

CELE PLK ZABIJAJĄ LUDZI



Fot. B. Ostrowski

Na pismo Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” z dnia 25.02.2026 r. dotyczące planów wdrożenia instrukcji służbowych ograniczających częstotliwości wykonywania oględzin rozjazdów, Biuro Spraw Pracowniczych Centrali Spółki udzieliło odpowiedzi, którą zamieszczamy poniżej.

Jaka będzie nadwyżka zwrotnicznych ?

Aktualnie Pracodawca znajduje się w procesie

szczegółowego planowania dotyczącego wdrażania kolejnych etapów wprowadzania „Warunków technicznych utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych Id-1”, wynikających z Uchwały Nr 1037/2025 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 16 grudnia 2025 r., na chwilę obecną nie dysponuje się szczegółowymi danymi liczbowymi w tym obszarze,

- pytaliśmy o informację, ilu zwrotnicznych będzie za dużo po wprowadzeniu nowych zapisów instrukcji, które zmniejszą częstotli-
Dokończenie na stronie 2

KTO ZASŁUGUJE NA 168 ZŁ?

30 marca 2026 r. w siedzibie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PLK) odbyło się spotkanie Piotra Wyborskiego prezesa PLK, Magdaleny Jończyk, dyrektor Biura Spraw Pracowniczych wraz z dyrektorami Centrali PLK ze zawiązkami zawodowymi, sygnatariuszami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy.

Najważniejszą sprawą było omówienie podwyżki wynagrodzeń. Pracodawca w gąszczu danych, liczb i wysokości różnych średnich złożył swoją propozycję wzrostu wynagrodzenia zasadniczego w kwocie średnio na pracownika 168 zł od połowy 2026 r.

Tematami spotkania były:

- propozycja pracodawcy dotycząca zmiany definicji stażu pracy w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy (ZUZP), tak aby uprawniała ona do nagrody jubileuszowej wyłącznie pracowników ze stażem pracy w PLK (z zaliczeniem dla dotychczasowych pracowników stażu pracy na kolei),
- propozycja pracodawcy zmian zapisów ZUZP polegających na zastąpieniu dodatku za staż pracy, który zdaniem pracodawcy nie spełnia swojej roli, innymi rozwiązaniami (dyr. Leszek Trojnar),
- wdrożenie Protokołu dodatkowego nr 16 do ZUZP od 1 stycznia 2026 r. – pracodawca przypomniał, że średni wzrost wynagrodzenia

zasadniczego pracowników, którzy pobierali dodatek uciążliwy, niebezpieczny albo szkodliwy wyniósł 305 zł., a koszt zmian w ZUZP wyniósł 76 mln zł, jednocześnie pracodawca nie chce uwzględnić żadnych zmian w sposobu przeliczenia dodatków (a takie były wnioskowane przez związki zawodowe !),

- stan bezpieczeństwa na liniach kolejowych (dyr. Włodzimierz Kiełczyński),

- omówienie realizacji projektu „Mobilny zwrotniczy” i wdrożenie jego najnowszych mutacji, wdrożenie od 1 maja br. wszystkich możliwych zmian do instrukcji służbowych, które „wycinają” zatrudnienie, w tym zmiana sposobu dozoru toru (zmiana

systemu dozoru toru, eliminowanie wadliwości, oczekiwanie na AOT) i zmniejszenie częstotliwości oględzin rozjazdów, a także organizacja specjalistycznych zespołów utrzymaniowych (dyr. Łukasz Górnicki),

- informacja dotycząca poprawy pracy dyżurnych ruchu - symulatory, oprogramowanie, monitory ekranowe, zmiany w instrukcjach (dyr. Adam Zdrojewski),

- nowy system kompetencji - ujednolicenie standardów w PLK (dyr. Małgorzata Aleksandrow),

- projekt wartościowania stanowisk pracy (przygotowanie PLK do wdrożenia dyrektyw UE),

- wzrost wynagrodzeń - pracodawca poinformował, że tylko dwa związki zawodowe złożyły zainteresowanie podwyżką składając swoje propozycje („Solidarność” i FZZK), wśród przedstawionych informacji były m.in. średnie wynagrodzenie w PLK na koniec grudnia 9811 zł, a już w lutym 2026 r. wyniosło do ok. 10300 zł, średnie wynagrodzenie zasadnicze na koniec 2025 r. wynosiło ok. 5586 zł,

Dokończenie na stronie 2

Dokończenie ze strony 1
wość oględzin rozjazdów? Jaka będzie nadwyżka w zatrudnieniu? O problemie „wycinania” zatrudnienia, obniżania standardów bezpieczeństwa w PLK i ryzykach z tego płynących piszemy w poście „Dojeżdżacie do katastrofy”.

Czy programy i ścieżki rozwoju załatwią problem ?

W minionym roku ze Spółki odeszło na emeryturę ponad 1700 pracowników, a wartości te rokrocznie utrzymują się na podobnym poziomie. W związku

z potrzebą uzupełnienia luki pokoleniowej przewiduje się realizację programów przekwalifikowania pracowników, ponadto pracownicy posiadają opracowane indywidualne ścieżki rozwoju zawodowego. Pracodawca przestrzega obowiązujących przepisów prawa, a w sytuacjach wymagających pisemnego poinformowania pracowników realizuje ten obowiązek,

- wskazujemy, że nie wszyscy pracownicy z „uwolnionych” etatów posiadają predyspozycje pozwalające na ich przekwalifikowanie na inne „deficytowe” stano-

wiska, np. nie każdy zwrotniczy posiada predyspozycje psychofizyczne do tego aby bezpiecznie dla siebie i pasażerów kolei pracować jako dyżurny ruchu na LCS ...

Czy będą przedłużane umowy – zawierane nowe ?

Kontynuacja umów o pracę na czas określony odbywa się zgodnie z zasadami obowiązującymi w Spółce. Przed upływem okresu, na jaki została zawarta umowa terminowa, przełożony przygotowuje opinię oraz ocenę pracy pracownika, wraz

z rekomendacją dotyczącą ewentualnego przedłużenia zatrudnienia. Na obecnym etapie w Spółce nie są planowane zwolnienia pracowników z przyczyn leżących wyłącznie po stronie Pracodawcy,

- pytaliśmy czy PLK po zakończeniu umowy o pracę na czas określony zamierza z tymi pracownikami podpisać nowe umowy o pracę, tak aby przeszkoleni, spełniający kwalifikacje pracownicy nie odchodzili ze Spółki i mogli nadal w niej pracować.

Opr. Henryk Sikora

Dokończenie ze strony 1

ostatecznie prezes złożył propozycję wzrostu wynagrodzenia zasadniczego w kwocie średnio na pracownika 168 zł od połowy 2026 r.

Propozycja takiej podwyżki nie została zaakceptowana przez związki zawodowe (w tym przez „Solidarność”).

Na zakończenie spotkania prezes Piotr Wyborski mówił o ok. 2000 pracowników, którzy będą stanowili nadwyżkę w Spółce, zachęcając jednocześnie do skorzystania ze szkoleń na dyżurnych ruchu. Wyraził także stanowisko, że pracownik nie zdający 3 egzaminu będzie zwolniony i nie ma

zgody na szukanie dla niego innego stanowiska.

W takiej sytuacji jedynie rozsądnym rozwiązaniem było ustalenie następnego spotkania, które wyznaczono na 6 maja 2026 r.

Henryk Sikora

DOJEŹDŻACIE DO KATASTROFY !

12 marca 2026 r. w siedzibie Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność” w Warszawie odbyło się zebranie delegatów Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” (SZIK). Najważniejszym dokumentem przyjętym na zebraniu było stanowisko w sprawie obniżenia bezpieczeństwa na liniach kolejowych zarządzanych przez PLK, w którym związkowcy krytycznie ocenili stan bezpieczeństwa na kolei.

Delegaci zażądali w nim podwyższenia standardów i procedur obowiązujących w PLK, które mają wpływ na stan bezpieczeństwa ruchu kolejowego, podróżnych i pracowników PLK.

Podali przykłady obniżenia bezpieczeństwa na liniach kolejowych, to jest:

- obciążanie dodatkowymi czynnościami dyżurnych ruchu, poprzez likwidację zatrudnienia na stanowiskach wspierających ich pracę tj. nastawnicy, zwrotniczy, dróżnik przejazdowy oraz czynnościami nie związanymi bezpośrednio z prowadzeniem ruchu pociągów, co zwiększa ryzyko popełnienia błędu wynikające z przeciążenia pracą i presją czasu,

- zmniejszanie obsad na LCS, nastawniach, posterunkach, zespołów utrzymaniowych (głównie w porze noc-

nej),

- likwidowanie miejsc pracy zwrotniczego, a także skrócenie jego czasu pracy, przy zwiększeniu obszaru działania, co często ogranicza możliwość rzetelnego wykonywania zadań, które są realizowane w pośpiechu i pod presją czasu,

- wprowadzanie zmian do instrukcji służbowych, które zmniejszają częstotliwość oględzin rozjazdów i likwidują tradycyjne obchody torów bez wdrożenia Systemu automatyzacji obchodów torów (AOT),

- ignorowanie ostrzeżeń i sygnałów o złym stanie technicznym torów (usterki, starzenie się materiałów, czynniki eksploatacyjne, wady materiałowe itp.) i wymuszanie likwidacji ograniczeń prędkości, które wynikają z obniżenia parametrów technicznych toru.

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” jest przeciwna oszczędzaniu na bezpieczeństwie.

Działania prowadzące do ograniczenia zatrudnienia, uproszczenia procedur oraz zmniejszenia nadzoru nad stanem infrastruktury prowadzą do drastycznego zagrożenia bezpieczeństwa na kolei

i realnie zwiększają ryzyko wypadków i wykolejeń.

„Solidarność” żąda podjęcia pilnych działań prowadzących do podwyższenia standardów bezpieczeństwa, zapewnienia niezbędnych obsad pracowniczych oraz zabezpieczenia utrzymania infrastruktury kolejowej gwarantującego bezpieczeństwo ruchu kolejowego, podróżnych korzystających z kolei i pracowników PLK.

Henryk Sikora



ORGANIZACJA ZESPOŁÓW UTRZYMANIOWYCH W ISE



Fot. Archiwum SZIK

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” wystąpiła do Centrali PLK 26.02.2026 r. z pismem w sprawie tworzenia w branżach utrzymaniowych zespołów specjalistycznych, których celem ma być utrzymanie infrastruktury, głównie torów i rozjazdów. Centrala Spółki (Biuro Dróg Kolejowych) przekazała nam odpowiedź w tej sprawie, którą zamieszczamy poniżej.

Wprowadzane zmiany mają na celu zwiększenie potencjału w zakresie realizacji zadań podstawowego utrzymania co bezpośrednio jest związane z koniecznością pilnego podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Oceniając obecnie istniejący system utrzymania w tym dozоровanie, należy wskazać, że jest on nieskuteczny. Główną przyczyną takiego stanu rzeczy jest brak pełnej informacji na temat wadliwości, co w konsekwencji

doprowadza do wzmożonej degradacji infrastruktury oraz w dalszej kolejności - nie pozwala na właściwe realizowanie zadań w pracach utrzymania.

Powyższe jest potwierdzone we wnioskach z przeprowadzonych w ostatnim czasie kontroli UTK oraz danych Spółki, które w licznych przypadkach wskazują na brak ujawniania występujących wadliwości w dokumentacji diagnostycznej, w Książce D803 oraz w Dzienniku D831, przy jednoczesnym występowaniu:

- bardzo dużej ilości zdarzeń związanych ze stanem infrastruktury powodujących nieplanowane przerwy w eksploatacji,
- incydentów związanych ze złym stanem infrastruktury - zgłaszanych przez personel zewnętrzny,
- wypadków na liniach gdzie nastąpiły wykolejenia pociągów ze względu na nieprawidłowe utrzymanie.

Kierunek zmian jest podyktowany koniecznością wykorzystania posiadanego potencjału Spółki, dla uzyskania poprawy

w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego co jest również powiązane ze zmianami w funkcjonowaniu diagnostyki, które wprowadzają:

- nadzór systemowy nad terminami realizacji czynności diagnostycznych oraz poprawą ich jakości,
- nadzór systemowy nad terminową realizacją dokonywania koniecznych prac w utrzymaniu.

Zakres związany z terminem wdrożenia będzie realizowany sukcesywnie po wdrożeniu kolejnych etapów zmian w zakresie dozоровania oraz zmian w diagnostyce.

Nieprawidłowości

związane z realizacją diagnostyki, w tym dozоровania oraz realizacją prac utrzymania, są obecnie przedmiotem postępowań przeprowadzanych przez UTK i dotyczą wskazań, które są wynikiem niedoskonałości obecnego systemu.

Obszarem działania dla podstawowej działalności utrzymaniowej jest sekcja eksploatacji. Celem powołania zespołów jest zapobieganie powstawaniu, a także, w przypadku wykrycia, szybkie usuwanie wadliwości.

Podział na zespoły będzie odzwierciedlał potrzeby utrzymaniowe, w charakterystyce odpowiadającej danej sekcji eksploatacji gdzie głównymi założeniami są:

- potrzeby utrzymaniowe,
- możliwości natury logistycznej,
- konieczność zapewnienia zadań dla wszystkich pracowników.

W zakresie realizowanych zadań oraz używanych technologii przez zespoły, nie będą one odmienne od dotychczasowych. Zespoły wykorzystywać mają drobny sprzęt już dostępny w zasobach ISE, a w wybranych przypadkach, po przedstawieniu stosownego uzasadnienia, przewidziano możliwość doposażenia zespołów z budżetu Centrali Spółki.

Opr. Henryk Sikora

**UBEZPIECZ SIĘ
RAZEM Z NAMI
W TUZ
więcej informacji
na www.szik-solidarnosc.org.pl**

„SOLIDARNOŚĆ” CHCE PODWYŻKI W PLK

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” wystąpiła do PLK, z wnioskiem o wdrożenie od 1 czerwca 2026 r. podwyżki wynagrodzeń zasadniczych dla pracowników wynagradzanych na podstawie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy w wysokości nie mniejszej niż miało to miejsce od 1 lipca 2025 r.

Zdaniem związku podwyżka zapewni realną wartość wynagrodzeń pracowni-

ków PLK, atrakcyjność pracy, stabilność zatrudnienia oraz konkurencyjność płacową Spółki na krajowym rynku pracy. Będzie ona realizacją oczekiwań pracowników oraz znajduje uzasadnienie w przesłankach ekonomicznych, społecznych i organizacyjnych.

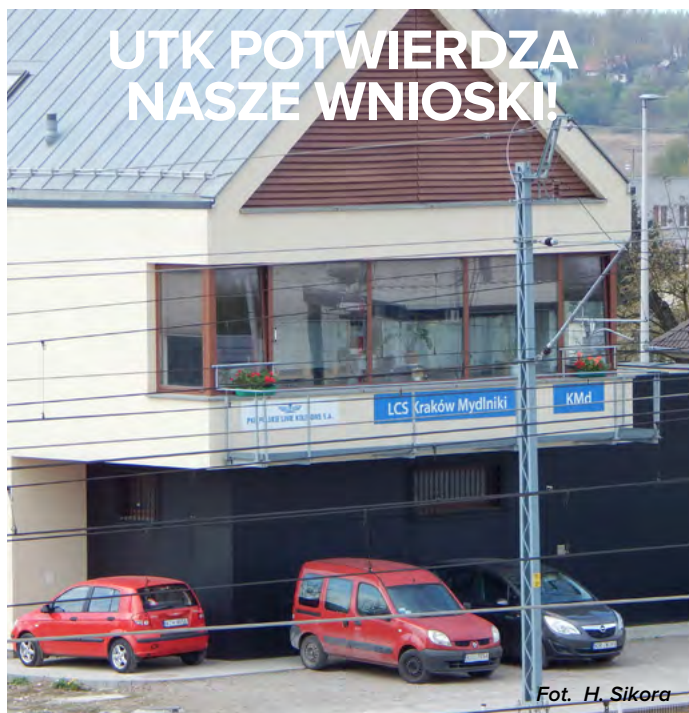
„Solidarność” uzasadnia podwyżkę tym, m. in. wskazując że: prognozy rządowe przewidują wzrost przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej o 6,4%,

a średniego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw o ponad 6%., prognozowana inflacja na 2026 r. została przyjęta w ustawie budżetowej na poziomie 3%, a Międzynarodowy Fundusz Walutowy (MFW) prognozuje inflację na poziomie 3,6%, natomiast OECD szacuje ją na poziomie ok. 5%., wskaźniki wydajności pracy w PLK co roku wzrastają (cyfryzacja i modernizacja infrastruktury skutkują zwiększeniem pracy eksploatacyjnej przy jedno-

czesnym spadku zatrudnienia, co prowadzi do wzrostu obciążenia obowiązkami pozostałych pracowników), Spółka powinna konkurować z innymi pracodawcami „o pracownika” poprzez m.in. atrakcyjność wynagrodzeń, co pozwoli na zwiększenie efektywności rekrutacji pracowników z zewnątrz i ograniczy ryzyko utraty wykwalifikowanych i doświadczonych pracowników.

Henryk Sikora

„SOLIDARNOŚĆ” DOMAGA SIĘ BEZPIECZNEJ PRACY



W grudniu ubiegłego roku Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” otrzymała z PLK do zaopiniowania projekty zmian drogowych instrukcji służbowych, które istotnie zmniejszają częstotliwość oględzin rozjazdów i zmieniają sposób diagnozowania torów nowych instrukcji („Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych Id-1”, w tym wdrożenia „Modułu D2 - Diagnostyka - dozоровanie” oraz „Modułu D3 - Diagnostyka - ocena stanu i kategoria użytkowania”).

Związek wyraził w tej sprawie negatywną opinię. Równocześnie SZIK

wystąpiła do Zarządu PLK, Ministerstwa Infrastruktury i Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) z pismami, w których związek przekazał swoje uwagi, wskazując zagrożenie zmniejszenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i w konsekwencji zwiększenia ryzyka wypadków.

Ostatnie wystąpienie „Solidarność” do UTK z 24 marca 2026 r., mówiło o naszym stanowisku z marcowego zebrania delegatów SZIK dotyczącym podwyższenia standardów oraz doskonalenie procedur obowiązujących w PLK, mających wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

W tej sprawie otrzymaliśmy pismo od Ignacego Góry, prezesa UTK będące odpowiedzią na stanowiąc

Dokończenie na stronie 8

PRACOWNICY POWINNI ZYSKAĆ, A NIE TRACIĆ

Wypracowane zmiany w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy (ZUZP) obowiązujące od 1 stycznia 2026 r., a wprowadzone Protokołem dodatkowym nr 16 wynikały głównie z konieczności znalezienia rozwiązań, które zabezpieczyły pracowników przed utratą części wynagrodzenia.

Część pracowników była uprawniona do dodatków wliczonych do wynagrodzenia zasadniczego. Najwięcej do dodatku uciążliwego, mniej do niebezpiecznego, a niewielu do szkodliwego (wyplacany był zaledwie w kilku zakładach). Kwotowo stanowiły one najmniejszy udział spośród wszystkich

dodatków, które są wypłacane w PLK i stanowią łączne wynagrodzenie pracownika (pozostałe dodatki to: za staż pracy, funkcyjny, świąteczny, nocny, za pracę w godzinach nadliczbowych i premia, a także premia inwestycyjna).

Przypomnę, że najważniejszymi argumentami wymuszającymi zmiany

w układzie, które miały spowodować „że pracownik nie stracił” były:

- czekające pracodawcę wdrożenie dyrektywy unijnej, która ma obowiązywać jeszcze w tym roku po zakończeniu prac rządu nad nową „ustawową płacą minimalną”, do której nie będą wliczane dodatki do wynagrodzenia i premie – wynagrodzenie zasadnicze wyliczone wg nowych zasad będzie musiało wynosić co najmniej tyle ile wynosi

ustawowa płaca minimalna, a dodatkowe składniki (np. dodatki i premie) nie będą brane pod uwagę przy wyliczaniu „nowego” wynagrodzenia zasadniczego, a będzie ono wyższe niż obecnie, taka sytuacja spowoduje ryzyko wypowiedzenia przez PLK ZUZP albo wliczenie następnych dodatków do wynagrodzenia zasadniczego (PLK nie zrobi wzrostu zasadniczego o 500 albo 1000 zł),

• wprowadzenie od lipca ubiegłego roku systemu informatycznego, który zlicza czas pracy przy monitorze ekranowym (z tym wiążą się niekończące spory z pracodawcą - co jest pracą przy monitorze - komputerze, ipadzie, a co nią nie jest - klikanie, obserwacja, udział w szkoleniach on-line itp.), odczuli to pracownicy administracji, gdzie system informatyczny zmniejszył wypłacany dodatek uciążliwy o ponad 30 % (w ten sposób utracili oni

część dotychczasowego wynagrodzenia), m. in. dlatego za okres rozliczeniowy wypracowanych „godzin uciążliwych”, które następnie zwiększone o 11 % zostały wliczone do zasadniczego, przyjęte zostało pierwsze półrocze, kiedy jeszcze system informatyczny nie działał, a pracownicy ewidencjonowali godziny pracy przy komputerze w formie papierowej,

• trwające prace w PLK nad wprowadzeniem obligatoryjnych (podobnie jak kamera w kabinie maszynisty) lokalizatorów, systemów śledzenia ustalających położenie i czas pracy pracownika – to przygotowywane narzędzie informatyczne, które mogłoby pozbawić pracowników wypłat części dodatku niebezpiecznego.

Wypracowane zmiany zabezpieczyły pracowników przed utratą części wynagrodzenia poprzez przerzucenie kwot dodatków do

wynagrodzenia zasadniczego - jak mówi pracodawca - „ile pracownik wypracował sobie dodatków, to tyle mu wliczono do zasadniczego”.

Ostatecznie większość pracowników zyskała na wliczeniu dodatków, gdyż od wzrostu wynagrodzenia zasadniczego wzrosły inne dodatki jak stażowy i premia. Pracodawca „wpompował” w ostatnie zmiany w ZUZP ok. 76 mln zł, które trafiły do pracowników.

Jednocześnie z różnych względów zmiany spowodowane przeliczeniami dodatków w wielu przypadkach okazały się nieracjonalne, często niesprawiedliwe dla pracowników i „rozwalające” dotychczas poukładane wynagrodzenia w zespołach pracowniczych czy posterunkach wg. zasady „za tą samą pracę”, takie samo wynagrodzenie.

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” wskazywała na

odwołania pracowników, błędy w systemie, czy też rażące negatywne przykłady, które wychwyciliśmy. Proponowaliśmy zmiany w sposobie i podejściu do przeliczeń.

Problem jest w tym, że każda zmiana czy rozszerzenie kosztują, a PLK nie chce ponosić następnych kosztów.

Reasumując w przyjętych zmianach chodziło o to, aby pracownikom zabezpieczyć pieniądze zamiast dodatków „na papierze”, z których nie mogliby skorzystać, albo na korzystaniu, z których by stracili.

Sprawa systemu wynagradzania, który jest częścią ZUZP będzie przedmiotem dalszych rozmów z pracodawcą. Wynika to z warunków zewnętrznych, jak wspomniana wyżej dyrektywa unijna, do której PLK musi się dostosować, a także z innej wizji na sposób wynagradzania pracowników, którą forsuje Spółka.

Henryk Sikora

ZA NAS NIKT, NIC NIE ZROBI !



20 maja manifestacja w Warszawie. Musimy tam być!

Gościem marcowego zebrania delegatów Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” był Bartłomiej Mickiewicz, zastępca przewodniczącego Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność”, który przed-

stawił narastające problemy pracownicze praktycznie we wszystkich branżach.

Trafnie zdiagnozował „nasz” największy problem, którym jest myślenie „że ktoś to zrobi!”. Ktoś załatwi, że nie będzie zwolnień, ktoś wyne-

gocjuje podwyżkę, ktoś dopilnuje, że nie wypowiedzą układu zakładowego, ktoś zadba o wyższe świadczenia pracownicze i lepsze warunki pracy. Tylko kto ?

- Musimy się wziąć do roboty, przede wszystkim przewodniczący i cała armia komisji zakładowych oraz członkowie związku. Za nas nikt, nic nie zrobi – mówił.

Zwrócił uwagę, że dialogu pomiędzy „Solidarnością” a rządem praktycznie nie ma, co wymusza działania protestacyjne. Poinformował o planowanej ogólnopolskiej manifestacji „Solidarności”. Zaapelował o aktywność i solidarność środowisk pracowniczych – pokażmy siłę, to wtedy ktoś będzie z nami rozmawiał – mówił.

Ogólnopolska manifestacja „Solidarności” planowana jest na 20 maja br. Będzie to protest wszystkich branż, bo wszędzie są problemy, a niektóre branże są programowo likwidowane (np. hutnictwo, przemysł

chemiczny). Jednym z powodów, na który wskazuje „Solidarność” jest wzrost cen energii prądu, który uderza w każdego z nas, a szczególnie w przemysł. Wynika to z chorej ideologii brukselskich elit – „europejskiego zielonego ładu”.

Stąd utrata konkurencyjności, zamykanie zakładów, zwolnienia pracowników, wzrost bezrobocia.

Problemy mamy także my kolejarze w spółkach i naszych miejscach pracy. Najbardziej dotkliwie widać to na przykładzie PKP Cargo w restrukturyzacji. W ciągu 2 lat zwolnionych zostało ok. 5 tys. pracowników, spółka traci na znaczeniu i wegetuje wysprzedając swój majątek.

Dlatego musimy włączyć się w ten protest i przyjechać do Warszawy. Od naszej postawy zależy czy ktoś będzie się z nami liczył i poważnie nas traktował. Najwyższy czas upomnieć się o nasze sprawy u rządzących !

Henryk Sikora

PODSUMOWANIE 3 LAT DZIAŁALNOŚCI

Delegaci NSZZ „Solidarność” w Centrum Realizacji Inwestycji podsumowali trzy lata pracy.

15 kwietnia 2026 r. w Warszawie odbyło się Zebranie Sprawozdawczo–Wyborcze Delegatów Organizacji Zakładowej NSZZ „Solidarność” działającej przy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji. Spotkanie było okazją do podsumowania okresu sprawozdawczego, przedstawienia sprawozdań oraz podjęcia decyzji dotyczących dalszej działalności organizacji.

Zebranie otworzyła przewodnicząca Komisji Zakładowej Iwona Kriger, która powitała delegatów oraz odczytała porządek obrad.

Po jego zatwierdzeniu oraz wyborze władz zebrania zostało przedstawione sprawozdanie z działalności Komisji Zakładowej (KZ) za okres od 2 marca 2023 r. do 15 kwietnia 2026 r. W tym czasie KZ liczyła 16 członków reprezentujących związki w 8 kołach. W okresie sprawozdawczym odbyło się 8 posiedzeń KZ, podczas których przyjęto 92 uchwały. Działania KZ koncentrowały się na reprezentowaniu interesów pracowniczych oraz poprawie warunków pracy i wynagrodzeń.

W ramach prowadzonych

rozmów i negocjacji z pracodawcą udało się wypracować szereg istotnych zmian, w tym podwyższenie stawki premii podstawowej, zmiany w Regulaminie Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych, zmiany w Regulaminie pracy obejmujące między innymi elastyczne godziny rozpoczęcia pracy, a także zmiany w porozumieniu dotyczącym pracy zdalnej. Również w ostatnim czasie przy udziale Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” (SZIK), KZ stanęła w obronie planowanej likwidacji Wydziałów Ekonomiczno-Finansowych w Regionach, przedstawiając argumenty za pozostawieniem dotychczasowych struktur.

KZ podejmowała również działania związane z ochroną miejsc pracy, reagując na planowane zmiany organizacyjne w Centrum Realizacji Inwestycji (CRI) poprzez liczne wystąpienia do pracodawcy.

Istotnym obszarem działalności były także inicjatywy integracyjne i sportowe. Zorganizowano wyjazdy dla członków związku do Zakopanego w 2024 r. oraz do Trójmiasta w 2025 r. Wspierano również udział pracowników w wydarzeniach sportowych takich jak turnieje piłki nożnej i turnieje szachowe organizowane przez SZIK.

Podczas zebrania kolega

Konrad Gawłowski przedstawił sprawozdanie Komisji Rewizyjnej, która w okresie sprawozdawczym dokonywała kontroli działalności KZ podczas 7 spotkań w zakresie finansów oraz zgodności podejmowanych uchwał z obowiązującymi przepisami i Statutem NSZZ „Solidarność”.

W dalszej części zebrania delegaci przeprowadzili dyskusję nad przedstawionymi sprawozdaniami oraz dokonali wyborów uzupełniających do KZ (3 delegatów Koło Wrocław).

Podjęto również uchwały i przyjęto dokumenty m.in. „Regulamin i Strukturę Organizacji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w PKP PLK S.A Centrum Realizacji Inwestycji w Warszawie” (to pierwszy taki dokument).

W zebraniu uczestniczyli również zaproszeni goście m.in. Jolanta Pawluk, zastępca dyrektora CRI; Katarzyna Kopeć, naczelnik Wydziału Spraw Pracowniczych CRI oraz Piotr Pazera, zastępca przewodniczącego SZIK.

Głównym obszarem omówienia był przyporządkowanie projektów poszczególnym Regionom oraz plan zatrudnienia na 2026 r. Jak wynikało z przekazanych informacji w bieżącym roku wielkość przetargów to 10 miliardów. Takie wartości determinują większe potrzeby kadrowe niezbędne do realizacji obecnych i przyszłych zadań inwestycyjnych.

Największy wzrost zatrudnienia w br. zostanie odnotowany w Regionie Północnym, gdzie realizowane są zadania na liniach 201, 202 oraz projekt połączenia kolejowego do elektrowni atomowej.

Planowany stan zatrudnienia na 31.12.2026 r. w CRI to 1410 etatów. W dobie realizowanych przez Zarząd PLK procesów optymalizacji to dobra informacja dla tej jednostki organizacyjnej.

Taki wzrost zatrudnienia stanowi wyzwanie dla służb pracowniczych CRI, które na bieżąco wprowadzają zmiany w polityce rekrutacyjnej, w tym upraszczają ścieżkę awansu wewnętrznego.

Na koniec Piotr Pazera wystąpił z apelem do zebranych o większą aktywność w obszarze akcji protestacyjnych organizowanych przez kolejową i krajową „Solidarność”.

Zebranie było okazją do złożenia podziękowań przekazanych dla Małgorzaty Janiszek i Adama Robaka przez Henryka Sikorę, przewodniczącego SZIK. W jego imieniu dyplomy uznania wręczyli Piotr Pazera oraz Andrzej Van-Selow, sekretarz SZIK.

Spotkanie podsumowało trzyletnią działalność KZ w kadencji 2023–2028, podkreślając znaczenie „Solidarności” oraz potrzebę dalszych działań na rzecz poprawy warunków pracy pracowników CRI

Andrzej Van-Selow



Fot. P. Pazera



Fot. P. Pazera

ARENA MISTRZÓW II TURNIEJ SZACHOWY

SEKCJI ZAWODOWEJ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ NSZZ

START

8 MAJA 2026 R., GODZ. 11:00

W trakcie turnieju zapewniamy:

napoje, catering, nagrody indywidualne oraz Puchary dla 3 pierwszych zespołów (min. 3 zawodników z zakładu)

MIEJSCE

WARSZAWA, UL. WILEŃSKA 2
DWOREK PLK SA

Każdy zawodnik
otrzyma
pamiątkowy
dyplom

SOLIDARNOŚĆ

TURNIEJ ROZEGRANY ZOSTANIE SYSTEMEM SZWAJCARSKIM NA DYSTANSIE 7 RUND
CZAS GRY JEDNEJ PARTII 15 MINUT DLA ZAWODNIKA

Wpisowe 50 zł od osoby. Zgłoszenia członków NSZZ „Solidarność” będących pracownikami PLK lub spółek Grupy PLK należy kierować na adres e-mail: m.pilichowski@szik-solidarnosc.org.pl.
Dodatkowe informacje: tel. 666 902 538. Ilość miejsc ograniczona.

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



@SZIK.Solidarnosc



@NszzSzik



@sziksolidarnosc



@sziksolidarnosc



@sziksolidarnosc

V

NSZZ

SOLIDARNOŚĆ

TURNIEJ PIŁKI NOŻNEJ O PUCHAR SEKCJI ZAWODOWEJ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

29 maja 2026 r. **START: godz. 09:00**

Zduńska Wola, ul. Dolna 41

W trakcie turnieju zapewniamy:

- całodzienne 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



@SZIK.Solidarnosc



@NszzSzik



@sziksolidarnosc



@sziksolidarnosc



@sziksolidarnosc

NOWE ZNIŻKI PZU DLA CZŁONKÓW NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”



Członkostwo w NSZZ „Solidarność” to nie tylko reprezentacja interesów pracowniczych i wsparcie w miejscu pracy, ale również dostęp do konkretnych korzyści i benefitów.

Od teraz, członkowie NSZZ „Solidarność” mają możliwość skorzystania z zupełnie nowego specjalnego programu przygotowanego we współpracy z PZU, Klubu PZU Pomoc. Dzięki niemu członkowie mogą uzyskać zniżki na wybrane ubezpieczenia oraz dostęp do dodatkowych usług i benefitów.

Aby skorzystać z oferty, należy przystąpić do Klubu PZU Pomoc poprzez wypełnienie formularza aktywacyjnego. Po jego zatwierdzeniu uczestnik otrzymuje kartę, która uprawnia do uzyskania zniżki sięgającej nawet 10% na wybrane produkty ubezpieczeniowe PZU SA. Proces uzyskania rabatu jest prosty – wystarczy

udać się do agenta PZU, podać numer PESEL oraz numer otrzymanej karty jeszcze przed zawarciem umowy. Po pozytywnej weryfikacji uprawnień zniżka zostaje naliczona.

Oferta obejmuje szeroki zakres ubezpieczeń, w tym ubezpieczenia komunikacyjne PZU Auto (OC, AC, NNW Max), ubezpieczenie PZU Dom, ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków w wariantach indywidualnych i rodzinnych, ubezpieczenia dla rolników, a także ubezpieczenie turystyczne PZU Wojażer, które – jako wyjątek – może być zawierane również na krótsze okresy niż rok.

Warto jednak pamiętać, że w większości przypadków zniżka dotyczy umów zawieranych na 12 miesięcy, a jej zastosowanie wymaga, aby właściciel karty był jednocześnie ubezpieczonym. Rabat przysługuje wyłącznie do jednej umowy i nie łączy się z większością innych promocji, a także nie może zostać zastosowany do już trwającej umowy ubezpieczenia.

Należy również mieć na uwadze, że zniżka nie obowiązuje w określonych przypadkach, takich jak umowy związane z działalnością gospodarczą

(z wyjątkiem ubezpieczenia PZU Dom), umowy leasingowe czy flotowe, a także w odniesieniu do pojazdów wykorzystywanych zarobkowo, na przykład jako taksówki, pojazdy do nauki jazdy czy transportu kurierskiego. Wyłączone są także niektóre kategorie pojazdów specjalistycznych i ciężarowych.

Poza zniżkami na ubezpieczenia członkowie NSZZ „Solidarność” mogą korzystać z szerokiego pakietu dodatkowych benefitów u partnerów programu. Obejmują one rabaty na zakupy sprzętu elektronicznego i wyposażenia domu, między innymi w takich sieciach jak NEO-NET czy Media Expert, a także zniżki na produkty znanych marek, takich jak Samsung, De’Longhi czy Krosno. Dostępne są również oferty dla osób aktywnych oraz podróżujących, w tym rabaty na rezerwacje wyjazdów poprzez Travelist.pl. Uzupełnieniem pakietu korzyści jest bezpłatna pomoc prawna, która stanowi dodatkowe wsparcie dla członków.

Dzięki tym rozwiązaniom przynależność do NSZZ „Solidarność” przekłada się na realne oszczędności i codzienne korzyści. NSZZ „Solidarność” nie tylko stoi na straży praw pracowniczych, jest także partnerem dla dużych podmiotów, we współpracy z którymi oferuje wymierne wsparcie finansowe i praktyczne dla swoich członków oraz ich rodzin.

Link do Klubu PZU Pomoc
<https://klubpzupomoc.pzu.pl/nszz-solidarnosc>

Dokończenie ze strony 4
wisko związku. Poniżej zamieszczamy jego fragmenty.

(...) W piśmie SZIK wskazano na szereg czynników mogących wpływać na poziom bezpieczeństwa, w tym w szczególności zwiększenie obciążenia pracą dyżurnych ruchu, ograniczanie obsad na stanowiskach związanych z prowadzeniem ruchu oraz utrzymaniem infrastruktury, zmiany w zakresie procedur utrzymaniowych, a także niewłaściwą reakcją na sygnały dotyczące stanu technicznego infrastruktury.

Zagadnienia te znajdują odzwierciedlenie w działaniach nadzorczych Prezesa UTK, w szczególności

w zakresie funkcjonowania systemów zarządzania bezpieczeństwem oraz realizacji obowiązków przez zarządcę infrastruktury.

W nawiązaniu do wcześniejszej korespondencji (z SZIK) w sprawie zdarzenia na linii kolejowej nr 8 Warszawa Zachodnia - Kraków Główny oraz prowadzonych czynności kontrolnych, informuję, że ustalenia dokonane w toku tych działań zostały rozszerzone o analizę analogicznych zagadnień na innych odcinkach sieci, w tym na linii kolejowej nr 12 Skierniewice-Łuków. Prowadzone czynności potwierdziły występowanie nieprawidłowości o charakterze systemowym, w szczególności w zakresie organizacji procesów

utrzymaniowych, nadzoru nad stanem infrastruktury oraz skuteczności mechanizmów identyfikacji i ograniczania ryzyka.

(...) Ze względu na brak właściwej i terminowej realizacji decyzji ograniczającej ruch kolejowy na linii nr 8, Prezes UTK wszczął postępowanie administracyjne w przedmiocie nałożenia kary pieniężnej na zarządcę infrastruktury za zwłokę w wykonaniu decyzji. Ponadto wszczęto postępowanie administracyjne w sprawie stwierdzenia naruszeń o charakterze systemowym oraz wydania nakazu ich usunięcia.

Jednocześnie analizie poddano sposób reagowania służb ruchowych na zgłoszenia maszynistów

dotyczące potencjalnych zagrożeń bezpieczeństwa.

W tym zakresie skierowano do zarządcy infrastruktury wystąpienie obejmujące żądanie przedstawienia szczegółowych informacji dotyczących obowiązujących procedur, zakresu decyzyjności dyżurnych ruchu oraz praktyki ich stosowania, w tym zasad wprowadzania ograniczeń prędkości oraz dokumentowania zgłoszeń. Przedmiotem analizy był również przepływ informacji pomiędzy maszynistą, dyżurnym ruchu oraz służbami technicznymi.

(...) Zespół ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego. Wskazał na powtarzalność uchybień

ODSZKODOWANIA ZA WYPADKI PRZY PRACY W 2026 R., CO PRZYSŁUGUJE PRACOWNIKOWI?

Praca na kolei to nie tylko codzienne obowiązki, lecz także ogromna odpowiedzialność i realne ryzyko. Wypadki mogą zdarzyć się zarówno na torach, podczas manewrów, jak i w trakcie prac utrzymaniowych czy prac warsztatowych.

Właśnie dlatego kluczowe jest, aby każdy pracownik znał swoje prawa i miał świadomość, jakie świadczenia przysługują mu w przypadku uszczerbku na zdrowiu. Tym bardziej że od 2026 r. obowiązują nowe, wyższe stawki odszkodowań, które dodatkowo podnoszą rangę tego tematu.

Jednorazowe odszkodowanie przysługuje osobie objętej ubezpieczeniem wypadkowym, która doznała wypadku przy pracy, choroby zawodowej lub stałego bądź długotrwałego uszczerbku na zdrowiu. Stały uszczerbek oznacza trwałe pogorszenie sprawności organizmu, natomiast długotrwały to naruszenie zdrowia utrzymujące się powyżej sześciu miesięcy, z możliwością poprawy.

Od 1 kwietnia 2026 r. stawka odszkodowania wynosi 1781 zł za każdy 1% uszczerbku na zdrowiu. Oznacza to, że przy 10% uszczerbku pracownik może otrzymać 17 810 zł. Wysokość świadczenia obliczana jest jako iloczyn procentowego uszczerbku i obowiązującej stawki, przy czym kluczowe znaczenie ma data wydania decyzji przez ZUS, a nie data samego wypadku.

W niektórych przypadkach możliwe jest uzyskanie wyższych świadczeń. Dotyczy to sytuacji całkowitej niezdolności do pracy oraz niezdolności do samodzielnej egzystencji, w których wysokość świadczenia wynosi 31 162 zł. Dodatkowo przysługuje również odszkodowanie w przypadku pogorszenia stanu zdrowia o co najmniej 10% po wcześniejszym wypadku.

Odszkodowanie przysługuje również rodzinie pracownika, jeśli wypadek zakończy się jego śmiercią, a wysokość świadczenia zależy od liczby uprawnionych osób:

- 160 264 zł (dla małżonka lub dziecka),
- 80 132 zł (dla innych członków rodziny, w tym rodziców).

Aby otrzymać odszkodowanie, należy zgłosić wypadek pracodawcy, sporządzić dokumentację powypadkową, złożyć wniosek do ZUS wraz z dokumentacją medyczną oraz przejść badanie u lekarza orzecznika. Po zakończeniu postępowania ZUS wydaje decyzję, na którą, od momentu wyjaśnienia sprawy, ma 14 dni.

Warto pamiętać, że odszkodowanie nie przysługuje w każdej sytuacji. Może zostać odmówione, jeśli pracownik sam spowodował wypadek poprzez rażące naruszenie przepisów BHP lub znajdował się pod wpływem alkoholu bądź środków odurzających i przyczynił się do zdarzenia.

System odszkodowań ma na celu rekompensatę skutków wypadków, jednak nie jest w stanie zastąpić zdrowia. Dlatego kluczowe znaczenie ma profilaktyka,

przestrzeganie zasad bezpieczeństwa oraz reagowanie na zagrożenia w miejscu pracy. Wzrost stawek w 2026 r. to pozytywna zmiana, ale nadal najważniejsze pozostaje ograniczanie ryzyka i poprawa warunków pracy.

Twoje podstawowe prawa po wypadku przy pracy:

- masz prawo zgłosić każdy wypadek, nawet drobny,
- masz prawo do rzetelnej dokumentacji powypadkowej,
- masz prawo nie podpisywać dokumentów, których nie rozumiesz,
- masz prawo do wsparcia związku zawodowego,
- masz prawo ubiegać się o należne odszkodowanie.

Odszkodowanie to twoje prawo, a nie przywilej!

Najważniejsze jednak jest to, by każdego dnia wrócić z pracy do domu zdrowym!

*Opracowała:
Małgorzata Jędrusik*

SPRAWNIEJSZE PODRÓŻE POCIĄGIEM ZE SZCZECINA DO BERLINA

Sprawniejsze podróże pasażerskie i przewóz towarów pociągami w stronę Berlina, lepszy dostęp do kolei z nowych peronów, większe bezpieczeństwo – to przewidywane efekty prac planowanych na liniach kolejowych między Szczecinem Głównym a granicą państwa. Realizacja inwestycji weszła w kolejny etap – ogłosiliśmy postępowanie przetargowe na wybór wykonawcy prac budowlanych.

Usprawnione zostaną połączenia pasażerskie na trasie Szczecin Główny – granica polsko-niemiecka, która prowadzi w stronę Berlina. Lepsze możliwości zyska ruch towarowy od stacji Szczecin Gumieńce w kierunku granicy. Zaplanowana jest kompleksowa modernizacja całego odcinka z dobudową drugiego toru na odcinkach dotychczas jednotorowych (linia kolejowa nr 408 Szczecin Główny – Szczecin Gumieńce i nr 409 Szczecin Gumieńce – granica państwa (Tantow).

Zgodnie z porozumieniem pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i DB Netz AG w zakresie współpracy w ramach koordynacji, przygotowania i realizacji przedsięwzięć przy rozwoju połączenia

kolejowego Berlin – Szczecin, zelektryfikowany zostanie odcinek linii kolejowej nr 409 Szczecin Gumieńce – granica państwa. W połączeniu z elektryfikacją linii po stronie niemieckiej, pozwoli to na jazdę pociągów trakcją elektryczną na całej linii między stolicami Niemiec oraz Pomorza Zachodniego.

– Modernizacja połączenia kolejowego Szczecin – Berlin to inwestycja o strategicznym znaczeniu dla regionu oraz dla współpracy polsko-niemieckiej. Zwiększamy przepustowość linii i podnosimy bezpieczeństwo, aby mieszkańcy Pomorza Zachodniego mogli podróżować szybciej i wygodniej, a transport

towarów był bardziej sprawny i przewidywalny. To kolejny projekt, dzięki któremu realnie wzmacniamy międzynarodową dostępność Polski i jakość transportu kolejowego. – mówi Arkadiusz Marchewka, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

Dzięki nowym torom, sieci trakcyjnej oraz urządzeniom sterowania ruchem kolejowym, na odcinku Szczecin Główny – Szczecin Gumieńce – granica państwa (Tantow) bezpieczniej i szybciej pojadą pociągi pasażerskie z maksymalną prędkością 160 km/h, a pociągi towarowe 120 km/h. Po zakończonych pracach po stronie polskiej oraz niemieckiej czas przejazdu

Dokończenie na stronie 10

PROTEST NA PIOTRKOWSKIEJ



Fot. R. Kołodziejczyk

Związkowcy z IZ Łódź byli uczestnikami protestu

W dniu 14 kwietnia 2026 roku w Łodzi przed siedzibą Urzędu Wojewódzkiego odbyła się manifestacja pod hasłem „Solidarność jest wszędzie!” zorganizowana przez Zarząd Regionu Ziemi Łódzkiej NSZZ „Solidarność”.

Członkowie Związku oraz mieszkańcy Łodzi mieli okazję wyjść na ulicę i głośno wspólnie żądać: zahamowania wzrostu kosztów energii i usług, zaprzestania zwolnień grupowych i likwidacji miejsc pracy, odrzucenia destrukcyjnej polityki klimatycznej, uruchomienia środków na walkę z bezrobociem,

waloryzacji płac w sektorze finansów publicznych, kompleksowej reformy edukacji i ochrony zdrowia, ochrony polskiego rolnictwa przed skutkami innych umów z krajami Mercosur, czy przywrócenia dialogu społecznego.

Obecna sytuacja społeczno-gospodarcza uderza przede wszystkim w pracowników i ich rodziny. Rosnące koszty utrzymania bez wzrostu wynagrodzeń oznaczają dla wielu rodzin obniżenie poziomu życia a nawet popadanie w zadłużenie. Postępujące bezrobocie spowodowane falą zwolnień budzi poważny

niepokój. Pracodawcy tłumacząc się optymalizacją kosztów redukują etaty. Unijna polityka klimatyczna zmusza zakłady do ograniczania działalności bądź przenoszenia jej do krajów spoza Unii Europejskiej. Rolnicy mają wyśrubowane wymagania co do upraw a tymczasem Unia postanowiła sprowadzać rakotwórczą żywność z krajów Mercosur pod przykrywką troski o klimat - szkoda tylko, że zapomina zatroszczyć się o swoich obywateli.

Na manifestacji nie zabrakło kolejarzy z Organizacji Zakładowej Zakładu Linii Kolejowych w Łodzi i przewodniczącego Zarządu Regionu Ziemi Łódzkiej NSZZ „Solidarność” - Waldemara Krenca oraz przedstawicieli poszczególnych regionów: Region Piotrkowski - przewodniczący Roman Stawicki, Region Mazowsze - przewodniczący Dariusz Paczuski, Region Podbeskidzie - przewodniczący Andrzej Kołodziejcki, Region Wielkopolska Południowa - przewodniczący Bernard Niemiec, Region Podlaski - Eugeniusz Formajszer i Maciej Łozowski, Krajowa Sekcja Kolejarzy – przewodniczący Zdzisław Jasiński, Emerytów i Rencistów - przewodniczący Wiktor Kubisiak.

Podczas wspólnego głośnego wyrażania poglądów wszystkich zgromadzonych połączyła myśl, będąca parafrazą słów pewnego utworu:

*„Czekam na wiatr co przegoni
Tuska i bandę jego gamoni.”*

Nie czekajmy biernie, bądźmy tym wiatrem.

Piotr Pazera

Dokończenie ze strony 8

w obszarze nadzoru nad utrzymaniem infrastruktury, niedostateczną spójność stosowania procedur oraz konieczność wzmocnienia odpowiedzialności organizacyjnej i skuteczności mechanizmów zarządzania ryzykiem. Wnioski z posiedzenia są uwzględniane w dalszych działaniach nadzorczych Prezesa UTK.

W odniesieniu do wskazanych w piśmie zmian przepisów wewnętrznych zarządcy infrastruktury, dotyczących m.in. wydłużenia cykli oględzin oraz ograniczenia częstotliwości obchodów torów, informuję, że zagadnienie to zostało objęte analizą w ramach prowadzonych działań nadzorczych. W szczególności weryfikowana

jest zgodność przyjętych rozwiązań z wymaganiami bezpieczeństwa oraz ich wpływ na skuteczność identyfikacji i eliminacji zagrożeń w infrastrukturze kolejowej. Ustalenia w tym zakresie wskazują na konieczność zapewnienia właściwej równowagi pomiędzy optymalizacją procesów utrzymaniowych a zachowaniem odpowied-

niego poziomu nadzoru nad stanem technicznym infrastruktury.

Odnosząc się do kwestii zatrudnienia oraz poziomu obsad na stanowiskach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, należy wskazać, że zagadnienia te pozostają w kompetencji pracodawców. Prezes UTK, w ramach

Dokończenie na stronie 12

WYDAWCA: Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa; tel.: 22 473 26 82, www.szik-solidarnosc.org.pl. Redaguje zespół: Henryk Sikora, Piotr Pazera, Małgorzata Jędrusiak, 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.

Dokończenie ze strony 11

sprawowanego nadzoru, ocenia wpływ przyjętych rozwiązań organizacyjnych na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego, jednak nie posiada kompetencji do bezpośredniego kształtowania polityki zatrudnienia.

W tym kontekście należy wskazać, że w ramach prowadzonych działań nadzorczych Prezes UTK dokonuje również oceny rozwiązań organizacyjnych i technicznych stosowanych przez zarządcę infrastruktury w obszarze prowadzenia ruchu kolejowego.

Przykładowo, w toku czynności sprawdzających dotyczących funkcjonowania Lokalnych Centrów Sterowania (LCS), zidentyfikowano potrzebę doprecyzowania regulacji wewnętrznych w zakresie organizacji pracy oraz wyposażenia stanowisk, co skutkowało kierowaniem do zarządcy wystąpień zobowiązujących do podjęcia działań w tym zakresie.

Jednocześnie ustalono, że ocena obciążenia pracą stanowisk prowadzona jest m.in. w oparciu o chronometryczne stanowiskowe, które wykonywane są zasadniczo w sposób doraźny, w szczególności w związku ze zmianami organizacyjnymi lub zakresem powierzonych obowiązków.

W toku czynności zwrócono również uwagę na brak jednolitych regulacji odnoszących się do zasad szacowania obciążenia pracą na posterunkach niewłączonych do LCS.

Ponadto ustalenia wskazały, że obowiązujące rozwiązania nie określają m.in. maksymalnej liczby urządzeń peryferyjnych przypisanych do obsługi przez jednego pracownika, a jednocześnie nie przewiduje się obecnie prowadzenia dodatkowych badań w tym zakresie, co

NA PRZEJEŹDZIE PALI SIĘ!

PLK S.A. WYGASZA PRACĘ DRŹNIKÓW PRZEJAZDOWYCH

LIKWIDOWANE SĄ STRAŻNICE PRZEJAZDOWE, A PRACĘ DRŹNIKÓW ZASTĘPUJE SYSTEM AUTOMATYZACJI

TAKIE DZIAŁANIA PODNOŚĄ BEZPIECZEŃSTWO NA LINIACH KOLEJOWYCH I SĄ CZĘŚCIĄ MODERNIZACJI INFRASTRUKTURY FINANSOWANEJ Z KRAJOWEGO PLANU ODBUDOWY (DO SIERPNI 2026 R.)

PROGRAM WIADUKTOWY ZASTĘPUJE SKRZYŻOWANIA KOLEJOWO - DROGOWE I JEST REALIZOWANY WSPÓLNIE Z SAMORZĄDAMI

Dlatego apelujemy do dróżników przejazdowych, którzy mają możliwości i czują się na siłach do przekwalifikowania się!

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej
NSZZ
SOLIDARNOŚĆ

e-mail: przewodniczacy@szik-solidarnosc.org.pl, www.szik-solidarnosc.org.pl

@SZIK.Solidarnosc @NszzSzik @sziksolidarnosc @sziksolidarnosc @sziksolidarnosc

pozostaje istotne z punktu widzenia ergonomii pracy na stanowiskach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego.

Niezależnie od powyższego, Prezes UTK podejmował również działania polegające na zawiadomieniu właściwych organów nadzoru nad warunkami pracy. W wyniku kontroli przeprowadzonej przez Państwową Inspekcję Pracy w jednostce zarządcy

infrastruktury stwierdzono nieprawidłowości m.in. w zakresie organizacji stanowisk pracy, wyposażenia oraz warunków socjalnych, w tym brak zapewnienia odpowiedniej przestrzeni roboczej, niewłaściwe wyposażenie stanowisk w meble dostosowane do pracy przy monitorach ekranowych oraz nieprawidłowości w organizacji stanowisk pracy.

Mając na uwadze sygnalizowane problemy, kwestie te będą objęte wzmożonym nadzorem Prezesa UTK. Dalsze działania koncentrować się będą na systematycznej ocenie sytuacji oraz podejmowaniu adekwatnych środków w celu zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa.

Opr. Henryk Sikora