pl w ramach których jest nowy adres strony <https://szik-solidarnosc.org.pl> (bezpieczna strona www), domena szik-solidarnosc.pl.org.pl oraz certyfikat SSL, zabezpieczenie korespondencji mailowej, antyspam, bezpłatna pomoc techniczna. Ponadto adresy dla użytkownika z przydzielonym e-mailem oraz tzw. alias, np. przewodniczący@szik-solidarnosc.org.pl – alias: h.sikora@szik-solidarnosc.org.pl. Parafrazując słowa Neila Armstronga (na Księżycu) - „jeden mały krok dla członka związku, jeden wielki skok dla Solidarno-

ści w PLK”.

W informacjach dla związkowców omówiony został harmonogram wydarzeń, które można ująć w slogan - „Nie samą pracą człowiek żyje”. Czyli pracownik potrzebuje również odpoczynku, relacji, rozrywki i rozwoju (oczywiście we właściwych proporcjach). Wychodząc naprzeciw tym potrzebą „Solidarność” przedstawiła listę przyszłych wydarzeń sportowych:

- turniej szachowy z okazji 45. rocznicy powstania NSZZ „Solidarność” (23.05.2025 r.),
- IV Turniej piłki nożnej o puchar SZIK w Zduńskiej Woli (30.05.2025 r.),
- mistrzostwa Polski drezyn ręcznych w Wieruszowie (14.06.2025 r.).

W podsumowaniu obrad nie zabrakło przypomnienia (planów) uczczenia 20. rocznicy budowy sztandaru SZIK, którą zaplanowano na listopad 2025 r.

Na koniec zebrania głos zabrał kolega Marian Baczyński, przewodniczący zakładowej „Solidarności” w ZLK Opole, który w swoim wystąpieniu odczytał podziękowania dla czterech organizacji NSZZ „Solidarność” z IZ, które w 2024 r. wsparły finansowo powodzian z jego zakładu. Były to: Częstochowa, Siedlce, Ostrów Wielkopolski i Wałbrzych. Podziękowania zostały przekazane w formie pamiątkowych tabliczek z wygrawerowanym tekstem:

„Dziękuję Wam za ogromną wrażliwość, wielkie serce i otwartość na potrzeby drugiego człowieka. Niech dobro, które okazaliście, wróci do Was ze zdwojoną siłą”

Opracował:
Andrzej Van – Selow

TURNIEJ SZACHOWY

Z OKAZJI 45. ROCZNICY POWSTANIA NSZZ „Solidarność”

23 MAJA 2025 r.
START: godz. 11:00

Warszawa
ul. Wileńska 2
Dworek PLK SA



Turniej rozegrany zostanie systemem szwajcarskim na dystansie 9 rund. Czas gry jednej partii 15 minut dla zawodnika

W trakcie turnieju zapewnimy:
napoje, catering, nagrody indywidualne dla najlepszych zawodników oraz puchary dla 3 pierwszych zespołów (min. 3 zawodników z zakładu)

Każdy zawodnik otrzyma pamiątkowy dyplom oraz gadżety upamiętniające 45 lat NSZZ „Solidarność”

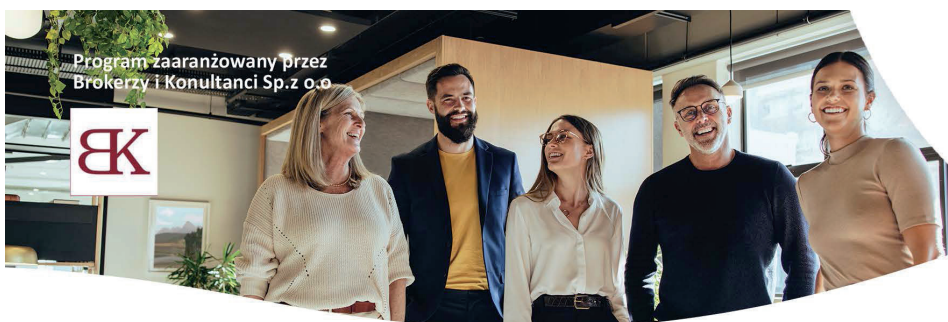
Wpisowe 30 zł od osoby. Zgłoszenia członków NSZZ „Solidarność” będących pracownikami PLK lub spółek Grupy PLK należy kierować na adres e-mail: mariuszpilichowski@o2.pl. Dodatkowe informacje: tel. 666 902 538 lub 601 417 457. Ilość miejsc ograniczona.

ORGANIZATOREM WYDARZENIA JEST SEKCJA ZAWODOWA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa, e-mail: plk@tsk.org.pl, www.plk.tsk.org.pl

WYDAWCA: Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa; tel.: 22 473 26 82, www.plk.tsk.org.pl. Redaguje zespół: Henryk Sikora, Zdzisław Jasiński, Piotr Pazera, Małgorzata Jędrusik, Roman Kowalski, Andrzej Van-Selow.

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

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania zmian tytułów i w tekstach.



TUZ
UBEZPIECZENIA

GRUPOWE UBEZPIECZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI MATERIALNEJ PRACOWNIKÓW

zrzeszonych w Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej i innych sekcjach zawodowych KSK

NSZZ
Solidarność

Oferta dla wszystkich członków NSZZ Solidarność, którzy:



- ponoszą odpowiedzialność za szkody wyrządzone pracodawcy swoim działaniem lub zaniechaniem oraz którzy w czasie wykonywania swoich obowiązków służbowych korzystają z powierzonego im mienia
- wykonują pracę w terenie (np. maszynistów, dyżurnych ruchu, dróżników, nastawniczych, torowozowców, automatyków, lub w biurze, np. pracowników administracyjnych - zatrudnionych w spółkach kolejowych (m.in. PKP PLK S.A., spółkach naprawczych, Polregio).

Przedmiot ubezpieczenia:

Przedmiotem ubezpieczenia jest odpowiedzialność cywilna ubezpieczonego za szkody

- wyrządzone pracodawcy wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków pracowniczych,
- wyrządzone nieumyślnie, w tym wskutek rażącego niedbalstwa,
- które miały miejsce na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Suma gwarancyjna to:



- 3-krotność miesięcznego wynagrodzenia brutto ubezpieczonego,
- do 18 000 zł na jedno zdarzenie,
- do 54 000 zł na wszystkie wypadki zaistniałe w okresie 12 miesięcy trwania ubezpieczenia.

Ubezpieczenie zapewnia również:

- a) pokrycie niezbędnych kosztów postępowania sądowego w sprawach cywilnych i karnych, toczących się przeciwko ubezpieczonemu, w związku z zaistniałą szkodą,
- b) pokrycie kosztów poręczenia majątkowego, w celu uniknięcia tymczasowego aresztowania ubezpieczonego,
- c) pokrycie kosztów postępowania pojednawczego.

Suma gwarancyjna za pkt. a, b i c łącznie wynosi maksimum 15 000 zł.

Ubezpieczyciel odpowiada za wszystkie szkody rzeczowe powyżej 100 zł.

Składka

4 zł
miesięcznie!

Czyli około 13 groszy dziennie!



**Jak przystąpić
do ubezpieczenia?**

Wystarczy zgłosić się do przewodniczącego organizacji zakładowej NSZZ „Solidarność” działającej na terenie danego zakładu w celu złożenia deklaracji przystąpienia do ubezpieczenia.