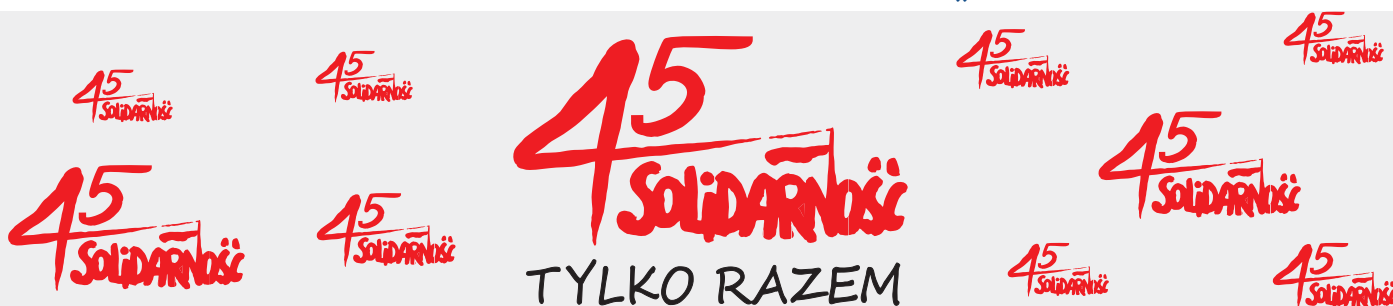


NSZZ

SOLIDARNOŚĆ

nr 05 (213)

maj 2025 r.

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

ROZMOWY W SPRAWIE PODWYŻKI

23 kwietnia 2025 r. w siedzibie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. odbyło się spotkanie przedstawicieli Spółki pod przewodnictwem Piotra Wyborzkiego, prezesa PLK ze związkami zawodowymi. Jego głównym celem było omówienie podwyżki wynagrodzeń dla pracowników PLK. Sekcję Zawodową Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” reprezentowali: Henryk Sikora, przewodniczący, Piotr Pazera i Roman Kowalski, zastępcy przewodniczącego sekcji.

W pierwszej części spotkania związkowcy zostali zapoznani z aktualną sytuacją finansową Spółki oraz możliwościami wysokości podwyżki wynagrodzeń, która jest zaplanowana w br.

Przedstawiono także wysokości średniego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw i gospodarce narodowej, które są niższe o ok. 800 zł niż średnie wynagrodzenie w PLK w 2024 r. (wynosi ono ponad 9 000 zł). Dyskutowano także w sprawie zmian w przepisach zewnętrznych, które mogą z najniższego wynagrodzenia w kraju „wyrzucić” wszystkie dodatki. Pomyślnie PLK na taką sytuację są zmiany w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy obowiązującym w Spółce i wliczenie niektórych dodatków do wynaga-

Dokończenie na stronie 6

„PILNUJcie POLSKI”

W dniach 24-25 kwietnia 2025 r. odbył się 32. Krajowy Zjazd Delegatów NSZZ „Solidarność” w Kołobrzegu. Delegaci przez dwa dni dyskutowali i głosowali nad zmianami do Statutu Związku. To główny cel zjazdu, którego hasłem było „Tylko razem”.

Piotr Duda, przewodniczący „Solidarności” powiedział przy jego otwarciu: „Chcemy rozpocząć obchody 45. rocznicy powstania „Solidarności”, ale także podziękować Prezydentowi za lata współpracy”.

W pierwszym dniu obrad było jeszcze obszernie sprawozdanie z działalności „Solidarności” z ostatnich 18

miesięcy, tego co zostało zrobione dla ludzi w wielu obszarach pracy Związku. Przypomniane zostały również związkowe inicjatywy, jak choćby akcja protestacyjna „Precz z Zielonym Ładem” i zbieranie podpisów pod projektem ogólnokrajowego referendum za odrzuceniem tej wyniszczającej polską gospodarkę ideologii.

Wśród wielu dostojnych gości zjazdu obecny był Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Andrzej Duda.

W materiale wideo przypomniano wspólne inicjatywy i ustawy, które udało się wprowadzić dzięki współpracy Prezydenta RP i Związku w ostatnich

Dokończenie na stronie 2

„SOLIDARNOŚĆ” W SPORZE ZE SPÓŁKĄ PLK

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” na początku kwietnia 2025 r. działając z upoważnienia zakładowych organizacji związkowych, na podstawie postanowień Porozumienia w sprawie wzajemnych zobowiązań stron ZUZP dla pracowników PLK (dialog społeczny) wystąpiła do Zarządu PLK z żądaniem realizacji 9 postulatów.

Dotyczą one najważniejszych spraw, którymi „żyją” obecnie pracownicy PLK, w zakresie poprawy warunków pracy i płacy, a także wszystkich grup pracowniczych, bo taką rolę spełnia NSZZ „Solidarność” reprezen-

tujący załogę Spółki.

Wśród postulatów znalazły się żądania:

- wdrożenia podwyżki wynagrodzeń,
- wzrostu wartości posiłku profilaktycznego,
- utrzymania pomieszczeń pracy w czystości i porządku, a szczególnie pomieszczeń nastawni (LCS), poprzez zlecenie utrzymania czystości i porządku firmom zewnętrznym,
- podwyższenia wskaźnika zmianowości w zespole inżynierii ruchu,

Dokończenie na stronie 7

Z PRAC RADY NADZORCZEJ

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

16 kwietnia 2025 r.

Miesiąc kwiecień był wyjątkowo pracowity dla Rady Nadzorczej Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Postępowanie kwalifikacyjne na członka Zarządu, badanie sprawozdania finansowego, to kluczowe i ważne zagadnienia, a oprócz nich wiele spraw związanych z nadzorem nad bieżącą działalnością Spółki.

16 kwietnia 2025 r. na dodatkowym posiedzeniu Rada przeprowadziła przesłuchania sześciu kandydatów na członka Zarządu PLK ds. transformacji cyfrowej. Były to osoby, które spełniały kryteria w ogłoszonym przez Radę postępowaniu kwalifikacyjnym. W trakcie przesłuchań członkowie Rady przyznawali kandydatom punkty za każdą odpowiedź na przyjęte wcześniej przez Radę pytania oraz za kompetencje i predyspozycje do pełnienia funkcji. Kilkugodzinne przesłuchania zakończyły się przerwą, a decyzja o wyborze najlepszego kandydata miała zapaść na następnym zebraniu Rady.

22 kwietnia 2025 r.

Nowy członek Zarządu

Jednym z głównych punktów posiedzenia Rady Nadzorczej PLK 22 kwietnia 2025 r. był wybór członka Zarządu PLK ds. transformacji cyfrowej. Była to kontynuacja tematu rozpoczętego przesłuchaniami kandydatów, które miały miejsce 16 kwietnia br.

Ostatecznie po przeprowadzeniu całej procedury rekrutacyjnej Rada wybrała na to stanowisko Krzysztofa Drozdowskiego, który uzyskał największą ilość punktów (dotychczas naczelnik wydziału w Centrali PLK).

Sprawozdania za rok 2024

Rada omówiła obszerne dokumenty związane ze sprawozdawczością finansową PLK za rok 2024 (rok obrotowy zakończył się 31.12.2024 r.).

Ważnym punktem obrad, było spotkanie z przedstawicielami firmy audytorskiej, która zajmowała się badaniem finansów Spółki (ta sama, która badała finanse PLK rok temu). Wyrazili

oni swoje uwagi oraz omówili tworzenie rezerw, które mają swoje prawne uzasadnienie i odnoszą się do aktualnej sytuacji finansowej PLK.

Rada przyjęła do wiadomości, że wynik finansowy Spółki w 2024 r. będzie wyraźnie lepszy niż ten za 2023 r.

Rada rozpatrywała także: sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki oraz sprawozdanie z prac Rady Nadzorczej. Z uwagi na terminy zakończenia badania i korekty w sprawozdaniu finansowym, które są dokonywane przez firmę audytorską sprawozdania miały zostać przyjęte na dodatkowym posiedzeniu Rady Nadzorczej.

Inne tematy

Rada zajmowała się również m.in. następującymi sprawami: czynnościami nadzorczymi i opiniami dotyczącymi sprawozdań PLK za 2024 r. wyrażonymi przez Komitet Audytu Rady Nadzorczej, regulacjami dotyczącymi celów zarządczych dla poszczególnych członków Zarządu PLK na 2025 r., realizacją inwestycji, w tym postępami prac przy drążeniu tunelu średnicowego w Łodzi, stanem realizacji projektu budowy systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych i trwającymi mediacjami przy udziale Prokuratury Generalnej z wykonawcą tego projektu spółką Nokia (lider konsorcjum), efektywnością wykorzystania komercyjnego powierzchni zarządzanej przez PLK (m. in. dworce w Warszawie Zachodniej i Łodzi Fabrycznej), przeniesieniem własności składników infrastruktury kolejowej oraz gruntów pod liniami kolejowymi (przeniesienie części przedsiębiorstwa PKP S.A. do PLK), planami elektryfikacji linii kolejowych, pozytywnym

rozpatrzeniem wniosku Zarządu ws. prac remontowych linii kolejowej nr 33 (odcinek Rypin-Brodnica), pokrywaniem kosztów wstrzymania ruchu kolejowego (imprezy masowe), kontrolami przeprowadzonymi przez Biuro Audytu i Kontroli PLK i instytucje zewnętrzne, bezpieczeństwem systemów kolejowych (informatycznych), założeniami do Strategii PLK do 2030 r. oraz przeglądem uchwał przyjętych przez Zarząd PLK (od ostatniego posiedzenia Rady).

30 kwietnia 2025 r.

Zgodnie z ustaleniami, Rada Nadzorcza dodatkowo obradowała (w systemie zdalnym) 30 kwietnia 2025 r. Po wysłuchaniu wyjaśnień firmy audytorskiej do ostatecznej wersji sprawozdania finansowego PLK za 2024 r. i omówieniu sprawozdań przez Zarząd PLK Rada przyjęła następujące sprawozdania: sprawozdanie finansowe PLK i sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki oraz sprawozdanie Rady Nadzorczej.

Następnym etapem będzie rozpatrzenie i zatwierdzenie sprawozdań przez Walne Zgromadzenie PLK (jest nim minister infrastruktury).

Było to jedno z ostatnich posiedzeń Rady Nadzorczej w kadencji, która dobiegnie końca po przyjęciu sprawozdania finansowego PLK za rok 2024 przez Walne (prawdopodobnie będzie to czerwiec).

Niestety dotychczas nie zostały podjęte żadne procedury umożliwiające zasiadanie w Radzie Nadzorczej w nowej kadencji przedstawicieli pracowników (dotychczas były to 3 osoby w 9 osobowej Radzie).

Henryk Sikora

Dokończenie ze strony 1

10 latach. Do najważniejszych należą: obniżenie wieku emerytalnego, ustawa ograniczająca handel w niedziele, tarcze covidowe czy likwidacja syndromu pierwszej dniówki.

Na zakończenie swojego wystąpienia prezydent zaapelował do „Solidarności”: „Pilnujcie Polski, tak, jak zawsze do tej pory to robiliście. Pilnujcie Polski, bo ja, z oczywistych przyczyn, za chwilę robić tego z Pa-

łacu Prezydenckiego już nie będę mógł”.

W trakcie swojej obecności na zjeździe Prezydent Andrzej Duda dokonał wręczenia odznaczeń państwowych kilkunastu osobom. Wśród nich był także nasz kolega, przewodniczący zakładowej „Solidarności” w Zakładzie Linii Kolejowych w Szczecinie Adam Ratyński.

Henryk Sikora

Dokończenie ze strony 1

grodzenia zasadniczego.

Informacja przygotowana przez Zarząd zawierała kwotę podwyżki w wysokości 280 zł, średnio na pracownika w wynagrodzeniu zasadniczym (5.5 % wzrostu od średniego zasadniczego na 31.12.2024 r.). Przewidywany termin wdrożenia podwyżki to 1 lipca 2025 r.

Przewodniczący Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ

„Solidarność” przytaczał argumenty mówiące o podwyżce w wyższej kwocie. Wśród nich znalazły się m. in. argumenty o wzroście efektywności pracy. Spółka realizuje swoje zadania eksploatacyjne i utrzymaniowe niższym zatrudnieniem.

Świadczą o tym prowadzone od lat modernizacje linii kolejowych, które eliminują posterunki ruchu, a tym samym zmniejszają ilość pracowników w inżynierii ruchu. Wzrost efek-

tywności pracy widoczny jest także na wskaźniku pracy eksploatacyjnej w PLK, gdzie w 2023 r. było 269 701 tys. pociągokilometrów, a w 2024 r. wartość ta wzrosła do 281 129 tys. pociągokilometrów (wzrost o 4,23 %).

Strona związkowa nie zgodziła się na tak niski poziom podwyżki. Strony zadeklarowały prowadzenie dalszych rozmów na ten temat w maju br.

Henryk Sikora

WDRAŻANIE PROJEKTU „MOBILNY ZWROTNICZY”

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” od dłuższego czasu zabiega o powstrzymanie nakładania dodatkowych czynności i zwiększania obciążenia pracą dyżurnych ruchu. Nasze działania dotyczą także innych stanowisk inżynierii ruchu. Przykładem tego jest stanowisko zwrotniczego, dla którego pracodawca w ostatnich tygodniach wdraża zmianę organizacji pracy.

Rewizja założeń „mobilnego zwrotniczego” ?

W nawiązaniu do Państwa pisma nr SZIK 39/03/2025 z dnia 26 marca 2025 r. Biuro Spraw Pracowniczych sygnalizuje, że zagadnienie wdrażania projektu „mobilnego zwrotniczego” było już szczegółowo omawiane na spotkaniach z Organizacjami Związkowymi. Jeżeli jednak widzicie Państwo potrzebę zorganizowania kolejnego spotkania w przedmiocie tej tematyki Pracodawca jest otwarty, prosimy zatem o informację w tym zakresie.

Pilotażowy projekt stanowiska „mobilny zwrotniczy” uruchomiono z myślą o zwiększeniu efektywności w naszej Spółce, ale też mając na uwadze poprawę warunków pracy. Głównym celem jest zwiększenie mobilności oraz lepsze zarządzanie czasem pracy zwrotniczego poprzez wykorzystanie samochodu i dokładne zaplanowanie tras. Jak wynika z przekazywanych przez jednostki organizacyjne informacji, wykonywanie zadań przez pracowników przy użyciu samochodów wymiennie zwiększyło ich elastyczność w realizacji obowiązków. Funkcjonowanie projektu przyniosło także pozytywne efekty m.in. w postaci lepszej organizacji zespołów pracowniczych oraz poprawy jakości wykonywanych czynności

- dla przykładu zwiększona mobilność umożliwiła lepszą kontrolę nad stanem technicznym rozjazdów.

Przypominamy, że Sekcje miały pełną dowolność przy wyborze odcinków do przeprowadzenia pilotażu i organizacji pracy tj.: przeanalizowanie posterunków z optymalną liczbą rozjazdów do konserwacji i oględzin, analizę trasy z potencjałem na dojazd samochodem i oszacowanie czasu całej trasy, oszacowanie czasu dla konserwacji rodzaju i liczby rozjazdów znajdujących się na wybranej trasie z uwzględnieniem ich rozlokowania (zagęszczenia) oraz zaproponowanie trasy realizacji zadania oględzin i konserwacji rozjazdów na odcinkach obsługiwanych mobilnie przez zwrotniczych.

Podczas pilotażu wykonywane były jazdy próbne w celu weryfikacji rzeczywistego i dokładnego określenia parametrów. Nie wyklucza się możliwości modyfikacji tras i przyjętych uśrednionych czasów na wykonywanie poszczególnych czynności - i jednostki organizacyjne przekazują informacje, że dokonuje się takich aktualizacji, przy uwzględnieniu wniosków nasuwających się z pracy na pierwotnie ustalonych trasach.

Aktualne regulacje wewnętrzne Spółki umożliwiają bezpieczne wykonywanie oględzin rozjazdów, pod warunkiem ich rzetelnego przestrzegania. Wdrażanie projektu „mobilnego zwrotniczego” nie wpływa na zmianę obowiązku ich przestrzegania. Spółka dokłada starań, aby dzięki bieżącej analizie i w ślad za tym - wprowadzaniu usprawnień i procedur, efektywność tego rozwiązania stale się poprawiała.

Dziękując za przedstawione w Państwa piśmie sygnały, nad którymi PKP PLK SA się pochyli, jednocześnie nie można zapominać, że nie został jeszcze zakończony proces wdrażania projektu „mobilny zwrotniczy”. Dopiero jego zakończenie pozwoli na szczegółowe podsumowania i ewentualną rewizję niektórych założeń.

(Opr. H.S.)

WYNAGRODZENIE PODCZAS SZKOLENIA

Dotarły do nas pewne wątpliwości związane z wysokością wynagrodzenia w przypadku, gdy pracownik rozpoczyna szkolenie na inne stanowisko. Pojawiły się informacje, że w takiej sytuacji pracownik jest stratny nawet 1000 zł. W nawiązaniu do tych pytań wyjaśniamy:

- pracownik w czasie szkolenia na inne stanowisko zgodnie z ZUZP rozdział VI §30 ust.2 zachowuje na czas nieobecności w pracy (czas szkolenia) prawo do wynagrodzenia obliczonego jak za urlop wypoczynkowy, czyli zgodnie z tym zapisem nie może stracić finansowo na szkoleniu,

- zmiana umowy – porozumienie między stronami obejmuje czas od dnia rozpoczęcia szkolenia do dnia zakończenia (zgodnie z ilością dni cyklu samokształcenia lub kursu i stażu wg. Rozporządzenia i Ia5), zmiana stanowiska na np. przygotowanie zawodowe na stanowisko dyżurnego ruchu, wynagrodzenie zasadnicze - pozostaje to samo bez zmian, pracownik również może mieć zmieniony system czasu pracy z równoważnego na podstawowy, lecz jest to uzależnione od porozumienia pracownika z pracodawcą.

Pracodawcy informują że skreśla z ewidencji pracowników wykonujących pracę o charakterze, za których jest przewidziany obowiązek opłacanie składek na Fundusz Emerytur Pomostowych.

Podkreślamy, że pracownik na szkoleniu nie traci finansowo, otrzymuje wyrównanie ze średniej urlopowej, a to chyba najważniejsze. Być może, że w związku ze zmianą systemu czasu pracy pracownik straci za ten czas urlop dodatkowy, ale to można uzgodnić z pracodawcą.

Piotr Pazera

TECHNOLOG DO RTS - ÓW

Zakład Linii Kolejowych	
W.....	
Tajemnica Przedsiębiorstwa	
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	
po wypełnieniu	
Sekcja	
Eksplatacji	
.....	Egz.
(stempel)	
REGULAMIN TECHNICZNY	
.....	
rodzaj i pełna nazwa posterunku ruchu/LCS/odcinka zdalnego prowadzenia ruchu	
.....	
skrót nazwy	
Ważny od dnia	
Sporządził:	Zatwierdził:
Dnia	Dnia
Regulamin sporządzono w jednostronnych egzemplarzach.	
Regulamin zawiera stron	

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” wystąpiła do Zarządu PLK z wnioskiem o utworzenie stanowiska: specjalista technolog ds. inżynierii ruchu w sekcjach eksploatacji.

Pracownik na tym stanowisku współpracowałby z działem eksploatacji zakładu linii kolejowych i zajmowałby się głównie regulaminami technicznymi stacji (RTS) dokonując w nich na bieżąco wszelkich zmian. Podlegałby bezpośrednio pod naczelnika sekcji.

W większości sekcji eksploatacji, czynności związane z regulaminami technicznymi wykonywane są przez zawiadowców do spraw inżynierii ruchu. Prowadzone inwestycje przynoszą wiele zmian techniczno-ruchowych, które mają bezpośrednie przełożenie na konieczność bieżącego wprowadzania poprawek do regulaminów technicznych. Jest to proces dynamiczny w celu zapewnienia aktualizacji zapisów dla bezpiecznego prowadzenia ruchu pociągów. Dlatego uważamy utworzenie takiego stanowiska za zasadne.

Odciążenie zawiadowców ds. inżynierii ruchu z obowiązku nanoszenia zmian w RTS zwiększyłoby ich możliwość

pracy w terenie, co niewątpliwie przyczyniłoby się do zwiększenia nadzoru nad pracą posterunków ruchu podczas realizacji inwestycji. Obecnie zawiadowca ds. inżynierii ruchu, oprócz nadzoru nad pracą posterunków ruchu, jest zaangażowany w proces szkolenia zawodowego na dyżurnego ruchu, będący często konsekwencją zmian stanowisk pracy po likwidacji posterunków nastawniczego, zwrotniczego i dróżnika przejazdowego.

Zmiana stanowiska pracowników związanych z inżynierią ruchu wiąże się z koniecznością przeprowadzania egzaminów autoryzacyjnych oraz niezbędnych kontroli przed i po autoryzacji. Czynności te uniemożliwiają zawiadowcy przebywanie w siedzibie ISE i zajmowanie się wprowadzaniem zmian do regulaminów technicznych. Ponadto uczestniczy on w komisjach kolejowych - wypadki, incydenty i trudności eksploatacyjne, gdzie najczęściej jest przewodniczącym komisji mając obowiązek koordynowania prac powołanej komisji kolejowej. Sporządza także dokumentację z postępowania.

Realizowane inwestycje na dużą skalę wymuszają częsty udział zawiadowców

w komisjach ds. tworzenia regulaminów tymczasowych prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót oraz w komisjach odbiorowych, które odbywają się w terenie o różnych porach dnia i nocy. Przebudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym, czy też zabudowa nowych urządzeń pociąga za sobą konieczność przeprowadzania licznych egzaminów autoryzacyjnych dla pracowników inżynierii ruchu w czym także uczestniczy zawiadowca. Mając na uwadze w/w argumenty i obciążenie pracą administracyjno-techniczną zasadnym jest utworzenie stanowiska specjalista technolog ds. inżynierii ruchu w sekcjach eksploatacji.

W odpowiedzi czytamy:

Biuro Spraw Pracowniczych uprzejmie informuje, że zgodnie z Załącznikiem nr 1 do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników „PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna” w Spółce występuje stanowisko technolog oraz specjalista. Zgodnie z zapisami § 32 Ramowego Regulaminu Organizacyjnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych, Naczelnikowi sekcji przydzieleni są pracownicy administracyjno-techniczni. Liczbę stanowisk administracyjno-technicznych w ISE ustala Dyrektor Zakładu, na podstawie obowiązujących w Spółce mierników. Zakres obowiązków pracowników administracyjno-technicznych określa natomiast bezpośrednio naczelnik sekcji w zależności od wykonywanych zadań i branży (m.in. na stanowisku administracyjno-technicznym ds. inżynierii ruchu).

Co do zasady pracownik ds. administracji technicznej powinien być zatrudniony na stanowisku technologa z wymogiem posiadania wykształcenia technicznego. W przypadku, kiedy pracownik nie spełnia wymagań kwalifikacyjnych co do wykształcenia, zatrudniony jest na innym stanowisku administracyjnym (referent/młodszy

specjalista i specjalista) ds. administracji technicznej.

Pracownicy zatrudnieni na ww. stanowiskach, wykonują zadania administracyjne w zakresie prowadzenia dokumentacji technicznej, w tym regulaminów technicznych, odciażając z tego zakresu zawiadowców. Mierniki określające poziom zatrudnienia na stanowisku ds. administracji technicznej ujęte są w ramach Metodyki podziału zatrudnienia w Zakładach Linii Kolejowych.

W celu wzmocnienia obsady Sekcji na stanowiskach administracji liniowej i technicznej, w wyniku prac Zespołu ds. opracowania metodyki naliczania zatrudnienia w administracji w Zakładach Linii Kolejowych w 2016 roku, 35 etatów zostało przeniesionych z Biur Zakładów do Administracji Sekcji Eksploatacji.

Wobec powyższego nie znajduje się uzasadnienia dla tworzenia stanowiska specjalisty technologa ds. inżynierii ruchu, które to kumulowałoby zakres zadań i obowiązków wykonywanych już obecnie przez pracowników ds. administracji technicznej.

Nasz komentarz:

Wniosek z otrzymanej odpowiedzi jest taki, że proponowane stanowisko dublowałoby się z już istniejącym i tylko od dyrektora zakładu zależy, ile jest potrzebnych pracowników zatrudnionych na tym stanowisku. Chodziło także o przypomnienie decydom na każdym szczeblu funkcjonowania PLK o zadaniach i czynnościach w ISE, które ktoś musi wykonywać. Jeżeli, jak odpisała Centrala PLK opisane powyżej zadania wykonywać będzie technolog, to my się zgadzamy. A co jeśli w ISE nie ma technologa?

Praca zawiadowców ds. inżynierii ruchu jest obciążona wieloma obowiązkami i odciażenie ich dałoby im możliwość wykonywania powierzonych zadań bardziej efektywnie.

Piotr Pazera

ZASADY SYGNAŁU BACZNOŚĆ



W miesiącu maju br. weszło w życie nowe rozporządzenie dotyczące podawania sygnału BACZNOŚĆ. A co za tym idzie nowe zasady ustawiania wskaźników oraz osygnalizowanie do tego miejsc wyznaczonych.

W 6 „Wskaźnik ostrzegania” oznacza, że należy podać sygnał Rp 1 „Bacznosc”: trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramo-

waniem, zwrócona wierzchołkiem ku górze. Wskaźnik W 6 ustawia się tam, gdzie maszynista powinien podać sygnał Rp 1 „Bacznosc”. Wskaźnik W 6a „Wskaźnik przejazdowy” oznacza, że za wskaźnikiem znajduje się przejazd kolejowo-drogowy lub przejście wyposażone w półsamoczynny lub samoczynny system przejazdowy.

Wskaźnik W 6a ustawia się przed przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami w sposób określony w przepisach o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych i bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie; wskaźnik W 6b „Wskaźnik ostrzegania przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem” oznacza, że za wskaźnikiem znajduje się przejazd kolejowo-drogowy lub przejście wyposażone w półsamoczynny lub samoczynny system przejazdowy, bez powiązania lub uzależnienia w urządzeniach stacyjnych, albo niewyposażone. We wszystkich tych przypadkach należy podać sygnał Rp 1 „Bacznosc” DO TERAZ.

Nowe rozporządzenie to zmienia. Podsumowując, zmiana spowoduje zniknięcie wskaźnika W6b i konieczności podawania sygnału bacznosc

z przejazdów kategorii B, C oraz F.

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” już od dawna krytycznie odnosiła się do takich zmian i opiniowała je negatywnie, a tłumaczenie ze kierowcy w swoich samochodach i tak tego nie słyszą lub ze mieszkańcy obok szlaków kolejowych skarżą się na hałas uważamy za kuriozalne i pozbawione realności.

Gdzie tu bezpieczeństwo, gdzie troska o innych użytkowników przejazdów pieszych, rowerzystów o samego maszynistę, który miał jak do tej pory jedyne skuteczne narzędzie poinformowania innych użytkowników o swoim zbliżaniu się, ktoś powie - dalej ma, ale tak nie jest, to musi być jego obowiązkiem a nie wyborem.

„Solidarność” zwróciła się do Ministra Infrastruktury o wycofanie się z tej decyzji będącej według nas fatalną, powodującą zagrożenie w ruchu kolejowym jak i narażenie na utratę życia przez ludzi korzystających z przejazdów oraz przejazdów kolejowych. Będziemy pilnie monitorować tę sytuację. Zwiększamy prędkości na naszych liniach, ale nie zwiększamy bezpieczeństwa.

Roman Kowalski

„Otwieram nową linię, aby te stalowe nici złączyły mocniej jeszcze Śląsk z Gdynią”

minister komunikacji Michał Butkiewicz otwierając magistralę węglową
Karsznice, 1 marca 1933 r.

ALEJKAMI STARYCH POWĄZEK



Fot. K. Kokot

Zanim w 1933 roku ruszyła „węglówka”, największa inwestycja komunikacyjna międzywojnia, w latach 1925/1926 w zaledwie 14 miesięcy zbudowano 114-kilometrową linię Kalety – Podzamcze, która wyeliminowała uciążliwy i kosztowny tranzyt węgla przez terytorium Niemiec (tzw. korytarz Kluczborski). Kalendarium budowy, której kierownikiem był – podobnie jak na „węglówce” – inż. Józef Tymoteusz Nowkuński, podajemy w telegraficznym skrócie:

13 maja 1925 – Minister kolei Kazimierz Tyszką, nie czekając na ogłoszenie ustawy, zatwierdził wnioski dotyczące planu budowy oraz nominacji kierownika budowy kolei Kalety – Podzamcze.

23 czerwca 1925 – Prezydent RP Stanisław Wojciechowski podpisał ustawę o budowie pierwszorzędnej normalnotorowej linii kolejowej od stacji Kalety przez Herby, Wieluń do stacji Podzamcze długości ok. 122 km.

26 sierpnia 1925 – Za datę oficjalnego rozpoczęcia prac przyjmując się położenie fundamentów wiaduktu nad szosą Mirkowską w Podzamczu (km 115).

4 października 1926 – W kilometry 58. budowanej linii odbyła się uroczystość, na którą przybyli wicepremier Kazimierz Bartel, minister przemysłu Eugeniusz Kwiatkowski i minister komunikacji Paweł Romocki. Symbolicznym wbiciem trzech haków w podkłady zakończono układanie szyn kładzionych z dwóch kierunków budowy jednocześnie.

6 listopada 1926 – Zezwolono na tymczasowy, nocny ruch pociągów towarowych. Od stycznia 1927 ruch ten mógł się odbywać całodobowo.

15 maja 1927 – Za faktyczną datę otwarcia linii uznaje się dzień, kiedy po wyposażeniu we wszystkie zabezpieczenia, skierowano na nią pociągi pośpieszne.

W przeddzień 100. rocznicy rozpoczęcia tej ważnej dla młodego Państwa Polskiego inwestycji na Starych Powązkach w Warszawie spotkali się przedstawiciele Koła Absolwentów i Wychowanków Warszawskiej „Kolejówki”, Stacji Muzeum, PKP Polskich Linii Kolejowych S.A, Polskiego Sto-

Dokończenie na stronie 11

„NSZZ SOLIDARNOŚĆ WCIĄŻ JEST POTRZEBNY”

Drugi dzień 32. Krajowego Zjazdu Delegatów NSZZ „Solidarność” w Kołobrzegu składał się z trzech części. W pierwszej uczestniczył gość zjazdu dr Karol Nawrocki, prezes IPN, obywatelski kandydat na Prezydenta RP w zbliżających się wyborach.

Przyznał on całemu związkowi „Solidarność” Medal „Reipublicae Memoriae Meritum”.

Dr Karol Nawrocki podkreślił w swoim przemówieniu, że związek zawodowy Solidarność „wciąż jest potrzebny”, bo gospodarka jest dla ludzi, a nie ludzie dla gospodarki. – Ten medal jest dla tych, którzy budują republikę pamięci, Rzeczpospolitą wspólną, świadomą swojej przeszłości, ale też Rzeczpospolitą gotową do budowania swojej przyszłości. To odznaczenie dla tych, którzy mają świadomość, że bez znajomości samych siebie, naszej wspólnoty narodowej, naszych narodowych wartości, bez świadomości tego kim jesteśmy i kim powinniśmy zostać – nie uda się zbudować naszej przyszłości. Chce Polski ambitnej, która mówi po pierwsze Polska, po pierwsze Polacy – podkreślił.

W drugiej części delegaci przez kilka godzin zajmowali się głosowaniami zmian w Statucie Związku, które zostały wcześniej przygotowane przez Komisję Statutową (głównie są to zmiany porządkowe i uzupełniające dotychczasowe zapisy).

Trzecia część do głosowania nad zjazdowymi uchwałami i stanowiskami, które dotyczyły problemów



Fot. Zyzman
Delegaci na Krajowy Zjazd Delegatów NSZZ „Solidarność” z SZIK: M. Pilichowski (od lewej) H. Sikora, A. Ratyński, B. Kubiak, (były przewodniczący KST) Z. Jasiński

poszczególnych branż i lokalnych środowisk. Wśród nich było stanowisko sprzeciwiające się obniżeniu składki zdrowotnej dla przedsiębiorców (trudno zaakceptować sytuację, w której prezes płaci składkę mniejszą niż jego pracownik!).

Przewodniczący 32. Krajowego Zjazdu Delegatów NSZZ „Solidarność” Wojciech Ilnicki w rozmowie z „Tygodnikiem Solidarność” podsumował zjazd:

„Jestem pełen dobrych myśli, bo idziemy cały czas do przodu, pokazujemy swoją siłę i determinację w walce o prawa pracownicze. Siłą naszego Związku jest praca. „Solidarność” zawsze mówi jasno i prze-

żyście do wszystkich ludzi. Nie mówimy żadnymi „fake newsami” ani obłudą, ale swoją pracą - zaznaczył.

I także po to jest ten Zjazd oraz spotkania z prezydentem i z kandydatem na prezydenta. Chcemy pokazać naszą jedność – stąd też hasło obchodów 45. rocznicy powstania Związku: „Tylko razem”. Tylko razem zwyciężymy i idziemy po to zwycięstwo. Czasy są ciężkie, ale nasze spotkanie, nasz Zjazd pokazuje, że jesteśmy silnym i skutecznym Związkiem i że na pewno poradzimy sobie z wieloma problemami”.

Opr. Henryk Sikora na podstawie
Tysol.pl



Fot. Tysol.pl
Adam Ratyński odbiera z rąk prezydenta Andrzeja Dudy Srebrny Krzyż Zasługi



Fot. A. Zyzman
Karol Nawrocki kandydat na Prezydenta RP w otoczeniu Piotra Dudy i Henryka Sikory.

PIELGRZYMKA NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” DO LICHENIA



Fot. A. Ptasz

Poczty sztandarowe (od lewej) J. Głąbski, J. Perzyński, G. Ptaszek, G. Wojdziak-Lis, D. Swiniarski, P. Pazera

W dniach 26-27 kwietnia 2025 r. odbyła się już XXIV Pielgrzymka NSZZ „Solidarność” do Matki Bożej Bolesnej Królowej Polski w Licheniu pod hasłem „Matko Nadziei wspieraj Nas”.

Pielgrzymkę tradycyjnie rozpoczęła droga krzyżowa odprawiona pod gołym niebem. Nabożeństwu przewodniczył ksiądz Grzegorz Molewskiego, proboszcza parafii św. Jadwigi Śląskiej w Nieszawie. Natomiast w niedzielę 27 kwietnia odbyła się uroczysta Msza Święta w Bazylice, której przewodniczył i homilię wygłosił biskup Jacek Kiciński. Przed mszą zastępca przewodniczącego KK NSZZ „Solidarność” Maciej Kłosiński odczytał list Piotra Dudy do pielgrzymów.

Na mszy obecne były poczty sztandarowe wśród nich nie zabrakło sztandaru Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” (chorąży Dominik Swiniarski asysta Grzegorz Ptaszek, Jarosław Perzyński) oraz sztandar Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” Zakładu Linii Kolejowych w Łodzi (chorąży Janusz Głąbski asysta Grażyna Wojdziak-Lis, Piotr Pazera

Po mszy złożone zostały kwiaty pod pomnikami: św. Jana Pawła II, błogosławionego księdza Jerzego Popiełuszki - patrona NSZZ „Solidarność” oraz pod pomnikiem Powstania NSZZ „Solidarność”.

Piotr Pazera



Fot. Tysol. pl

Karol Nawrocki Prezes IPN przekazał Piotrowi Dudzie Medal dla NSZZ „Solidarność” Reipublicae

- opracowania kryteriów określających prace przy monitorach ekranowych na stanowiskach utworzonych na posterunkach ruchu zgodnych z polskimi normami z podziałem na monitory główne i dodatkowe,

- zapewnienia pracownikom PKP PLK S.A. warunków BHP w czasie występowania wysokich temperatur, ze szczególnym uwzględnieniem pracowników wykonujących prace na otwartej przestrzeni poprzez: dodatkowe

przerwy w pracy przy temperaturze powietrza powyżej 26°C i skrócenie czasu pracy z zachowaniem prawa do wynagrodzenia przy przekroczeniu temperatury powietrza powyżej 32°C,

- zabezpieczenia środków finansowych na wyposażenie miejsc pracy (strażnice, schroniska, posterunki ruchu) w sprzęt AGD, który zapewni poprawę warunków BHP i środowiska pracy,

- wyposażenia zakładów linii kolejowych w symulatory szkoleniowe na stanowiska dyżurnego ruchu i maszynisty, celem doskonalenia kwalifikacji zawodowych pracowników bezpośrednio uczestniczących w ruchu kolejowym oraz poprawę efektywności szkoleń,

- uregulowania sposobu gratyfikacji pieniężnej za dodatkowe czynności kierowania pojazdami służbowymi.

Rozmowy w sprawie realizacji postulatów „Solidarności” trwają i będą prowadzone aż do ich realizacji przez Spółkę.

Henryk Sikora

PODWYŻKI – GORZKIE WNIOSKI

Podwyżki – temat rozgrzewający wszystkich, zarówno pracowników jak i Zarząd. Po rozmowach z Zarządem na temat podwyżek dla pracowników PLK wnioski są smutne. Proponowana wysokość podwyżki jest kpiną z naszej pracy. Zarząd kompletnie nie dostrzega nic poza suchymi danymi ekonomicznymi wprost z tabel. Przytacza się argumenty o wysokości średniego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw. Tylko czy my pracownicy PLK możemy być tak po prostu porównywani z innymi zawodami? Czy odpowiedzialność jaką ponosimy w naszej pracy jest też taka średnia? Dla nas wszystkich zapewne jasne jest, że nie. Ale to dla nas, bo dla Zarządu na pewno nie.

Skoro już przytacza się wysokość średnich zarobków w gospodarce narodowej to może warto wspomnieć, że to dzięki naszej pracy ta gospodarka „kręci się”. Jako pracownicy zarządcy infrastruktury kolejowej umożliwiamy transport towarów, dojazd pracowników do przedsiębiorstw, uczniów i studentów do szkół i uczelni.

Tego, że nasza praca przyczynia się do rozwoju gospodarki narodowej Pan Prezes nie widzi. Czy jako pracownicy tak ważne dla państwa z wielu względów sektora transportu kolejowego możemy pozwolić, aby nasze płace były nieznacznie wyższe niż te średnie? Obecnie średnia płaca w PLK jest wyższa o jedynie 800 zł niż średnia krajowa – tak podano na rozmowach. Ale czym jest to 800 zł brutto? Ile tak naprawdę z tej kwoty mamy w portfelu? A dla ilu z nas jest to kwota i tak niewystarczająca na pokrycie kosztów dojazdów do pracy. To 800 zł w rzeczywistości nie znaczy nic.

Zważywszy na wymagania jakie należy spełnić aby móc pracować na stanowiskach związanych z prowadzeniem ruchu, automatyką czy w sektorze drogowym. Nie każdy jest w stanie je spełnić. Nie każdy poznając wymagania i warunki pracy w spółce PLK chce za takie pieniądze pracować. Wielu z nas pracuje w warunkach uciążliwych, szkodliwych. W takich warunkach odejmujemy decyzje od których zależy życie nasze, współpracowników jak

i osób korzystających z transportu kolejowego. Każdy z nas zdaje sobie sprawę, z jakim ryzykiem wiąże się nasza praca. Czy to ryzyko też można rozpatrywać w jakichś kategoriach średnich? Odpowiedź jest oczywista. W takim razie nasze płace też nie powinny być porównywane z płacą średnią. Takiego porównania może dokonać jedynie osoba, która nie wie o czym mówi, bo i nie ma doświadczenia w takim zawodzie. Taka osoba to ignorant.

Pan Prezes kompletnie zapomina o tym, że to dzięki naszej pracy możliwe jest szybkie i sprawne dostarczenie transportów wojskowych dla Ukrainy. Czy każde przedsiębiorstwo jest w stanie coś takiego zapewnić? Czy można płacę za taką pracę od tak porównywać do jakiejś ogólnej średniej? Odpowiedzi na te pytania są jasne, ale tylko dla ludzi poważnych.

Pan Prezes swoją propozycją podwyżki okazuje nam zupełny brak szacunku. Może my powinniśmy pomyśleć nad tym, jak Panu Prezesowi uświadomić jaką ważną grupą zawodową jesteśmy. Nie jesteśmy średniakami.

D.P.

WYŻSZE ODSZKODOWANIA Z TYTUŁU WYPADKU PRZY PRACY LUB CHOROBY ZAWODOWEJ

Od 1 kwietnia 2025 r. zmianie ulegnie wysokość wypłacanych odszkodowań z tytułu wypadku przy pracy lub choroby zawodowej zgodnie z obwieszczeniem Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej z 28 lutego 2025 r. Kwoty jednorazowych odszkodowań z tytułu wypadku przy pracy lub choroby zawodowej od 1 kwietnia 2025 r. do 31 marca 2026 r. będą wynosiły:

- za każdy procent stałego lub długotrwałego uszczerbku na zdrowiu pracownik otrzyma 1 636 zł
- za każdy procent stałego lub długotrwałego uszczerbku na zdrowiu, z tytułu zwiększenia tego uszczerbku co najmniej o 10 punktów procentowych pracownik otrzyma 1 636 zł
- z tytułu orzeczenia całkowitej niezdolności do pracy oraz niezdolności do samodzielnej egzystencji ubezpieczonego pracownik otrzyma 28 636 zł
- z tytułu orzeczenia całkowitej niezdolności do pracy oraz niezdolności do samodzielnej egzystencji wskutek pogorszenia się stanu zdrowia rencisty pracownik otrzyma 28 636 zł
- jeżeli do jednorazowego odszkodowania jest uprawniony małżonek lub dziecko zmarłego ubezpieczonego lub rencisty, odszkodowanie dla małżon-

ka lub dziecka będzie przysługiwało w wysokości 147 271 zł

- jeżeli do jednorazowego odszkodowania jest uprawniony członek rodziny zmarłego ubezpieczonego lub rencisty inny niż małżonek lub dziecko, odszkodowanie będzie przysługiwało w wysokości 73 635 zł
- jeżeli do jednorazowego odszkodowania są uprawnieni równocześnie małżonek i jedno lub więcej dzieci zmarłego ubezpieczonego lub rencisty, oraz 28 636 zł z tytułu zwiększenia tego odszkodowania przysługującego na każde z tych dzieci, odszkodowanie będzie przysługiwało w wysokości 147 271 zł
- jeżeli do jednorazowego odszkodowania jest uprawnionych równocześnie dwoje lub więcej dzieci zmarłego ubezpieczonego lub rencisty, oraz 28 636 zł z tytułu zwiększenia tego odszkodowania przysługującego na drugie i każde następne dziecko, odszkodowanie będzie przysługiwało w wysokości 147 271 zł
- jeżeli obok małżonka lub dzieci do jednorazowego odszkodowania są uprawnieni równocześnie inni członkowie rodziny zmarłego ubezpieczo-

nego lub rencisty, każdemu z nich niezależnie od odszkodowania przysługującego małżonkowi lub dzieciom będzie przysługiwało odszkodowanie w wysokości 28 636 zł

- jeżeli do jednorazowego odszkodowania są uprawnieni tylko członkowie rodziny inni niż małżonek lub dzieci zmarłego ubezpieczonego lub rencisty, oraz 28 636 zł z tytułu zwiększenia tego odszkodowania przysługującego na drugiego i każdego następnego uprawnionego, będzie przysługiwało odszkodowanie w wysokości 73 635 zł

Podstawa prawna:

1. Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy
2. Ustawa z dnia 30 października 2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych
3. Obwieszczenie Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej z 28 lutego 2025 r. w sprawie wysokości kwot jednorazowych odszkodowań z tytułu wypadku przy pracy lub choroby zawodowej w okresie od dnia 1 kwietnia 2025 r. do dnia 31 marca 2026 r.

Źródło: Infor

STO TRÓJKA – „POZA ŚWIATEM”



Fot. H. Sikora

Porównanie linii kolejowej do filmu Roberta Zemeckisa może wydawać się nieoczywiste, ale dobrze oddaje sytuację, w jakiej znalazł się bohater grany przez Toma Hanksa – zaginiony i walczący o przetrwanie mimo licznych przeciwności. Główna bohaterka tego artykułu, linia kolejowa nr 103, również od lat czeka na ratunek od zapomnienia, choć znajduje się w rejonie z najgęstszą siatką linii kolejowych w Małopolsce.

Kłątwa „wygaszania popytu”

Linia kolejowa nr 103 – niespełna 37,5 kilometra toru łączącego Trzebinę i Wadowice przez Spytkowice. Według Bazy Kolejowej obejmuje 3 stacje i 12 przystanków osobowych. Linia ma wiele zalet: łączy linie kolejowe nr 133, 94 i 117, a niegdyś stanowiła istotny szlak komunikacyjny, umożliwiając podróż do Zakopanego z pominięciem Krakowa. Niestety, ta ostatnia cecha stała się jednocześnie jej przekleństwem.

W latach 90. XX wieku na linii 103 pomiędzy Trzebiną a Wadowicami kursowało przeciętnie 9 par pociągów osobowych (w rekordowym 1992 r. nawet 11 par oraz 2 pociągi dalekobieżne), z dodatkowymi kursami między stacjami pośrednimi, jak Spytkowice czy Bołęciny. Frekwencja pasażerów była początkowo całkiem dobra, lecz stopniowo spadała z powodu niedopasowanych rozkładów jazdy i wydłużonych czasów przejazdu. Proces „wygaszania popytu” – typowy dla linii wymagających inwestycji lub generujących niskie dochody – doprowadził do zawieszenia ruchu pasażerskiego: w 2002 r. na odcinku Trzebinia – Spytkowice, a w 2009 r. na odcinku Spytkowice – Wadowice. Zniknięcie pociągów pasażerskich oznaczało także wyjątkowo szybki demontaż sieci trakcyjnej, co uniemożliwiło ich powrót.

Płomyk nadziei

W 2016 r. pojawiły się informacje o zainteresowaniu przywróceniem przewozów

pasażerskich na fragmencie linii nr 103 przez spółkę SKPL, planującą pierwsze kursy na 2017 r. Niestety, te plany nie doczekały się realizacji. W 2021 r. PLK opublikowała „Zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030”, w których rewitalizacja linii nr 103 została uwzględniona jako jeden z dziesięciu projektów regionalnych w województwie małopolskim. Mimo początkowego entuzjazmu brak konkretnych działań do dziś budzi rozczarowanie.

W ramach projektu pn. „Wstępne Studium Wykonalności kolejowych inwestycji infrastrukturalnych w Małopolsce” analizie poddano odtworzenie linii kolejowej nr 103 na odcinku Trzebinia-Spytkowice-Wadowice z przywróceniem prędkości maksymalnej 120 km/h, jednak z licznymi ograniczeniami do 60-80 km/h. Głównym celem Studium jest opracowanie spójnej koncepcji rozwoju infrastruktury kolejowej w Małopolsce w celu zapewnienia możliwości zaspokojenia perspektywicznych potrzeb przewozowych w ruchu pasażerskim i towarowym na tym obszarze.

Plan na „stotrójkę” przewiduje uruchomienie połączeń pasażerskich, zapewniających obsługę miejscowości zlokalizowanych wzdłuż linii. Dodatkowo, przywrócenie ruchu na linii kolejowej nr 103 zapewniłoby skomunikowanie z innymi pociągami regionalnymi na stacjach Trzebinia (LK nr 133), Spytkowice (LK nr 94) oraz Wadowice (LK nr 117), istotnie przyspieszając podróż z miejscowości leżących przy linii nr 103, oraz z Krakowem i Katowicami.

Należy jednak pokusić się o dygresję, że ze względu na niewielkie odległości między przystankami i ograniczenia wynikające z profilu linii oraz znajdujących się na niej obiektów mostowych (na Wiśle i Skawie), rewitalizacja uwzględniająca prędkość maksymalną na poziomie 120 km/h może pociągnąć za sobą znaczące koszty. Taka prędkość byłaby osiągalna jedynie na niewielkim odcinku wyłącznie przez pociągi przyspieszone, a symboliczny zysk czasowy nie będzie adekwatnym ekwiwalentem kosztowniejszej inwestycji.

Jednocześnie w ramach Studium analizowana jest opcja inwestycyjna polegająca na budowie łącznicy kolejowej umożliwiającej połączenie przystanków osobowych Miejsce i Spytkowice Kępki. Zastosowanie takiej łącznicy pozwoliłoby na bezpośredni przejazd z linii kolejowej nr 103 na linię nr 94, poruszając się składem w kierunku Krakowa i na odwrót – z linii kolejowej nr 94 na linię kolejową nr 103 w kierunku Trzebini.

Walka z wykluczeniem komunikacyjnym i nowe perspektywy

Reaktywacja linii nr 103 mogłaby znaczną miarą przyczynić się do walki z wykluczeniem komunikacyjnym, umożliwiając podróżę między Spytkowicami a Wadowicami, czy połączenie takich miejscowości jak Alwernia i Regulice z Katowicami, Chrzanowem i Krakowem. Przywrócenie połączenia między Wadowicami, a Katowicami pozwoliłoby na skrócenie czasu podróży do około 1,5 godziny. Dodatkowo linia mogłaby odciążać węzeł krakowski, umożliwiając przejazd sezonowych pociągów do Zakopanego bez zmiany czoła pociągu (jak ma to miejsce w przypadku podróży liniami nr 97 i 117, gdzie zmiana czoła następuje odpowiednio w Żywcu i Białsku-Białej).

Warto wspomnieć o możliwości połączenia Energylandii w Zatorze z Górnym Śląskiem przez Trzebinę. Skrócenie czasu takiego przejazdu do około godziny byłoby znacznym udogodnieniem dla dużej grupy odwiedzających park rozrywki.

Jednakże, zdaniem autora, przywrócenie funkcjonalności „stotrójki” wymaga więcej niż tylko rewitalizacji do stanu z lat 80. XX wieku. Modernizacja powinna obejmować zmiany lokalizacji niektórych przystanków bliżej centrów miejscowości oraz budowę łącznicy linii 103 i 94 w Spytkowicach. Ze względu na łatwe warunki terenowe i stworzenie możliwości powstania trasy umożliwiającej odciążenie linii 133, opcję budowy łącznicy należy traktować jako celową i zasadną.

Podsumowanie

Jak mawiał Władysław Bartoszewski, „są w życiu rzeczy, które warto, i są takie, które się opłaca”. Choć nie zawsze to, co się opłaca, jest warte realizacji, w przypadku linii nr 103 rewitalizacja jest zarówno wartościowa, jak i przyszłościowa. Może stanowić nieocenioną rezerwę dla infrastruktury kolejowej oraz narzędzie walki z wykluczeniem komunikacyjnym, szczególnie w zmieniających się warunkach transportowych i społecznych. Rewitalizacja jawi się jako celowa także z uwagi na niepewną sytuację geopolityczną oraz możliwość transportu towarów z pominięciem dużych węzłów kolejowych. Takie „rozdrobienie” transportu pozytywnie wpłynie na przepustowość linii nr 133, chociażby przez możliwość kierowania części składów towarowych, poruszających się na linii wschód-zachód, na alternatywne trasy.

Michał Karczmowicz
& Andrzej Van-Selow

¹M. Guzik, „Wrócą pociągi do Spytkowic? Jest chętny przewoźnik”, dostęp: Rynek-kolejowy.pl, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/wroca-pociagi-do-spytkowic-jest-przewoznik-77804.html>

ZMODERNIZUJEMY NAJWAŻNIEJSZĄ LINIĘ KOLEJOWĄ W WOJEWÓDZTWIE ŚWIĘTOKRZYSKIM



Fot. PLK S.A.

Polskie Linie Kolejowe SA otrzymają niemal 2 mld zł kredytu od Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Kwota ta wspomogą modernizację linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko-Kamienna – Kielce Głównie – Kozłów. Trasa, która łączy Świętokrzyskie na osi północ-południe, zyska nowe możliwości transportu ludzi i towarów. Wymienimy perony, tory, sieć trakcyjną i system sterowania ruchem pociągów. Wybudujemy nowe wiadukty i przejścia podziemne. Skrócimy czas przejazdu i ułatwimy dostęp do pociągów dla tysięcy podróżnych w regionie.

Umowa podpisana przez PLK SA z EBI zakłada udzielenie kredytu w wysokości do 450 mln € (przeszło 1,9 mld zł) na modernizację linii kolejowej nr 8, na odcinku Skarżysko-Kamienna – Kielce Głównie – Kozłów. Strategiczna inwestycja dla województwa świętokrzyskiego będzie polegać na całkowitej przebudowie i unowocześnieniu infrastruktury kolejowej na najważniejszej trasie w regionie, która komunikuje Kielce z Krakowem, Łodzią, Radomiem i Warszawą, a także pełni istotną rolę w przewozie towarów w tej części Polski. W ramach podzielonego na mniejsze etapy zadania wymienimy tory kolejowe, sieć trakcyjną i system sterowania ruchem pociągów. Powstaną nowoczesne perony na stacjach i przystankach, które będą w pełni dostępne dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Powstaną nowe skrzyżowania bezkolizyjne, a wzrost bezpieczeństwa zapewni również wymiana urządzeń na przejazdach kolejowo-drogowych. Dzięki podniesieniu prędkości

pociągów do 120 km/h, a także do budowie dodatkowych torów na stacjach, zwiększy się przepustowość tego odcinka.

– Rozwój nowoczesnej sieci transportowej to jeden z kluczowych kierunków inwestycyjnych Europejskiego Banku Inwestycyjnego w Polsce - na ten cel przeznaczaliśmy już w sumie ponad 35 miliardów euro od początku działalności w kraju. Rozbudowa połączeń kolejowych jest szczególnie ważna, ponieważ przyczynia się do poprawy mobilności i rozwoju regionalnego, działając jednocześnie na rzecz klimatu i środowiska. EBI i PLK SA łączy wieloletnie partnerstwo na rzecz zrównoważonych połączeń kolejowych w Polsce. Najnowsza umowa pozwoli usprawnić połączenia pasażerskie i przewóz towarów na południu kraju, a wkrótce spodziewamy się kolejnych odsłon naszej współpracy - mówi Wiceprezes EBI, prof. Teresa Czerwińska.

W 2024 Grupa EBI przeznaczyła ponad 1,3 mld euro na inwestycje

transportowe na poziomie lokalnym, regionalnym i krajowym w Polsce, co stanowi ponad 20% łącznego finansowania. Kredytowanie EBI dla PLK SA w ramach ponad 20 zawartych dotychczas umów przekracza 4,6 mld euro, a przewidywane dalsze finansowanie dla nowych projektów kolejowych sięga kolejnych 1,3 mld euro.

– Kontynuujemy wzmacnianie polskiej gospodarki poprzez nowe, wielomiliardowe inwestycje w kolej. Aktywnie korzystamy z zewnętrznych źródeł finansowania, czego przykładem jest dzisiejsza umowa z EBI. W ostatnim czasie PLK SA uruchomiły przetargi o wartości niemal 30 mld zł – mówi Małgorzata Kuczevska-Łaska, członek zarządu PLK SA, dyrektor ds. finansowych.

Projekt „Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko-Kamienna – Kielce – Kozłów” obejmuje modernizację kluczowego dla regionu szlaku transportowego. Zadanie podzielone jest na trzy etapy. Na odcinku Skarżysko-Kamienna – Tumlin i Sitkówka Nowiny – Kozłów gotowa jest już dokumentacja projektowa, która powstała przy współfinansowaniu Unii Europejskiej, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Przygotowujemy się do opracowania projektu dla odcinka Sitkówka Nowiny – Tumlin, obejmującego również stację Kielce Głównie.

W listopadzie 2024 roku rozpoczęliśmy prace na południowym odcinku linii kolejowej nr 8. Zadanie za przeszło 300 mln zł to modernizacja 11 km torów, wraz ze stacją w Kozłowie oraz przystankiem w Klimontowie i będzie gotowe w 2027 roku. Rok później planujemy zakończyć prace na północnym odcinku tej linii kolejowej, pomiędzy Skarżyskiem-Kamienną a Tumlinem. Obecnie trwa procedura przetargowa. Ten fragment inwestycji ubiega się również o współfinansowanie przez Unię Europejską w ramach programu „Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej”. Całość zadania została wpisana do Krajowego Programu Kolejowego z datą realizacji do 2032 roku.

Autor: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PLK SA WPROWADZAJĄ NOWE WYTTCZNE ZWIĘKSZAJĄCE EFEKTYWNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO RUCHU KOLEJOWEGO



Fot. PLK S.A.

Polskie Linie Kolejowe wprowadzają nowe regulacje, które umożliwiają bezpieczniejsze prowadzenie prac na torach. Dzięki nowym rozwiązaniom ruch pociągów obok prowadzonych robót będzie możliwy z wyższymi prędkościami, co przyczyni się do większej przepustowości torów w trakcie prowadzenia prac inwestycyjnych oraz utrzymaniowych.

W trosce o poprawę bezpieczeństwa i sprawności prowadzenia ruchu kolejowego, Polskie Linie Kolejowe SA wprowadziły nowe wytyczne zabezpieczenia miejsca robót wykonywanych na torze zamkniętym podczas prowadzenia ruchu pojazdów kolejowych po sąsiednim torze czynnym „Id-18”. Nowo przyjęte zasady mają na celu zapewnienie wyższego poziomu bezpieczeństwa dla pracowników wykonujących prace torowe oraz pociągów przejeżdżających obok prowadzonych prac.

Zgodnie z nowymi wytycznymi, od wykonawców wymagane będzie zastosowanie odpowiednich systemów ostrzegania lub wygrodzeń w rejonie robót. Wytyczne definiują jakie zabezpieczenia techniczne będą wymagane w zależności od prędkości poruszania się pociągów po sąsiednim torze. Zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń umożli-

liwi prowadzenie ruchu obok miejsc prowadzenia robót z prędkościami nawet do 200 km/h.

W ramach nowych wytycznych rozszerzono wykaz sposobów ostrzegania i wygrodzenia o systemy ostrzegania bazujące na danych z systemu ETCS (SOETCS) oraz inne sposoby zabezpieczenia miejsca robót wynikające z wewnętrznych uregulowań PLK SA.

Dzięki tym zmianom, w trakcie prowadzenia prac inwestycyjnych i utrzymaniowych, możliwe będzie efektywniejsze wykorzystanie dostępnych torów, co przyczyni się do większej przepustowości oraz mniejszego zakłócania regularnego ruchu pociągów.

Nowe wytyczne to kolejny krok w dążeniu do zwiększenia parametrów przepustowości oraz bezpieczeństwa w polskim systemie kolejowym. Polskie Linie Kolejowe SA nieustannie wdrażają innowacyj-

ne rozwiązania, które wpływają na rozwój infrastruktury kolejowej oraz poprawę jakości usług transportowych.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Dokończenie ze strony 5

warzyszenia Miłośników Kolei, którzy zapaleniem zniczy i chwilą refleksji pragnęli uczcić pamięć osób związanych z budową linii łączącej Herby z Podzamczem (obecnie część Wieruszowa).

Zatrzymano się przy grobach, w których spoczęli (w kolejności odwiedzania kwater): organizator robót – Włodzimierz Filipkowski; kierownik budowy odcinka Osowa – Kack Wielki – Marian Piskorski; zastępca kierownika budowy odcinka Siemkowice – Częstochowa – Zygmunt Piskorski; naczelnik kierownik budowy – Józef Tymoteusz Nowkuński; projektant i konstruktor – Kazimierz Stefan Brandt; główny projektant i kierownik budowy portu Gdynia – Tadeusz Wenda; technolog robót – Stanisław Pietkiewicz; spoczywający w jednej kwaterze ministrowie – Alfons Kühn, Michał Butkiewicz i Kazimierz Tyszką; dwukrotny premier, autor reformy walutowej – Władysław Grabski.

Ponad dwugodzinną wędrowkę alejkami warszawskiej nekropolii zakończono w najstarszej części cmentarza, gdzie spoczywają: pomocnik dozorca plantowego (toromistrz) – Władysław Stanisław Reymont (zmarł 5 grudnia 1925), projektanci trasy Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej – Stanisław Wysocki (urodził się 14 kwietnia 1805) i Teodor Urbański, prezydent Stanisław Wojciechowski (23 czerwca 1925 podpisał ustawę o budowie kolei Kalety – Podzamcze) oraz pierwszy polski maszynista kolejowy – Leon Miaskowski.

Inicjatorem spotkania na Starych Powązkach był opiekun Sali Tradycji Magistrali Węglowej Śląsk – Porty im. inż. Józefa Nowkuńskiego w Herbach, Stanisław Kokot. Swoją wiedzę przy kolejnych grobach dzielili się podający tę informację Andrzej Koza i Marek Moczulski, który trasę spaceru wytyczył.

M. Moczulski

WYDAWCA: Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa; tel.: 22 473 26 82, www.plk.ksk.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.

IV TURNIEJ PIŁKI NOŻNEJ

O PUCHAR SEKCJI ZAWODOWEJ
INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

30 MAJA
2025

START:
godz. 09:00

ZDUŃSKA WOLA
UL. DOLNA 41

W TRAKCJE TURNIEJU ZAPEWNIAMY

- całodniowe wyżywienie i napoje
- opiekę medyczną i ubezpieczenie NW
- puchary dla najlepszych drużyn oraz limitowane koszulki turniejowe
- obsługę muzyczną i profesjonalną oprawę obiektu

Organizatorem wydarzenia jest Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ "Solidarność"
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa, e-mail: sekretarz@szik-solidarnosc.org.pl, www.szik-solidarnosc.org.pl

45
Solidarność

Wieruszów, 14 czerwca 2025 r.

MISTRZOSTWA
POLSKI

W WYŚCIGACH DREZYN RĘCZNYCH

BOCZNICA KOLEJOWA

WOODECO

(Wieruszów, ul. Warszawska 150 B)

IMPREZA JEST DOSTĘPNA DLA WSZYSTKICH CHĘTNYCH, BEZPŁATNY DOWÓZ NA MIEJSCE IMPREZY

W PROGRAMIE:

- WYŚCIGI DREZYN 10⁰⁰ - 15⁰⁰
- ELIMINACJE 10⁰⁰ - 14⁰⁰
- FINAŁY 14⁰⁰

- PRZEJAZDY
REKREACYJNE DREZYNAMI
(RĘCZNĄ, ROWEROWĄ,
SPALINOWĄ) 10⁰⁰ - 17⁰⁰

- GRY I ZABAWY
DLA
NAJMŁODSZYCH
10⁰⁰ - 17⁰⁰

- CATERING
BIESIADNY 10⁰⁰ - 18⁰⁰

- WYSTĘP KABARETU
"OTTO" 16⁰⁰

ORGANIZATORZY:



NSZZ
Solidarność

WSPÓŁORGANIZATORZY:
OZ ZLK OSTROW WLKP.

PATRONAT MEDIALNY



ROZPOCZYNAMY
O GODZ. 10⁰⁰

