

NSZZ

Solidarność

nr 6 (204)

czerwiec / lipiec 2024 r.

W PEELKA

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

III TURNIEJ O PUCHAR SZIK



Fot. H. Sikora

Relacja z turnieju na stronie 6, 7 i 8

PODPISZ WNIOSEK
O REFERENDUM
W SPRAWIE
ZIELONEGO ŁADUZATRZYMAJ
ZIELONY ŁAD

Od 10 maja 2024 r. trwa akcja NSZZ „Solidarność” polegająca na zbieraniu podpisów poparcia dla inicjatywy przeprowadzenia ogólnokrajowego referendum, w którym Polacy odpowiedzą na pytanie:

„Czy jest Pani/Pan za zobowiązaniem

Dokończenie na stronie 4

500 + POCHODNE
= 756 ZŁ

22 maja 2024 r. w siedzibie PLK odbyło się czwarte i ostatnie spotkanie prezesa Piotra Wyborskiego, dyrektora Biura Spraw Pracowniczych Centrali PLK Magdaleny Jończyk ze zawiązkami zawodowymi, sygnatariuszami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy (ZUZP) dla pracowników PLK w sprawie podwyżki wynagrodzeń w bieżącym roku.

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” i pozostałe związki zawodowe podpisały porozumienie na mocy, którego od 1 lipca br. nastąpi wzrost wynagrodzeń w PLK.

Na spotkaniu 22 maja br. pracodawca zaproponował nowe rozwiązanie, wzorowane na innych kolejowych spółkach. Była nim wypłata jednorazowej gratyfikacji w czerwcu br. w wysokości 1000 zł dla każdego pracownika oraz 450 zł do wynagrodzenia zasadniczego średnio na pracownika od 1 lipca.

Propozycja ta miała na celu ograni-



Fot. R. Kowalski

Prezes PLK P. Wyborski (od lewej), Przewodniczący SZIK

czenie efektu podwyżki na przyszły rok. Jak wiemy wynagrodzenie zasadnicze powiększone jest o dodatki wynikające ze specyfiki pracy (zapisy ZUZP) i jest zobowiązaniem, które pracodawca wypłaca co miesiąc do końca bieżącego roku i dalej od 1 stycznia 2025. Prezes Wyborski uzasadniał swoje stanowisko złą sytuacją finansową Spółki, która w przyszłym roku

będzie musiała ograniczać koszty działalności bo jej wynik finansowy powinien się bilansować.

Związkowcy nie wyrazili zgody na rozwiązanie z jednorazową wypłatą, uznając taką propozycję za niekorzystną dla pracowników, gdyż nie dała by ona efektu „budowania wysokiego wynagrodzenia

Dokończenie na stronie 4

Z PRAC RADY NADZORCZEJ

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

28 maja 2024 r.

W siedzibie Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, na comiesięcznym posiedzeniu obradowała Rada Nadzorcza PLK. Poprzedziło je spotkanie Komitetu Audytu Rady Nadzorczej, który zajmował się głównie sprawozdaniami finansowymi Grupy Kapitałowej PLK za rok 2023 wypracowując rekomendacje ich przyjęcia przez Radę.

Sprawozdanie skonsolidowane Grupy PLK za rok 2023

Podstawową sprawą, którą zajmowała się Rada było omówienie i przyjęcie dokumentów związanych ze sprawozdawczością finansową Grupy Kapitałowej PLK (bardzo obszerna i złożona) za rok 2023.

PKP Polskie Linie Kolejowe wraz ze spółkami zależnymi tworzą Grupę Kapitałową PLK. W jej skład wchodzi następujące spółki: Dolkom Wrocław, PPM-T Gdańsk, PNUIK Kraków, DOM Poznań (PLK w tych spółkach posiada 100 % udziałów) oraz Trakcja S.A. (PLK posiada ok. 80 % akcji).

Ważnym punktem na początku obrad, było spotkanie z firmą audytorską, która zajmowała się badaniem sprawozdań Grupy. Wyraziła ona swoją rekomendację, uznając badane sprawozdania za przygotowane zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz oddające rzeczywistą sytuację. Rada Nadzorcza pozytywnie oceniła sprawozdanie z badania Grupy Kapitałowej PLK.

Najważniejszymi dokumentami, które uzyskały pozytywną ocenę Rady były:

- skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy Kapitałowej PLK wykazujące wynik ujemny (przedstawienie sytuacji majątkowej i finansowej Grupy),
- sprawozdanie z działalności Grupy Kapitałowej PLK za rok 2023 (m. in. charakterystyka Grupy, sytuacja kapitałowa, działalność inwestycyjna, istotne zdarzenia w Grupie).

Zostało również przyjęte sprawozdanie z działalności Rady Nadzorczej PLK w 2023 r. uwzględniające sprawozdawczość skonsolidowaną Grupy PLK.

W głosowaniu tajnym przyjęto także absolutorium dla poszczególnych członków Zarządu z wykonywania przez nich obowiązków oraz rozpatrzone rozliczenie celów Zarządu za 2023 r.

Następnym etapem będzie rozpatrzenie i zatwierdzenie sprawozdań przez Walne Zgromadzenie PLK (jest nim minister infrastruktury), które zaplanowano na koniec 24 czerwca b.r.

Trakcja S.A.

Trakcja S.A. jest jedną z największych spółek działających w sektorze budownictwa infrastrukturalnego oraz energetyki w Polsce. Jest notowana na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie. Trakcja wraz z kilkoma spółkami (m. in. Kauno Tiltai, PRK 7 Nieruchomości, Biuro projektowe Torprojekt, Przedsiębiorstwo Produkcyjno – Usługowe DALBA, BTW, PEUiM) tworzy Grupę Trakcja.

Od połowy 2022 r. PLK objęła większość akcji (ok. 82 %) spółki Trakcja. Spółka wykonuje szereg robót inwestycyjnych i jest jednym z największych wykonawców modernizacji linii kolejowych zarządzanych przez PLK (czwartym wg wysokości nakładów), a przez to ma istotny wpływ na terminową realizację

planów inwestycyjnych. Dlatego Rada Nadzorcza zapoznała się z dostępnymi informacjami, dotyczącymi opublikowanych przez Trakcję raportami rocznymi za 2023 r.

Plan działalności na 2024 r.

Rada Nadzorcza przeanalizowała przygotowany przez Zarząd Plan działalności PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na 2024 r. Rada po dyskusji zaopiniowała go pozytywnie. Ostateczne zatwierdzenie planu dokona Walne Zgromadzenie PLK. Na planie nałożona jest klauzula – „Tajemnica Przedsiębiorstwa”. Jego zapisy będą wielokrotnie stanowiły punkt odniesienia do wykonanych przychodów i kosztów w działalności operacyjnej Spółki.

Inwestycje

Rada Nadzorcza wykonując czynności nadzorcze zapoznała się z informacją Zarządu, w sprawie realizacji inwestycji, w pierwszych miesiącach 2024 r. Kluczową sprawą jest realizacja wieloletniego planu inwestycyjnego (Krajowy Program Kolejowy) i realizacja zadań inwestycyjnych z uwolnionych środków finansowych z Krajowego Planu Odbudowy (KPO). Z KPO realizowane mają być projekty: liniowe, stacyjne, punktowe, wąskie gardła, poprawa bezpieczeństwa na przejazdach i System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (SDIP). Łącznie finansowanych ma być ok. 140 zadań w rozdziale na Centrum Realizacji Inwestycji (ok. 50 zadań) i zakłady linii kolejowych (ok. 90 zadań).

Spółka realizuje inwestycje, finansowane z różnych źródeł i w ramach programów rządowych, takich jak: program utrzymaniowy, Kolej + i program przystankowy. W dwóch ostatnich programach zapowiadana jest jednak rewizja, co nie wyklucza zmian w zadaniach i ich wartościach.

Sytuacja finansowa

Rada zapoznała się z bieżącą sytuacją finansową PLK, w okresie od stycznia do marca 2024 r. Jest ona stabilna a przychody z działalności operacyjnej są realizowane zgodnie z projektem planu. Ważnym ich elementem są przychody od przewoźników kolejowych z udostępniania linii kolejowych. Są one niższe niż przewiduje plan (ok. 98 % planu), co wynika z pracy eksploatacyjnej przewoźników towarowych i pasażerskich.

Po ubiegłorocznej recesji w przewozach towarowych początek br. pokazuje spadek pracy eksploatacyjnej i przychodów, szczególnie w PKP Cargo (ok. 88 % planu, inni przewoźnicy ok. 101 %).

Spółki zależne

Przedmiotem informacji Zarządu rozpatrywanej przez Radę były spółki zależne, tworzące Grupę Kapitałową PLK (Dolkom Wrocław, PPM-T Gdańsk, PNUIK Kraków, DOM Poznań).

Analizując pierwszy kwartał 2024 r. widać, że wyniki finansowe spółek zależnych były lepsze niż wynikało to z planów. Przychody spółek są uzyskiwane przede wszystkim z robót inwestycyjnych i utrzymaniowych a pierwsze miesiące roku generują większe koszty niż przychody, co odbija się na ich wynikach

(wynik ujemny).

Wyraźnie widać tzw. sezonowość prac w budownictwie kolejowym. Wyniki ujemne w I kwartale są w kalkulowane w specyfikę spółek naprawczych (każdy następny miesiąc to wzrost ilości i wartości faktur przychodowych wpływających na poprawę wyników).

W prowadzonych analizach ważne są także wartości kontraktów, głównie inwestycyjnych na realizację robót, w następnych kilkunastu miesiącach (tzw. portfel zamówień).

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 w 2021 r., a następnie do czterech spółek, na zakup maszyn do robót torowych np. podbijarek, pociągów sieciowych, palownic i budowy bądź rozbudowy hal do prowadzenia robót utrzymania i naprawczych maszyn).

Bezpieczniej na liniach kolejowych

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

Problemem niezależnym od Spółki, a pogarszającym statystyki, są wypadki polegające na potrąceniu osoby, podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami – samobójstwa, których ilość wzrasta (w I kwartale br. ponad 60).

Wśród głównych przyczyn wypadków oprócz ww wymienionych, są: wypadki na przejazdach i przejściach, uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego, niewłaściwe ułożenie, niezabezpieczenie lub przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu i niewłaściwa obsługa urządzeń srk.

Opóźnienia pociągów

Kluczowym dla pasażera korzystającego z usług przewoźników kolejowych, jest cena biletu, komfort przejazdu i punktualność przyjazdu zgodnie z umową (rozkładem jazdy) do stacji docelowej. Przyczyny opóźnień pociągów pasażerskich bywają różne i najczęściej są one z winy PLK (zarządca infrastruktury) albo przewoźników kolejowych.

Ten obszar działalności kolei był omawiany przez Radę na podstawie analizy opóźnień pociągów w I kwartale 2024 r. Wynika z niej, że główna przyczyna opóźnień jest z winy przewoź-

ników kolejowych oraz czynników zewnętrznych (ok. 87 % w stosunku do wszystkich opóźnień). Z ok. 13 % opóźnień wynikających z winy PLK ponad 2 % wynika z działalności inwestycyjnej wykonywanej przez Centrum Realizacji Inwestycji. Wyniki te pokazują w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r., że udział przewoźników kolejowych w opóźnieniach w 2024 r. wzrósł o ok. 1,5 %.

Opóźnienia pociągów, których przyczyną są prace inwestycyjne wynikają głównie z usterek, uszkodzeń kabli światłowodowych, wprowadzenia ograniczeń prędkości i awarii sieci trakcyjnej.

Z powodu opóźnień pociągów z winy PLK, Spółka ponosi koszty wynikające z wypłat rekompensat przewoźnikom kolejowym. Koszty opóźnień z winy zakładów linii kolejowych wynoszą ok. 75 %, a z winy Centrum Realizacji Inwestycji ok. 25 %.

Spółka czyni systematyczne starania usprawniające organizację robót inwestycyjnych (dyscyplinowanie wykonawców, planowanie zamknięć torowych) oraz podejmuje działania ograniczające opóźnienia wynikające z usterek (np. awarie urządzeń sterowania ruchem kolejowym na LCS).

W trakcie obrad omówiono także informację Zarządu w sprawie systemu regulacji informowania pasażerów o przyczynach opóźnień pociągów co jest obowiązkiem PLK.

Inne tematy

Rada zajmowała się również m.in. następującymi sprawami: powołaniem członków Rady do Komitetu ds. Inwestycji Rady Nadzorczej, postępami w realizacji budowy systemu ERTMS/GSM-R (Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Rucho-
mej, który zapewnia operacyjną komunikację głosową i transmisję danych, użytkownikom sieci na infrastrukturze PLK), gospodarką materiałową w I kwartale br. (m.in. sprzedaż złomu), przeniesieniem własności składników infrastruktury kolejowej oraz gruntów pod liniami kolejowymi (aport zorganizowanej części przedsiębiorstwa z PKP S.A. do PLK), postępowaniami sądowymi, raportem o roszczeniach przewoźników kolejowych dotyczących stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, zmianami do Statutu PLK (proponowane Zarządu), wynikami kontroli w SOK (donos ze stycznia br. do Ministra Infrastruktury o nieprawidłowościach) oraz przeglądem uchwał przyjętych przez Zarząd PLK (od ostatniego posiedzenia Rady).

Henryk Sikora

ZAGADKA

Kto został zwycięzcą III Turnieju Piłki Nożnej organizowanego przez SZIK NSZZ „Solidarność”?

Nagrody rozlosujemy wśród osób, które prawidłowe odpowiedzi nadesłały do 26 lipca 2024 r.: na kartkach pocztowych pod adresem SZIK NSZZ „Solidarność”, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa lub pocztą elektroniczną plk@ksk.org.pl z dopiskiem „Zagadka 204”, podaniem adresu, pod który wysłać nagrodę oraz wyraźnym wyrażeniem zgody na umieszczenie w naszym biuletynie związkowym (w przypadku wylosowania nagrody) swojego imienia, nazwiska oraz miejscowości zamieszkania.

Za prawidłową odpowiedź na zagadkę z numeru 203. nagrodę wylosowała **Łukasz Pomietło** z Katowic. Gratulujemy.

Red.

Z głębokim żalem przyjęliśmy wiadomość o śmierci

Wojciecha Bułata

Byłego przewodniczącego
KZ NSZZ „Solidarność”
w ZLK Kraków oraz przewodniczącego
KR KSK NSZZ „Solidarność”

Rodzinie i Najbliższym wyrazy
głębokiego współczucia i żalu składa
Sekcja Zawodowa Infrastruktury
Kolejowej NSZZ „Solidarność”

zasadniczego”.

Strona związkowa usilnie domagała się przeliczenia kwoty 1000 zł i wliczenia jej do wynagrodzenia zasadniczego.

Negocjacje były wyjątkowo dynamiczne, a nastroje zmieniały się proporcjonalnie do braku ustępstw stron. Po kilku godzinach negocjacji wydawało się, że porozumienie oddaliło się jak nigdy dotąd.

Po siedmiogodzinnych negocjacjach

nastąpił przełom w stanowiskach stron, które pomimo kontrowersyjnych zapisów w sprawie podwyżki w 2025 r. podpisały porozumienie o podwyżce w wysokości 500 zł do wynagrodzenia zasadniczego średnio na pracownika od 1 lipca 2024 r. (wraz z pochodnymi podwyżka wyniosła średnio na pracownika 756 zł).

Należy jednak podkreślić, że były to trudne rozmowy, bo każda ze stron miała swoje racje. Pamiętając pierwszą propo-

zycję PLK w wysokości 250 zł, ostateczna wysokość podwyżki jest dwa razy większa.

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” reprezentując pracowników dołożyła wszelkich starań aby tegoroczna podwyżka wynagrodzeń była możliwie jak najwyższa. To dla nas było najważniejsze.

Henryk Sikora

Dokończenie ze strony 1

Prezydenta RP, Parlamentu RP, Rządu RP do odrzucenia przez Polskę polityki klimatycznej UE w obecnym kształcie, zawartej w europejskim Zielonym Ładzie?”

Akcja zbierania podpisów prowadzona jest przez wszystkie struktury związku. Osoby chcące poprzeć idee referendum, mogą to zrobić m.in. w komisjach zakładowych NSZZ „Solidarność”, w swoim zakładzie.

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” aktywnie wspiera tę inicjatywę zachęcając działaczy związkowych do większej aktywności oraz zachęcając członków naszego związku i wszystkich pracowników do złożenia swojego podpisu.

2030 r. to już za kilka lat

Ekspert ostrzegają, że wprowadzenie Europejskiego Zielonego Ładu spowoduje, że ceny energii elektrycznej przewyższą możliwości budżetów europejskich, zarówno tych domowych, jak i całych państw.

Z „Krajowego Planu na rzecz Energii i Klimatu” (KPEiK) wynika, że transformacja może spowodować ubóstwo energetyczne nawet 11 proc. odbiorców w 2030 roku.

„Ponieważ w Polsce jest ponad 13 mln odbiorców indywidualnych, jest to prawie 1,5 miliona gospodarstw domowych, których dotknie ubóstwo” – tłumaczył nam prof. Władysław Mielczarski.

Na krawędzi katastrofy

Europejski Zielony Ład przyniesie wiele kosztów i wiele rozczarowań – przewidują coraz liczniejsi eksperci. W ogromnym skrócie – miało być w UE pod dostatkiem taniej energii elektrycznej z OZE. W praktyce wielu specjalistów ostrzega, że dla niektórych krajów członkowskich, w tym dla Polski, OZE to utrata nawet połowy dochodu narodowego.

Konsekwentne wprowadzanie przyjętych zobowiązań w Polsce obejmie kosztami polityki klimatycznej kolejne obszary

działalności gospodarczej: energetykę, przemysł, transport, rolnictwo i budownictwo, rujnowane przez rosnące koszty działań koniecznych dla pozbywania się emisji. Będą rosły koszty uprawnień do emisji CO₂. Niektórzy eksperci oceniają, że za uprawnienie do emisji w 2030 roku będziemy płacili co najmniej 150 euro za tonę.

Polska miała liczyć na wsparcie Funduszu Sprawiedliwej Transformacji (FST) do kwoty 3,5 mld euro. Połowa środków miała być dostępna dla Polski od początku funkcjonowania FST. Dziś wielu specjalistów ocenia jednak, że procedury przyznawania są obwarowane nadmiernymi warunkami.

Wpływ Europejskiego Zielonego Ładu na ceny energii

Gdy porównamy lata 2022 i 2023, okazuje się, że ceny na rynku detalicznym dla odbiorców końcowych z umów kompleksowych (zakup energii łącznie z usługą dystrybucyjną) ogółem zwiększyły się o 10,7 proc. do kwoty 893,5 zł/MWh. Róż-

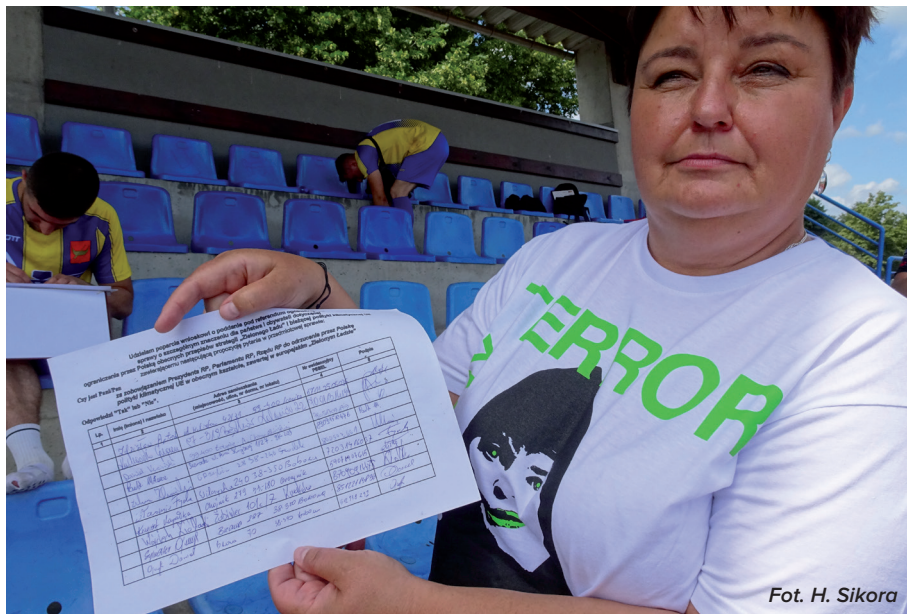
nie dla różnych grup odbiorców.

Na wysokim napięciu to 951,3 zł/MWh wobec 775,3 zł/MWh w 2022 roku, odpowiednio na średnim napięciu 929,6 zł/MWh wobec 757,7 zł/MWh, natomiast na niskim napięciu 1 278,8 zł/MWh wobec 1 188,0 zł/MWh. Gospodarstwa domowe płaciły ogółem za 2023 rok 784,0 zł/MWh, a w 2022 roku 728,3 zł/MWh. Zwiększyły się znacząco opłaty dystrybucyjne – o 60,2 zł/MWh, to jest o 22,4 proc.

W sumie elektroenergetyka w Polsce za 2023 rok poniosła koszty za uprawnienia do emisji w wysokości 40 544 mln zł.

Jak przekazuje Bankier.pl, zgodnie z europejską bazą danych emisji dla globalnych badań atmosfery – EDGAR, w 2022 roku Unia Europejska odpowiadała za 6,67 proc. globalnej emisji gazów cieplarnianych. To znacznie mniej, niż produkują Chiny – 29,16 proc., prawie połowa tego, co produkuje USA – 11,19 proc., czy też Indie – 7,33 proc.

Opracowanie: Teresa Wójcik,
Barbara Michałowska
Źródło: tysol.pl



Fot. H. Sikora

Zbieramy podpisy nie tylko wśród naszych członków, ale także innych osób mających świadomość i elementarną wiedzę jakie spustoszenie robi Zielony Ład. Jednym z wydarzeń, gdzie zbieraliśmy podpisy popierające referendum był turniej piłki nożnej w Zduńskiej Woli. Uzbieraliśmy tam ok. 80 podpisów. Zachęcamy do podobnej aktywności i pomysłowości w poparciu akcji NSZZ „Solidarność”.

NEGOCJACJE W ZAKŁADACH PLK

Zakończyły się rozmowy o podwyżkach wynagrodzeń dla pracowników PLK na szczeblu centralnym. Kolejnym krokiem są negocjacje na poziomie jednostek organizacyjnych – szczegółowe zasady przeprowadzania podwyżek. Negocjacje w poszczególnych zakładach pracy zawsze budzą wiele emocji i kontrowersji zwłaszcza w obszarze interpretacji zapisów zawartych w protokole ustaleń, a w szczególności punktu, w którym kierownicy jednostek organizacyjnych spółki i zakładowe organizacje związkowe mają podpisać zasady przeprowadzenia podwyżki wynagrodzeń.

Dwóch naszych kolegów zwróciło się z zapytaniem w tej sprawie do Państwowej Inspekcji Pracy (PIP) i prawnika z regionu, jak interpretować zapisy tego punktu. To co zaskakujące, opinie z PIP i od prawnika z regionu były zbieżne.

Zgodnie z protokołem ustaleń Prezesa PLK z przedstawicielami organizacji związkowych – pracodawcy mają obowiązek dokonać uzgodnień z dzia-

łającymi w zakładach organizacjami związkowymi.

Zobowiązani są do zawarcia porozumienia z zakładową organizacją związkową, w którym będą się zawierały uszczegółowienia niewykraczające poza ramy wyznaczone centralnie w protokole ustaleń.

W porozumieniu można określić kwoty do podziału dla poszczególnych zespołów pracowniczych w sekcji, a można też wprowadzić zapisy art. 7.ust. 2 ustawy o ZZ umożliwiające organizacji związkowej indywidualne reprezentowanie praw i interesów swoich członków szczególnie w sytuacji, kiedy pracownik został potraktowany w sposób rażąco niesprawiedliwy.

Wyjście poza ramy porozumienia będzie skutkowało o wydatkowaniu środków bez uzgodnienia, a tym samym wbrew ustaleniom przyjętym przez Prezesa Spółki i ponadzakładowe organizacje związkowe. Innymi słowy zapisy protokołu ustaleń dają pracodawcom i organizacjom związkowym upoważnienie do uszczegółowienia dokonanych

uzgodnień na szczeblu centralnym.

Termin w jakim strony mają uzgodnić szczegółowe zasady podwyżki wynagrodzeń ustalono na 14 dni od daty przekazania środków na wynagrodzenia do poszczególnych zakładów pracy.

W razie braku uzgodnień w określonym terminie pracodawca nie może zastosować trybu przewidzianego w art. 30 ust. 6 ustawy o związkach zawodowych i po 30 dniach samemu wprowadzić podział środków na wynagrodzenia nawet jeżeli organizacje związkowe nie przedstawią wspólnego stanowiska, ponieważ zapisy tego artykułu nie przewidują kwestii „zasad podziału podwyżek wynagrodzenia dla pracowników”.

A zatem nie ma porozumienia, to nie ma podwyżki. Taka sytuacja nie spodobałoby się pracownikom. Dlatego należy zrobić wszystko, aby takie porozumienie w ciągu 14 dni podpisać. Oczywiście zawsze można oddać sprawę do wyjaśnienia do PIP lub sądu pracy. Ale po co? Lepiej się dogadać.

Pilichowski Mariusz

OBWODNICA POZNANIA

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w dniu 27.05.2024 r. podpisały umowę na opracowanie projektów wykonawczych, oraz na realizację prac budowlanych w ramach projektu „Prace na towarowej obwodnicy Poznania”.

Efektom będzie sprawny system komunikacji – „ring” kolejowy, który zapewni mieszkańcom aglomeracji poznańskiej dogodne podróże w obrębie miasta i przyległych do Poznania miejscowościach.

W ramach Inwestycji zaplanowane zostało powstanie siedmiu nowych i jednego zmodernizowanego przystanku (przystanki powstaną w okolicy ul. Starachowickiej (p.o. Poznań Zieliniec), przy ul. Gdyńskiej (p.o. Koziegłowy), w rejonie ul. Naramowickiej (p.o. Poznań Naramowice), przy kampusie uniwersyteckim w pobliżu ul. Stróżyńskiego (p.o. Poznań Piątkowo), przy ul. Sucholeskiej (p.o. Poznań Suchy Las), w rejonie ul. Folwarcznej (p.o. Poznań Franowo) i ul. Kobylepole (p.o. Poznań Kobylepole), a także na przebudowanym przystanku w okolicy ul. Szumana w Nowej Wsi (p.o. Swarzędz Nowa Wieś)).

Przy planowanych przystankach (samorząd) w ramach innych projektów inwestycyjnych, zaplanował budowę węzłów przesiadkowych co przyczyni się do zintegrowania z systemem komunikacyjnym

w mieście.

W ramach inwestycji zaplanowane zostało do przebudowy ok. 55 km odcinków linii kolejowych, tworzących kolejową obwodnicę Poznania i wykorzystywanych obecnie przede wszystkim do przewozu ładunków. Przebudowa m.in. torów, modernizacja sieci trakcyjnej i zabudowa nowoczesnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym wraz z planowaną budową nowej łącznicy między Poznaniem Strzeszynem a Poznaniem Piątkowo umożliwi sprawne przejazdy pociągami pasażerskim wokół Poznania. Wyremontowana będzie długa na 1 km estakada kolejowa nad Wartą.

Po wprowadzeniu modyfikacji do pierwotnego projektu inwestycji zwiększą się możliwości trasy oraz poprawi się efektywność ruchu kolejowego. Zmiana układu torowego, m.in. wydłużenie rozjazdów umożliwiających płynną zmianę toru jazdy oraz zmniejszenie promienia łuków, umożliwią przejazdy pociągów pasażerskich z prędkością 120 km/h i towarowych – w zależności od odcinka – z prędkością 60-80 km/h (obecnie 20-80 km/h). Czas przejazdu po całej trasie obwodowej, z uwzględnieniem postojów na przystankach, szacowany jest obecnie na ok. 50 min.

Bezpieczne przejazdy zapewni nowe Lokalne Centrum Sterowania i modernizacja 23 przejazdów kolejowo-drogowych. Skrzyżowania zyskają nową nawierzchnię, a 15 z nich także nowe zabezpieczenia, sygnalizację i roгатki. Nowoczesne urządzenia zapewnią bezpieczeństwo, bez znaczącego wpływu na system komunikacji drogowej – czas załączania zapór na skrzyżowaniach będzie ograniczony do określonego przepisami i wymogami bezpieczeństwa minimum.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały umowę z konsorcjum firm: Zakład Robót Komunikacyjnych DOM Sp. z o.o. (lider), Alusta S.A. (Partner) i Intop Sp. z o.o. (partner) na opracowanie projektów wykonawczych i wykonanie robót budowlanych w ramach projektu „Prace na towarowej obwodnicy Poznania” za ok. 1,39 mld zł (netto). Inwestycja finansowana jest ze środków budżetowych. Zakończenie wszystkich prac przewidywane jest w II poł. 2027 r. Rozpoczęcie prac budowlanych będzie możliwe po opracowaniu szczegółowych projektów wykonawczych i jest przewidywane aktualnie w IV kw. br.

Kolejową obwodnicę Poznania, umożliwiającą przejazdy wokół miasta, tworzą fragmenty linii kolejowych: 272 (Kluczbork – Poznań), 352 (Swarzędz – Poznań Stareołęka), 354 (Poznań POD – Piła Główna), 394 (Poznań Krzesiny – Kobylnica), 395

Dokończenie na stronie 8



Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe - II miejsce



ZLK Tarnowskie Góry - III miejsce



ZLK Sosnowiec



Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury (PNI)



Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej



ZLK Kraków - IV miejsce



Dolkom Wrocław



ZLK Łódź - I miejsce

Fot. A. Van-Selow

III TURNIEJ O PUCHAR SZIK

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej po raz kolejny udowodniła, że „chcieć to móc”, a sport jest doskonałą okazją do integracji i promocji zdrowego stylu życia kolejarzy. W dniu 07.06.2024 r., na obiektach Powiatowego Międzyszkolnego Ośrodka Sportowego w Zduńskiej Woli, odbył się III Turniej Piłki Nożnej, w którym wzięli udział pracownicy związani z infrastrukturą kolejową z całego kraju.

Turniej ten, jest już tradycją w kalendarzu wydarzeń sekcji. Jest okazją do sprawdzenia swoich umiejętności piłkarskich, ale również do integracji środowiska kolejowego.

Organizatorzy udekorowali obiekt związkowymi banerami i flagami z logo „Solidarności”. Przygotowana została niezbędna infrastruktura medialna, nagłośnieniowa i oprawa muzyczna. W trakcie „twórczej krzątaniny” pojawiła się firma cateringowa, która po rozstawieniu namiotu i stolików przystąpiła do wydawania poczęstunków.

Tegoroczny turniej odbywał się na dwóch boiskach trawiastych, a nad jego przebiegiem czuwały dwie profesjonalne ekipy sędziowskie. Kolega Mariusz Pilichowski odpowiedzialny za przebieg rozgrywek przygotował harmonogram, w którym zostały zaplanowane dwie

fazy: grupowa, pucharowa i finały.

W rozgrywkach wzięły udział drużyny reprezentujące zakłady linii kolejowych z: Krakowa, Łodzi, Sosnowca, Tarnowskich Gór oraz PNI Warszawa, a także spółki z Grupy PLK: PNUIK Kraków, PPM-T Gdańsk i DOLKOM Wrocław.

W pierwszej części półfinału drużyna PPM-T pokonała przewagą dwóch bramek ZLK Kraków, a w drugiej ZLK Łódź po zaciętej walce wygrała jedno bramkowo z drużyną ZLK Tarnowskie Góry. Takie wyniki zdecydowały, że w mecz o trzecie miejsce zmierzyły się zespoły ZLK Tarnowskie Góry i ZLK Kraków. Pomimo zmęczenia obie drużyny dały z siebie wszystko, a każda akcja budziła wielkie emocje. Spotkanie zakończyło się wynikiem 1:0 dla Tarnowskich Gór i tym samym drużyna ta zdobyła puchar za III miejsce.

Kulminacją dnia był finałowy mecz, który przyciągnął największą uwagę. Drużyny walczyły z pełnym zaangażowaniem. Już w pierwszej połowie ZLK Łódź zdominowała rywali, pokazując swoje umiejętności i przeprowadzając liczne ataki. Po jednym z nich, napastnik Michał Majerowski (strzelec obu bramek) oddał precyzyjny strzał, który zakończył się bramką.

W drugiej połowie drużyna przeciw-

na nie pozostawała dłużna i również przeprowadziła kilka groźnych akcji. Ostatecznie to ubiegłoroczny zwycięzca turnieju, drużyna ZLK Łódź wynikiem 2:0 pokonała zespół PPM-T.

Rozegrany finał zdecydował, że Puchar Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” po raz trzeci trafił do drużyny z Łodzi. Na wyróżnienie zasługuje zespół z Gdańska, który wspierany przez przewodniczącego Andrzeja Glice otrzymał puchar za II miejsce.

Po ostatnim gwizdku nadszedł czas na uroczyste wręczenie nagród. Pierwsze trzy zespoły otrzymały puchary, które kapitanom drużyn wręczał Henryk Sikora – przewodniczący SZIK NSZZ „Solidarność”. Wszystkie drużyny, które uczestniczyły w turnieju otrzymały od organizatorów pamiątkowe dyplomy wraz z okolicznościowymi koszulkami dla każdego zawodnika. Zawodnicy dwóch pierwszych drużyn otrzymali dodatkowo indywidualne nagrody przekazane przez PKP Polskie Linie Kolejowe. Kapitanowie drużyn otrzymali także upominki ufundowane przez spółkę Trakcja S.A. Rozdano również nagrody indywidualne, które otrzymali Michał Majerowski – ZLK Łódź (król strzelców) oraz Krzysztof Kapałka – PNUIK Kraków (najlepszy bramkarz).

Kończąc część uroczystą przewod-



Fot. H. Sikora



Fot. H. Sikora



Fot. R. Kołodziejczyk



Fot. H. Sikora

OBAWY ETF



Krajowy Sekretariat Transportowców NSZZ „Solidarność” wystąpił z pismem do Piotra Malepszaka, Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury wyrażając w nim zaniepokojenie wypowiedziami medialnymi o przekazaniu inwestycji kolejowych z Polskich Linii Kolejowych do spółki Centralny Port Komunikacyjny.

W piśmie znalazły się argumenty, które pokazują jak dużym błędem byłoby przekazanie inwestycji liniowych z PLK do CPK.

„Krajowy Sekretariat Transportowców NSZZ „Solidarność” apeluje o wycofanie się z tego pomysłu i o nierozpowszechnianie go w przestrzeni publicznej. Procedury, metody zarządzania oraz posiadające ogromne doświadczenie kadry PLK mogą być doskonałe do dostosowania do nowych wyzwań i nie wymagają tak daleko idących zmian organizacyjnych.

Nieprzemyślane radykalne działania z całą pewnością zaszkodzą kolei w Polsce oraz istniejącym i planowanym liniom w ramach sieci transeuropejskiej” – czytamy w piśmie KST.

Pismo zostało także przesłane do Dariusza Klimczaka, Ministra Infrastruktury oraz Europejskiej Federacji Pracowników Transportu (ETF - organizacja zrzeszająca transportowe związki zawodowe z UE) prosząc ETF o poparcie protestu „Solidarności”.

Zachęcamy do przeczytania odpowiedzi – poparcia jaki udzieliła ETF dla

protestu Krajowego Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność”.

Piszemy do Państwa dzisiaj w imieniu Europejskiej Federacji Pracowników Transportu reprezentującej ponad 5 milionów pracowników transportu z ponad 200 związków transportowych w 38 krajach Europy we wszystkich częściach branży transportowej, w tym kolei, aby wyrazić nasze głębokie zaniepokojenie w sprawie proponowanego przeniesienia budżetu i obowiązków z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PLK) na rzecz Centralnego Portu Komunikacyjnego Sp. z o.o. (CPK), jak wskazano w ostatnich wypowiedziach przypisywanych Panu w mediach.

Dokładnie zapoznaliśmy się z obawami zgłoszonymi przez naszą organizację członkowską, NSZZ Solidarność, podzielimy ich obawy co do potencjalnych konsekwencji takiej decyzji.

Przypisywane Panu wypowiedzi, w szczególności te opublikowane 26 lutego 2024 r. w czasopiśmie branżowym „Rynek Kolejowy” oraz portalu poświęconym problematyce gospodarczej wnp.pl sugerują znaczącą zmianę w podziale obowiązków w sektorze kolejowym.

Choć doceniamy Państwa wizję usprawnienia procesów inwestycyjnych i zwiększenia efektywności, wierzymy, że proponowane przeniesienie inwestycji kolejowych z PLK do CPK może mieć poważne konsekwencje zarówno dla systemu kolejowego w Polsce, jak i dobra pracowników tej branży.

Jesteśmy szczególnie zaniepokojeni potencjalnym chaosem organizacyjnym, jaki mógłby wyniknąć z takiego przeniesienia, na co zwróciła uwagę NSZZ „Solidarność”. Zakłócenia w realizowanych projektach, potencjalne zwolnienia i przesunięcia pracowników, a także liczne kwestie formalne, takie jak zmiany zamawiających i umów o dofinansowanie UE, mogą poważnie utrudnić terminową i jakościową realizację projektów, zwłaszcza tych, których terminy mieszczą się w perspektywie UE (2014-2020), która zakończy się do końca 2024 roku.

Ponadto realizacja inwestycji kole-

jowych w ramach CPK, w odróżnieniu od PLK, może spowodować poważne problemy w realizacji projektów w ramach transeuropejskiej sieci bazowej TEN-T. Opóźnienia, jakie wystąpiły już w projektach takich jak projekt kolei dużych prędkości „Linia Y”, budzą poważne wątpliwości co do zdolności CPK do skutecznego zarządzania i realizacji złożonych projektów kolejowych.

Podzielamy także obawy NSZZ Solidarność dotyczące potencjalnych sporów i nieporozumień pomiędzy PLK a CPK wynikających z takiego przekazania obowiązków. Brak prawnych uprawnień CPK do rozporządzania gruntami, na których zlokalizowane są linie kolejowe, zgodnie z wymogami polskiego prawa budowlanego, może jeszcze bardziej skomplikować sprawę i spowodować opóźnienia oraz ryzyko niewykorzystania środków unijnych w ustawowych okresach kwalifikowalności.

Podsumowując, nalegamy na poważne rozważenie proponowanego przeniesienia inwestycji kolejowych z PLK do CPK. Jesteśmy głęboko przekonani, że nieprzemyślane działania mogą zaszkodzić kolei w Polsce oraz zakłócić istniejące i planowane linie w sieci transeuropejskiej.

Jesteśmy otwarci na dialog w celu znalezienia najlepszych możliwych rozwiązań wyzwań stojących przed sektorem kolejowym w Polsce.

Dziękuję za zwrócenie uwagi na tę kwestię. Czekamy na Państwa odpowiedź.

Livia Spera (07.05.2024)

Dokończenie ze strony 5

(Zieleniec – Kiekrz), 801 (Poznań Starołęka – Poznań Górczyn), 802 (Poznań Starołęka – Luboń), 803 (Poznań Piątkowo – Suchy Las), 805 (Swarzędz – Stary Młyn) i 853 (planowana do budowy łącznica Poznań Strzeszyn – Poznań Piątkowo). Obecnie obwodnica wykorzystywana jest głównie w ruchu pociągów towarowych. Aktualnie korzysta z niej ok. 40 składów w ciągu doby.

Iwona Kriger

Dokończenie ze strony 7

niczący Henryk Sikora podziękował zawodnikom za udział w turnieju, rywalizację w duchu „fair play” zapraszając wszystkich na kolejny czwarty turniej już za rok. Następnie podziękował wszystkim, którzy wspierali organizację zawodów oraz osobą, które nie występują na

pierwszym planie, ale wykonują ważne prace organizacyjne (pomoc medyczna, sędziowie, osoby prowadzące zawody, oprawa muzyczna, catering, media związkowe oraz wielu innym).

Patronat nad wydarzeniem został udzielony przez Krajową Sekcję Kolejarzy NSZZ „Solidarność”,

a partnerem wydarzenia były spółki z Grupy PLK: Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe z Gdańska (PPM-T), Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie (PNUIK).

Andrzej Van-Selow

ZWIĄZKI ZAWODOWE WRACAJĄ DO ŁASK

„Jedna czwarta załogi na bruk. Zwolnienia w kolejnej fabryce w Polsce”, „Zapadła decyzja. Wielki zakład opon do likwidacji”, „Amerykanie zamykają fabrykę na Pomorzu. 140 osób bez pracy”, „ABB zamyka fabrykę pod Łodzią. Pracę straci 400 osób”, „Infosys Poland zwalnia prawie 200 osób”, „Przez zwolnienia grupowe prawie cała załoga straci pracę. Kobiętom proponowano pracę w budowlance” – tego rodzaju informacje pojawiają się już praktycznie każdego dnia w gazetach, w internetowych serwisach informacyjnych lub „biją po oczach” na żółtych paskach informacyjnych kanałów telewizyjnych.

Trudno tego nie dostrzec, ale obecnie w Polsce ma miejsce wiele masowych zwolnień pracowników w różnych sektorach gospodarki. Powodem takiego stanu rzeczy jest wzrost kosztów prowadzenia działalności, wzrost kosztów pracy, wzrost kosztów materiałów i surowców, spowolnienie gospodarcze, cyfryzacja i automatyzacja oraz spadek zamówień – wszystko to wymusza na polskich firmach cięcie kosztów, co przekłada się na decyzje albo o redukcji zatrudnienia, albo wręcz o likwidacji zakładów pracy.

Wszystko to sprawia, że obecnie w Polsce obserwuje się tendencję wzrostową jeśli chodzi o rozwój związków zawodowych czy wzrost przynależności do organizacji broniącej praw pracowniczych.

„Związki zawodowe wracają do łask. I nie chodzi tylko o to, że w ich szeregi wstępują kolejne osoby, ale że powstają one w firmach, w których do tej pory nikt nie myślał o tworzeniu organizacji broniących praw zrzeszonych pracowników” – przeczytać można w tekście „Dziennika Gazeta Prawna” 109/2024 z dnia 6 czerwca 2024 roku.

Wzrost skłonności do zapisywania się do związków zawodowych można przypisać kilku kluczowym czynnikom, które mają wpływ na pracowników w Polsce.

Pierwszym i głównym czynnikiem jest niepewność zatrudnienia i warunki pracy, która powoduje, że osoby pracujące w wielu sektorach gospodarki mają coraz częściej do czynienia z propozycją ze strony pracodawców przechodzenia z umów o pracę na niestabilne formy zatrudnienia takie jak „umowy śmieciowe” (umowy zlecenia, umowy o dzieło) czy przejście na tzw. umowy



outsourcingowe (umowy „B2B”).

Pracownicy szukają więc w związkach zawodowych wsparcia i ochrony przed nagłymi zwolnieniami, nierównym traktowaniem pogorszeniem się warunków pracy. Drugim czynnikiem są niskie płace i nierówności dochodowe polegające przede wszystkim na stagnacji płac i braku od wielu lat jakiegokolwiek wzrostu wynagrodzeń, poza tym, które wynika z przepisów prawa. Ciągła praca tylko na płacy minimalnej również motywuje pracowników do zrzeszania się w związkach zawodowych w celu wynegocjowania sobie lepszych warunków płacowych.

Należy bowiem pamiętać, że w Polsce to głównie związki zawodowe mają szansę wynegocjować wyższe wynagrodzenia, lepsze świadczenia, sprawiedliwsze warunki pracy i to nie tylko dla swoich członków. Korzystają przecież na tym również osoby nie należące do jakichkolwiek związków, co poniekąd jest nie fair w stosunku do tych, którzy utożsamiają się ze związkiem do którego przynależą, wartościami głoszonymi przez ten związek oraz opłacają składki członkowskie. Co dziwne

i niezrozumiałe również ci, co nie są członkami jakiegokolwiek związku zawodowego i na co dzień uważają je za zbędne i niepotrzebne, zawsze najgłośniej publicznie wyrażają swoje oburzenie z wynegocjowanych podwyżek czy warunków pracy zapominając, że nie płacąc składek członkowskich również korzystają z tego co zostało wynegocjowane. Jednym słowem czerpią korzyści z pracy organizacji, której nie wspierają ani finansowo ani organizacyjnie.

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” negocjując podwyżki wynagrodzeń w PLK robi to nie tylko dla swoich członków, ale również dla pozostałych pracowników Spółki wychodząc z założenia, że wynegocjowane podwyżki dla wszystkich pracowników zwiększają wpływ i siłę przetargową w relacji z pracodawcą, co powinno prowadzić do bardziej znaczących i trwałych zmian w polityce wynagrodzeń. Siła przetargowa w negocjacjach płacowych z pracodawcą byłaby jeszcze większa, gdyby ilość członków NSZZ „Solidarność” w poszczególnych jednostkach organizacyjnych Spółki oraz jej spółkach zależnych

również znacząco rosła. Sekcja opiera bowiem swoją działalność właśnie na zasadzie SOLIDARNOŚCI pomiędzy pracownikami, działając na rzecz całej załogi PLK oraz spółek zależnych, mając wsparcie i zaufanie przede wszystkim swoich członków, jak i oczekując wsparcia od niezrzeszonych w NSZZ „Solidarność” pracowników, ufając że takim działaniem można przyczynić się do wzrostu swoich członków.

Ponadto w obliczu naruszeń praw pracowniczych, takich jak niewypłacanie wynagrodzeń, mobbing, czy dyskryminacja, związek zawodowy zawsze oferuje swoim członkom wsparcie.

Warto mieć na względzie fakt, że procesy globalizacji i szybki rozwój technologiczny prowadzą do restrukturyzacji różnych sektorów gospodarki i zmian na rynku pracy. Pracownicy obawiając się, że automatyzacja, cyfryzacja oraz przenoszenie produkcji za granicę wpływają na ich miejsca pracy, coraz bardziej powinni skłaniać się do tego, by zapisywać się do związków zawodowych w celu zabezpieczenia swoich interesów. Ponadto wzrastająca świadomość na temat znaczenia równowagi między pracą a życiem prywatnym sprawia, że pracownicy powinni szukać właśnie w związkach zawodowych wsparcia w walce o takie elementy jak elastyczne godziny pracy, urlopy rodzicielskie czy inne benefity.

Co zaskakujące artykuł w „Dzienniku Gazeta Prawna”, o którym wspomniano powyżej informuje, że związki zawodowe są tworzone także w tych firmach i korporacjach, w których nie ma żadnych problemów płacowych, a wynagrodzenia są wysokie i wypła-

cane na czas. Jednak w takich zakładach pracy ludzie czują się jak zwykające „trybiki” w maszynie, wydaje im się, że nie mają nic do powiedzenia ani na nic wpływu, przez co będąc zadowolonym z wynagrodzenia zwyczajnie nie czerpią satysfakcji z pracy. Bardziej od wzrostu wynagrodzeń zależy im na poprawie warunków pracy, transparentności działań pracodawcy, stosowania jasnych i sprawiedliwych reguł przyznawania awansów, nagród czy na przejrzystych zasadach funkcjonowania zakładowego funduszy świadczeń socjalnych.

Mając na względzie powyższe związek zawodowy NSZZ „Solidarność” działający w PLK i spółkach zależnych, oprócz zabiegania o coraz lepsze warunki pracy i płacy oferuje pracownikom płaszczyznę wzajemnego wsparcia, forum do wymiany informacji, wiedzy i doświadczeń oraz ... SOLIDARNOŚĆ, mając na uwadze to, że poczucie wspólnoty i wzajemnej pomocy jest bardzo cenne i prowadzić może tylko do czegoś dobrego.

Dlatego zachęcamy, by przynależność do NSZZ „Solidarność” w PLK i jej spółkach zależnych rozważyć z kilku powodów:

- NSZZ „Solidarność” odgrywa istotną rolę w obronie praw pracowników mając bardzo duże doświadczenie w skutecznym przeciwdziałaniu niesprawiedliwym praktykom pracodawców, takim jak zwolnienia, dyskryminacja, czy niewłaściwe warunki pracy,
- jako związek NSZZ „Solidarność” prowadzimy negocjacje zbiorowe,

które prowadzą do wzrostu wynagrodzeń oraz lepszych warunków zatrudnienia, a członkostwo w naszym związku da możliwość wpływania na swoje warunki pracy i płacy,

- członkowie NSZZ „Solidarność” mają dostęp do wsparcia prawnego w przypadkach konfliktów z pracodawcą, a związek oferuje porady prawne, reprezentację w sporach sądowych oraz pomoc w kwestiach dotyczących prawa pracy,

- NSZZ „Solidarność” jest oparty na idei wspólnoty i solidarności między pracownikami, a członkostwo w naszym związku daje poczucie wsparcia i przynależności do większej grupy, która wspólnie walczy o lepsze warunki pracy,

- NSZZ „Solidarność” ma bardzo bogatą historię jako ruch społeczny, który odegrał kluczową rolę w transformacji politycznej i społecznej Polski, ciesząc się dużym zaufaniem i reputacją jako organizacja walcząca o prawa pracowników,

- przynależność do silnego związku zawodowego, takiego jak „Solidarność”, może chronić pracowników przed represjami ze strony pracodawców, gdyż związek ma mechanizmy obronne i może interweniować w przypadku prób niesprawiedliwego traktowania jego członków,

- jako NSZZ „Solidarność” angażujemy się w działania na rzecz szeroko pojętej sprawiedliwości społecznej, w tym walkę o prawa socjalne, zdrowotne i edukacyjne dla wszystkich pracowników PLK i jej spółek zależnych.

Andrzej Van-Selow

CZUJNA ZWROTNICZA

W dniu 6 maja 2024 roku Beata Szatanik pełniła dyżur na stacji Czechowice Dziedzice jako zwrotnicza. Dokonując oględzin rozjazdów natrafiła na podrzucony niewypał. „... po przeprowadzonym instruktazu udałam się w rejon Ochodza, celem dokonania oględzin. Po zbliżeniu się do rozjazdu zauważyłam w rozjeździe podejrzane wyglądający przedmiot – kształtem przypominający pocisk. Poinformowałam o tym dyżurną ruchu Katarzynę B. od której otrzymałam polecenie dozoru przedmiotu w bezpiecznej odległości. Dyżurna ruchu natychmiast wstrzymała ruch pociągów i powiadomiła kierownika sekcji eksploatacji, który wdrożył procedury bezpieczeństwa i powiadomił odpowiednie służby. Po przybyciu służb wskazałam miejsce, w którym znajduje się skorodowany pocisk i udałam się na wykonanie dalszych oględzin.”

Pani Beata Szatanik za wzorowe wykonywanie obowiązków i czynności została odznaczona przez Ministra Infrastruktury Dariusza Klimczaka Odznaką Honorową „Zasłużony dla Kolejnictwa”.

Dzięki szybkiej i skutecznej reakcji Beaty Szatanik, zespo-

łu LCS Czechowice Dziedzice i Sekcji Eksploatacji Czechowice Dziedzice przy IZ Sosnowiec nie doszło do tragedii.

Gratulujemy wszystkim, którzy swoimi działaniami przyczynili się do wykrycia zagrożenia i uniknięcia niebezpiecznej sytuacji dla życia i zdrowia.



Małgorzata Jędrusik

POŻEGNANIE PIOTRA



W dniu 19 maja 2024 roku w wieku zaledwie 48 lat, po ciężkiej chorobie, zmarł Piotr Kozłowski: ojciec, mąż, brat, syn, od zawsze kolejarz - pracownik Regionu Południowego Centrum Realizacji Inwestycji, wieloletni członek NSZZ „Solidarność”, mądry szef, przyjaciel i kolega na którego zawsze można było liczyć. Piotr rozpoczął pracę jeszcze w dawnych strukturach PKP. Związał się ze służbą automatyki wykonując na początku pracę montera. Po latach zdobył uprawnienia budowlane w tej specjalności. Ostatnie kilkanaście lat to praca najpierw w pionie przygotowania

a później realizacji inwestycji. Piotr był długoletnim kierownikiem kontraktu oraz dyrektorem projektu. Odpowiadał za liczne i złożone zadania inwestycyjne jak choćby na liniach kolejowych nr 62, 94 i 104. Dał się poznać nie tylko jako świetny, zawsze przygotowany merytorycznie i pracowity fachowiec – ale także jako pomocny, służący radą i wsparciem kolega. Odszedł za wcześniej, w pełni sił zawodowych i życiowych – z licznymi planami na przyszłość. Jego nagła choroba i odejście napełniły smutkiem i żalem rodzinę a także wszystkich, którzy go znali. Ogromna liczba krewnych, znajomych i współpracowników podczas ostatniego pożegnania, wiele serdecznych i pozytywnych wspomnień wymienianych między sobą w atmosferze modlitwy i zadumy, są dobitnym dowodem tego, że odszedł człowiek, który na zawsze pozostanie w naszych sercach i pamięci. Piotr w pewnym momencie choroby już zdawał sobie sprawę, że czas się żegnać więc napisał list odczytany publicznie w kościele podczas uroczystości pogrzebowych. Oto treść listu pożegnawego, który skierował do nas Piotr:

*Śmierć nie jest końcem wszystkiego
Przeszedłem tylko do sąsiedniego pokoju
Nadal jestem z Tobą.
I dla siebie jesteś tym samym czym
byliśmy przedtem
Zatem nazywaj mnie jak zawsze,
nie zmieniaj tonu głosu
Nie rób poważnej i smutnej miny
Śmieć się tak jak dawniej robiliśmy to razem
Uśmiechaj się i myśl o mnie
Módl się za mnie
Niech moje imię będzie wciąż wymieniane
Ale tak jak było zawsze zwyczajnie
i bez oznak zmieszania
Życie przecież oznacza to samo co przedtem
Jest tym samym czym zawsze było
Żadna nić nie została przerwana,
Więc dlaczego miałbym być nieobecny
w waszych myślach?
Tylko dlatego, że nie możecie mnie zobaczyć?
Czekam na Was blisko, tuż tuż po drugiej
stronie progu.
Dzieli nas tylko czas
Umiera się nie dlatego by przestać żyć,
lecz po to by żyć inaczej.
Odszedłem, a tak żyć chciałem Pan Bóg
tak kazał odejść, musiałem
Do zobaczenia, tak trudno jest powiedzieć
żegnaj na zawsze komuś najbliższemu.*

Piotr Kozłowski

Opracowali: Koleżanki i Koledzy z Centrum Realizacji Inwestycji Region Południowy.

ZLK WAŁBRZYCH PO GODZINACH

Pracujemy bo tak trzeba, aby mieć za co żyć, mieć cel w życiu, aby się rozwijać, służyć innym. Niektórzy powiedzą, że muszą, a jeszcze inni, że praca jest dla nich pasją. W pracy realizujemy stawiane nam cele i wykonujemy zadania wynikające z zajmowanego stanowiska. Tym bardziej zasługują na podkreślenie i uznanie działania wykraczające poza ich ramy.

Podobnie jest z działalnością związkową, która może mieć różne oblicza. Te podstawowe, bo jesteśmy potrzebni pracodawcy, bo coś wymaga związkowych konsultacji albo uzgodnienia. W związkową pracę wkalulowane są także interwencje w sprawie albo w interesie pracownika. Ale są także związkowe inicjatywy, które robimy dla pracowników. Jako coś dodatkowego, czego wcale robić nie musimy, nikt nam nie karze. To także organizacja różnych wydarzeń, których wcale być nie musi. Po prostu taka związkowa aktywność.

Są komisje zakładowe NSZZ „Solidarność”, które mają swoje pomysły na „coś więcej”. Oczywiście pomijam wręcz patologiczne zachowania np. leżenie parę turnusów na plaży w Turcji albo w innym ciepłym miejscu i to często za nieswoje pieniądze. Koncentruje się na pozytywnych przykładach jakim jest np. organizacja Dnia Dziecka dla dzieci pracowników zakładu.

W myśl zasady – robimy coś, co przyniesie radość i aktywne spędzenie czasu dla naszych dzieci. Piękna inicjatywa, którą realizują niektóre nasze komisje zakładowe. Jedną z nich jest zakładowa

„Solidarność” działająca w Zakładzie Linii Kolejowych w Wałbrzychu, która postanowiła zorganizować we współpracy z zakładem i władzami samorządowymi Dzień Dziecka.

Jak podkreślają organizatorzy - przewidziano w jego trakcie wiele atrakcji dla dzieci w różnym wieku oraz ich rodziców – gry, konkursy, zabawy, pokazy (np. wozy bojowe straży pożarnej). To właśnie takie i wiele innych atrakcji wypełni kilka godzin spędzonych w uroczym miejscu – sąsiedztwie Góry Dzikowiec w Boguszo- wie-Gorcach.

Ze względu na warunki pogodowe organizatorzy zaplanowali zakładowy Dzień Dziecka na 29 czerwca br. Życzymy dobrej pogody, udanej zabawy i jak najwięcej radości i uśmiechów na twarzach naszych dzieci.

Henryk Sikora



Od lewej strony: Agnieszka Przybył (z-ca przew. KZ „S”), Dorota Zajęc (przew. KZ „S” w ZLK Wałbrzych), Grażyna Ferenc (przew. KR „S”).

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.

VIII EDYCJA MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH DREZYN RĘCZNYCH

15 czerwca 2024 roku bocznica kolejowa Pfleiderer S.A. w Wieruszowie wypełniła się rodzinami, pasjonatami kolei i dobrej zabawy, którzy w wesołej atmosferze stanęli w szranki na VIII Mistrzostwach Polski w Wyścigach Drezyn Ręcznych pod patronatem Marszałka województwa łódzkiego. Wśród obecnych nie zabrakło również gości, wśród których byli: Burmistrz Wieruszowa Rafał Przybył, Henryk Grymel Szefa Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ Solidarność, prezesi i członkowie zarządów spółek i dyrektorzy zakładów kolejowych. Do organizatorów wystosował list gratulacyjny Sekretarz Stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki Ireneusz Raś. Jak co roku licznie przybyli na miejsce kibice mieli okazję obserwować wyścigi w dwóch kategoriach, pań i panów, którzy na dwóch równoległych torach rywalizowali w systemie pucharowym, czyli ekipa, która „dymała” wolniej odpadała. Nad prawidłowym przebiegiem rywalizacji czuwali sędziowie, do których należała ostateczna decyzja w kwestii wyników poszczególnych biegów. Po kilku godzinach ciężkiej sportowej rywalizacji poznaliśmy zwycięzców w poszczególnych kategoriach. I tak w kategorii Pań zwyciężyła drużyna o nazwie „Wróbelki” reprezentująca Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach w składzie Justyna Nowak, Katarzyna Michnik, Monika Więckowska, Justyna Wilk, drugie miejsce „Wojowniczeki z ZLK Ostrów Wlkp.,” trzecie miejsce „Grażynki” z Kuluszek, a w kategorii panów drużyna „Bastek Team” z Wieruszowa w składzie: Sebastian Szul, Michał Tarańczuk, Tomasz Niełacny, Bartłomiej Rybczak, drugie miejsce „CEEMKA” Idzikowice (ZLK Skarżysko Kamienna), trzecie miejsce ZRK DOM Poznań. W sumie startowało 29 ekip. Zwycięskie drużyny otrzymały puchary, vouchery na pobyt weekendowy w wybranym ośrodku spółki CS Natura Tour. Wszyscy uczestnicy otrzy-

mali pamiątkowe medale i upominki od partnerów wydarzenia m.in.: PKP Polskie Linie Kolejowe, SKM Gdynia, KST NSZZ Solidarność. Jednakże wyścigi drezyn nie były jedyną konkurencją, w której toczyła się rywalizacja na bocznicy Pfleiderer S.A. Wszyscy chętni mogli również spróbować swoich sił w konkurencji rzutu klockiem hamulcowym. Zawody w tej konkurencji odbywały się również w kategorii Pań i Panów. W kategorii panów zwycięzcą został: Tomasz Strączkowski z Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku z wynikiem 9,40 m., a w kategorii pań: Katarzyna Michnik z Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach z wynikiem 5,66 m. W całej imprezie przede wszystkim chodziło jednak o dobrą zabawę, więc nie brakowało atrakcji dla tych, którzy nie walczyli o laury i atrakcyjne nagrody, ale przyszli całymi rodzinami miło spędzić czas. Mieli oni okazję, oprócz spróbowania swoich sił, w jeździe drezynami

wyścigowymi, przejechać się pojazdem szynowym zbudowanym na bazie „malucha” z wagonikami. Dzięki pomocy finansowej naszych partnerów można było skorzystać z atrakcji m.in. Występu kolejowej orkiestry dętej ze Zduńskiej Woli Karsznice, strefy kulinarnej, zabaw dla dzieci, zjeżdżalni, trampolin, przejażdżki bryczką, lodów, wystawców i innych. Na miejscu funkcjonowała „Stacja Dymanie” z dyżurnym ruchem, kasą biletową gdzie nieodpłatnie można było nabyć bilety okolicznościowe na darmowe przejazdy pociągami KŚ i ŁKA. Dużą atrakcją była również możliwość przejażdżki składem Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej i Kolei Śląskich na trasie Wieruszów – Czastary – Wieluń. Nagrodą dla wszystkich był występ kabareciarzy Michała Wójcika i Krzysztofa Ferdyna.

Roman Kowalski



Fot. Organizatorzy

SPOTKAJMY SIĘ NA WYDARZENIACH

14 lipca, Lublin – 44 rocznica Lubelskiego Lipca.

31 sierpnia, Gdańsk – 44 rocznica powstania NSZZ „Solidarność”.

1 września, Szymankowo i Tczew – 85 rocznica wybuchu II Wojny Światowej.

6-7 września, Trekking, Barania Góra.

14 września, Kraków Łagiewniki – XXII Ogólnopolska Pielgrzymka Kolejarzy do Sanktuarium Bożego Miłosierdzia w Krakowie – Łagiewnikach.

Zapraszamy do aktywności i udziału w tych pięknych obchodach rocznicowych i pielgrzymce. Pamięć i tożsamość, to obowiązek nas, ludzi „Solidarności”.