

CZY BĘDZIE WIĘKSZA NAGRODA Z OKAZJI ŚWIĘTA KOLEJARZA?

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” w stanowisku Rady SZIK (nr 4/2024 z 17.10.2024 r.) wystąpiła w imieniu zakładowych organizacji związkowych NSZZ „Solidarność” działających w jednostkach organizacyjnych PLK z wnioskiem o wypłatę dla pracowników tej Spółki zwiększonej nagrody pieniężnej z okazji Święta Kolejarza przysługującej na podstawie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy (ZUZP) w terminie wypłaty za miesiąc listopad 2024 r.

815,39 zł

Tyle wyniesie nagroda z okazji Święta Kolejarza w 2024 r. na podstawie ZUZP (10 % jednomiesięcznego przeciętnego wynagrodzenia w PLK za rok poprzedni).

(red)

ZAMIESZANIE WOKÓŁ Ir-1

W odpowiedzi na pismo o sygnaturze SZIK 75/09/2024 z 30 września 2024 r. informuję, że zmiany w „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1”, zwanej dalej „Instrukcją Ir-1” lub „Instrukcją”, w części dotyczącej § 48 ust. 1 oraz § 64 ust. 9 są wynikiem ustaleń ze spotkania Zespołu zadaniowego ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce, zwanego dalej „Zespołem”, dotyczącego zwiększenia na sieci kolejowej liczby zdarzeń typu SPAD (ang. signal passed at danger), które odbyło się; 29 sierpnia 2024 r. w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego.

Spotkanie zostało zorganizowane bezpośrednio po dwóch incydentach kategorii C44 (niezatrzymanie się pojazdu

RADA SZIK OBRADOWAŁA W KATOWICACH



Członkowie Rady SZIK przed pomnikiem upamiętniającym zastrzelonych w 1981 r. górników.

Dokończenie na stronie 4

kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia), zaistniałych 24 sierpnia 2024 r.

Pierwsze zdarzenie miało miejsce w stacji Trzebinia, gdzie maszynista pociągu jadącego z prędkością 155 km/h w jednoosobowej obsadzie, pominął semafor wyjazdowy wskazujący sygnał „Stój”, a oba pociągi pasażerskie jadące tym samym torem zatrzymały się; w odległości ok. 150 metrów od siebie. Natomiast drugi incydent miał miejsce na szlaku Cierpice - Solec Kujawski, gdzie maszynista pominął semafor ostępowy „F” wskazujący sygnał „Stój” i w efekcie wjechał na odczep zajmowany przez pociąg spółki Lotos Kolej sp. z o.o. Dyżurna ruchu dokonała zatrzymania pociągu poprzez powiadomienie maszynisty przez radiotelefon.

Zdarzenia te, pomimo braku negatywnych konsekwencji, stanowiły poważne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i mogły zakończyć się poważnym

Dokończenie na stronie 3

„SOLIDARNOŚĆ” WYRAZIŁA SPRZECIW

Obradująca 16 i 17 października br. Rada Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” wypracowała kilka dokumentów. Najważniejszym z nich (który jest reakcją na aktualną sytuację w PLK) jest obszernie stanowisko ws. nakładania dodatkowych obowiązków dla dyżurnych ruchu.

Związek wyraził w nim swój sprzeciw wobec nasilających się działaniom administracji kolejowej, które nakładają wciąż nowe – dodatkowe obowiązki na dyżurnych ruchu.

W trakcie obrad jeden z uczestników trafnie określił aktualną sytuację – „dyżurny ruchu jest od bezpiecznego prowadzenia ruchu pociągów, a nie do prowadzenia dokumentacji, a tu znowu zmiana Instrukcji Ir-1 i narzucanie kolejnego obowiązku ...”. Stanowisko trafiło m.in. do Zarządu PLK.

Dokończenie na stronie 9

Z PRAC RADY NADZORCZEJ

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

29 października 2024 r.

Rada Nadzorcza PLK obradowała na comiesięcznym posiedzeniu w składzie rozszerzonym, dziewięcioosobowym. Walne PLK powołało końcem września br. na członka Rady Pana Kazimierza Karolczaka (przewodniczący zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii). Obrady rozpoczęły sprawy proceduralne, przyjęcie porządku obrad oraz protokołu z poprzedniego posiedzenia Rady (19 września 2024 r.).

Rada Nadzorcza PLK ma przypisane kompetencje w zakresie sprawowania stałego nadzoru nad działalnością Spółki we wszystkich obszarach jej działalności. Poniżej przekazuję informacje o najważniejszych sprawach, którymi Rada się zajmowała.

Ruch towarowy „dołuje” przychody PLK

Rada zapoznała się z bieżącą sytuacją finansową PLK, w okresie od stycznia do sierpnia 2024 r. Omówione zostały najważniejsze wyniki ekonomiczno-finansowe PLK (m.in. wykorzystanie środków publicznych, zatrudnienie i koszty pracy).

Przychody z działalności operacyjnej są realizowane zgodnie z planem. Ważnym ich elementem są przychody od przewoźników kolejowych z udostępniania linii kolejowych.

Od przewoźników pasażerskich przychody te są na poziomie 100 % planu (w kolejności z największymi przychodami, procent do planu): Koleje Mazowieckie, Intercity i Polregio. Gorsza sytuacja występuje w ruchu towarowym, gdzie przychody za dostęp do infrastruktury są na poziomie ok. 96 % w porównaniu z planem (Cargo w restrukturyzacji - ok. 84 % planu).

Obok problemów z przychodami od przewoźników towarowych dyskusja dotyczyła także poziomu wykorzystania funduszu wynagrodzeń (oszczędności). Przedstawiciele pracowników zawnieśli wypłatę zwiększonej nagrody dla pracowników PLK z okazji Święta Kolejarki (wniosek „Solidarności” wpłynął już wcześniej do Zarządu Spółki).

Trudne inwestycje

Rada wysłuchała informacji z bieżącej sytuacji zaistniałej przy realizacji jednej z najtrudniejszych inwestycji pro-

wadzonych obecnie przez PLK, budowy tunelu w Łodzi. Trwa tam drążenie tunelu (średnica 13 m.), który połączy stacje Fabryczna, Kaliska i Żabieniec.

Główną nitkę - dwutorową - drąży TBM (tunnel boring machine) „Katarzyna”. Maszyna przechodzi obecnie pod centrum miasta gdzie jest kilkadziesiąt kamienic w tym kilkanaście nadających się do rozbiórki (grożą zawaleniem, a na wyburzenia nie zgadza się konserwator zabytków).

W ostatnich tygodniach w trakcie drążenia zawaliła się jedna z kamienic, co czasowo wstrzymało prace. Przyjęta technologia zakłada w trakcie drążenia równoczesne zagęszczanie gruntu betonem. Ma to zabezpieczać grunt czyniąc go stabilnym i bezpiecznym dla znajdujących się nad tunelem budynków. Zawalenie – katastrofa budowlana spowodowała że ok. 20 rodzin pozostało bez mieszkań (ok. 200 osób na czas drążenia jest w hotelach).

W wyniku katastrofy wstrzymano drążenie i trwa analiza jej przyczyn. Zobowiązania wynikające z zaistniałych zdarzeń spoczywają na wykonawcy. PLK jako inwestor ponosi obecnie skutki bardziej wizerunkowe.

Drugą inwestycją, która została niedawno rozpoczęta, a jest w kategorii trudnych, to modernizacja „Katowickiego węzła kolejowego”. Przy tej okazji gremialnie poruszono sprawę pominięcia modernizacji odcinka linii kolejowej pomiędzy Będzinem a Dąbrową Górniczą. Niezbędnym jest znalezienie środków finansowych na ten odcinek, tak aby jako zmodernizowany ciąg eksploatacyjny w całości był oddany w tym samym czasie.

W innym przypadku odcinek ten będzie „wąskim gardłem”, co nie spowoduje zakładanych efektów projektowanej obecnie modernizacji na tym odcinku.

Program przystankowy „pod lupą”

Zgodnie ze wskazaniem Ministerstwa Infrastruktury, Rada Nadzorcza na podstawie obowiązujących w PLK przepisów zainicjowała postępowanie zakupowe na wykonanie ekspertyzy sprawdzającej przygotowanie PLK do realizacji rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-

2025.

Chodzi o sprawdzenie zasadności wydatkowania środków publicznych, właściwej lokalizacji przystanków i ich parametry dostosowane do potrzeb przewoźników oraz rzetelność analizy rynku (np. efektywne wykorzystanie przystanków pod kontem ilości pasażerów).

Lista podstawowa Programu przystankowego zawiera ok. 214 zadań z czego 120 przystanków już zostało oddanych do użytku (56 %). W trakcie realizacji jest ok. 40 przystanków (20 %).

Oprócz zadań peronowych częścią programu są zadania parkingowe. Dotychczas ukończono budowę parkingów w 17 lokalizacjach. W trakcie budowy jest 77 parkingów. Łącznie stanowi to ok. 50 % przyjętych do realizacji parkingów.

Warto przypomnieć o roli samorządów lokalnych we wskazywaniu lokalizacji przystanków i parkingów. Po oddaniu ich do eksploatacji są to często lokalne „centra przesiadkowe” spełniające atrakcyjną ofertę dla podróżnych. Trudno to kwestionować chociażby po rekordowych ilościach przewożonych pasażerów przez kolejowych przewoźników samorządowych.

Program Kolej plus na rozdrożu

Podstawowym celem programu jest budowa lub modernizacja linii kolejowych dających połączenie z miastami wojewódzkimi miejscowości, które posiadają powyżej 10 tys. mieszkańców. Program jest dedykowany głównie samorządom wojewódzkim, które wskazywały zadania na swoim terenie i musiały zabezpieczyć co najmniej 15 % wartości projektu. Do końca 2023 r. zawarto z samorządami 35 umów na realizację zakwalifikowanych do programu projektów (najwięcej bo 8 w województwie Śląskim).

Obecnie program jest w trakcie rewizji, a niektóre samorządy wojewódzkie chcą zrezygnować ze wskazanych przez siebie inwestycji. Takim przykładem jest samorząd województwa wielkopolskiego i rezygnacja z budowy linii kolejowej Turek-Konin (38 km. linii). Są też projekty oprotostowane przez część mieszkańców gdzie ma powstać nowa linia kolejowa. Takim przykładem jest linia

Kraków-Myslenice (woj. Małopolskie). Takie działania mogą być pretekstem do odstąpieniu od jej budowy, chociaż jej potrzeba (na 22 km. łączy 2 miasta i kilka gmin z Krakowem) i efektywność do wykorzystania w ruchu aglomeracyjnym nie jest do podważenia.

Inne tematy

Rada zajmowała się również m.in. następującymi sprawami: realizacją Strategii PLK (do 2030 r.), współpracą z CPK sp. z o.o. w zakresie spójnych z PLK standardów i parametrów infrastruktury, poprawą

parametrów i modernizacją linii kolejowej 25 (Łódź – Skarżysko Kamienna) i rozważeniem możliwości włączenia jej do Programu Polska Wschodnia, przygotowaniem do wdrożenia technologii BIM poprawiającej weryfikację dokumentacji projektowej, skonsolidowanym raportem za 6 miesięcy br. spółki Trakcja S.A., postępowaniem na linii kolejowej 404 na odcinku Szczecinek-Białogard, odzyskaniem i gospodarowaniem (zabudową) materiałów starożytecznych, umową na świadczenie usług prawnych na rzecz Komendy Głównej SOK, przeniesieniem własności składników infrastruktury kole-

jowej oraz gruntów pod liniami kolejowymi (pojawił się pomysł zmiany ustawy o PKP i przejęcie infrastruktury przez podział PKP S.A. zamiast aportu i ZCP), kontrolami instytucji zewnętrznych w PLK, bez przetargowym zleceniem (n.p. Regulaminu) przez PLK robót utrzymaniowych spółkom zależnym (Dolkom Wrocław, ZRK-DOM Poznań, PPM-T Gdańsk i PNUIK Kraków), prawidłowością procedur przetargowych w ZRK-DOM Poznań oraz przeglądem uchwał przyjętych przez Zarząd PLK (od ostatniego posiedzenia Rady).

Henryk Sikora

Dokończenie ze strony 1

wypadkiem, a co za tym idzie spowodować ofiary śmiertelne, obrażenia oraz znaczne uszkodzenia infrastruktury i taboru.

Podczas spotkania Zespołu, w którym udział wzięli m.in. Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, szczegółowo omówione zostały w/w incydenty, a także inne podobne zdarzenia mające miejsce w ostatnim czasie na sieci kolejowej.

Wskazać należy, że w okresie od stycznia 2024 r. do sierpnia 2024 r. w porównaniu z analogicznym okresem 2023 roku liczba wypadków kategorii B04 wzrosła o 14%, natomiast liczba incydentów C44 wzrosła o 24%. Z uwagi na (ten niepokojący trend wzrostowy zdarzeń typu SPAD oraz brak skuteczności środków kontroli ryzyka, oprócz działań, które w dłuższej perspektywie przyczynią się do zmniejszenia bądź całkowitego wyeliminowania ryzyka tego typu zdarzeń, zaproponowano także działania doraźne, które należy podjąć niezwłocznie.

Podkreślenia wymaga, że głównym przedsięwzięciem, które korzystnie wpłynie na zmniejszenie liczby zdarzeń jest wprowadzenie systemu ETCS, w tym w wersji Limited Supervision, zwanego dalej „ETCS LS”, na wszystkich liniach kolejowych, które nie będą wyposażone w systemy klasy A. Jest to jednak przedsięwzięcie długoterminowe, którego efekty będą widoczne w perspektywie wieloletniej.

Rozwiązaniem możliwym do wdrożenia w krótszej perspektywie czasu, jest wprowadzenie przepisów umożliwiających obsługę dwuosobową pociągu przy prędkości powyżej 130 km/h, przy braku systemu ETCS. Prowadzenie pociągu w podwójnej obsadzie w sytuacji zwiększonej prędkości pociągu i braku dodatkowego technicznego wsparcia maszynisty, stanowiłoby tymczasowe rozwiązanie, które podniesie skuteczność w obserwacji przedpola jazdy oraz sygnałów i wskaźników przytorowych.

Innym działaniem, także niezbędnym z punktu widzenia bezpieczeństwa, jest szybkie wprowadzenie przepisów umożliwiających montaż pełnego monitoringu w kabinie maszynisty, rejestrującego zarówno wizję, jak i dźwięk. Obecnie obowiązujące przepisy ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 1465, z późniejszymi zmianami.), jak i przepisy ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o ochronie danych osobowych (tekst jednolity). Dz. U. z 2019 r. poz. 1781), dopuszczają rejestrację jedynie obrazu bez dźwięku.

Doposażenie pojazdów trakcyjnych



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

w system monitoringu wewnątrz kabiny przyczyni się do większej dyscypliny pracy maszynistów, a także ułatwi badanie ewentualnych zdarzeń kolejowych przez komisje kolejowe i umożliwi pełną identyfikację przyczyn tych zdarzeń.

Na spotkaniu Zespołu ustalono, że ww. zmiana instrukcji Ir-1, jako działanie krótkoterminowe, powinna obejmować obligatoryjne wprowadzenie obowiązku powiadamiania maszynistów przez dyżurnych ruchu w nadzwyczajnych przypadkach pojawienia się zmian w sytuacji ruchowej wymagającej zatrzymania pociągu lub zmniejszenia jego prędkości.

Przypomnieć należy, że w tym kierunku zmierzały także rekomendacje Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, dalej „Prezesa UTK”, wydane w piśmie nr CEM-M-WEKM, 47.28.2024.2, ZB z 7 czerwca 2024 r. Ich podstawą były inne niebezpieczne zdarzenia kolejowe, tj. kolizja pociągu nr 524009 (PKP CARGO S.A.) z pociągiem nr 93965 („Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o.o.) zaistniała 24 sierpnia 2023 r. w stacji Skierniewice oraz wjazd pociągu nr LTE 445526 w drogę ochronną przebie-

gu pociągu EIE 6124 (Pendolino) w dniu 27 października 2023 r. w stacji Herby Stare.

Zauważyć należy, że pomimo jednoznacznych konkluzji z posiedzenia Zespołu w powyższym zakresie, wprowadzone w ostatnim czasie zmiany w instrukcji Ir-1 przez zarządcę infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są nieprecyzyjne i nie zmierną w kierunku wydanych rekomendacji. Zapisy te w dalszym ciągu nie wprowadzają jednoznacznych zasad powiadamiania maszynistów o sytuacji ruchowej odbiegającej od opracowanego wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów. Nadal to maszynista zobowiązany jest jako pierwszy dopytywać się dyżurnego ruchu o przyczynach niepodania sygnału zezwalającego, pomimo tego, że to dyżurny ruchu zna sytuację ruchową i powód wyświetlonego sygnału „Stój”.

W ocenie Prezesa UTK instrukcja Ir-I wymaga dalszych zmian w celu dostosowania jej zapisów do wydanych zaleceń, dlatego Prezes UTK zwrócił się pismem DM13-WMIA.47.36.2024. I.Z z 23 września 2024 r. do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. o doprecyzowanie zapisów w ww. zakresie. Zgodnie ze stanowiskiem Prezesa UTK, wprowadzenie zmian do Instrukcji Ir-I jest (niezbędne do zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa).

Informuję przy tym, że Prezes UTK nie jest właściwy do rozstrzygania kwestii organizacji i ergonomii stanowisk pracy dyżurnych ruchu oraz przeprowadzania oceny obciążenia pracą. Prezes UTK zaznacza, że zastosowanie mają tu wewnętrzne regulacje i procedury systemu zarządzania bezpieczeństwem, w szczególności dotyczące zarządzania ryzykiem operacyjnym i ryzykiem zawodowym oraz zarządzania zmianą, co wynika z przepisów rozporządzenia 2018 nr 762 z dnia 8 marca 2018 r. oraz rozporządzenia 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r.

Ignacy Góra

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego

RADA SZIK OBRADOWAŁA W KATOWICACH



Fot. M. Jędrusik

W obradach uczestniczył prezes PLK pan Piotr Wyborski (na zdjęciu w środku).

Członkowie Rady Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” w dniach od 16 do 17 października br. w Katowicach prowadzili obrady, na które w drugim dniu zaproszony został Piotr Wyborski, prezes PLK.

Takie zestawienie osobowe pozwoliło usłyszeć głos przedstawicieli Rady reprezentujących wszystkie jednostki organizacyjne naszej Spółki. Liderzy organizacji przypisanych terytorialnie do każdej części Polski mogli poruszać problemy z całego obszaru, którym zajmuje się PLK. Z kolei obecność zaproszonego gościa pozwoliła na prawdziwą interakcję w ramach dialogu społecznego przedstawicieli Rady SZIK.

Dzień pierwszy (16.10.2024 r.)

Jedną z ważniejszych spraw, którymi zajmowała się Rada było omówienie realizacji 9 postulatów SZIK zgłoszonych do Zarządu Spółki w kwietniu br.

Przewodniczący Henryk Sikora omówił przebieg dotychczasowych rozmów z pracodawcą. Jak pamiętamy pierwszy z nich to wzrost wynagrodzenia zasadniczego dla pracowników PLK (został zrealizowany). W zakresie kolejnych 8 postulatów trwają rozmowy z pracodawcą. W przypadku trzech z nich rozmowy są finalizowane:

- dodatkowe wpłaty przez pracodawcę do PPK – pracodawca zaproponował wzrost wpłaty dla pracowników ze stażem pracy w PLK minimum 5 lat do 2%,

- refundację składki pakietu podstawowego w Polisie „Zdrowie” – pojawiła się deklaracja ze strony pracodawcy w związku z wygaśnięciem w dniu 31.06.2025 r. dotychczasowej umowy. Pracodawca zamierza przystąpić do negocjowania nowej

umowy (postępowanie zakupowe) w ramach której będzie uwzględniony postulat dodatkowych wpłat do polisy,

- dostosowanie wymogów stażu pracy i kwalifikacji stanowisk pracy, ujętych w Instrukcji Ia-5 do nadrzędnych aktów prawnych – ostatnio zmieniona instrukcja Ia-5 została dostosowana do aktów nadrzędnych i nie ma potrzeby dokonywania zmian w ZUZP po jej wprowadzeniu.

Kolejnym punktem obrad było informacja z najważniejszych spraw którymi zajmowała się Rada w ostatnim czasie.

W dniu 17.09.2024 r. przyjęte zostało Stanowisko nr 2/24 Rady SZIK w sprawie instrukcji Ir-1. To sprzeciw do zmiany, która została przyjęta uchwałą Zarządu w dniu 12.09.2024 r. Rada w ten sposób wyraziła swój apel o rewizję wprowadzonych zmian, tak aby były jednoznaczne i nie powodowały w każdym niemal przypadku

współodpowiedzialnym dyżurnego ruchu. Dokument został przekazany do Ministra Infrastruktury, Urzędu Transportu Kolejowego i PLK.

Nie zabrakło nawiązania do bieżących wydarzeń z udziałem „Solidarności”. Przewodniczący Henryk Sikora przypomniał, że w dniu 26 września br. przed siedzibą Ministerstwa Infrastruktury odbyła się pikietą przeciw zwalnianiu ponad 4 tys. pracowników PKP Cargo. Pod przykrywką „postępowania sanacyjnego”, ewidentnie łamane jest obowiązujące prawo, w tym ustawa o więzach zawodowych, która nadaje ochronę przedstawicielom pracowników. W przypadku kobiet w ciąży i osób będących w ochronie przedemerytalnej jest to uderzenie w najsłabsze grupy społeczne i pracownice. Również nie zabrakło słów podziękowania dla wszystkich demonstrantów z PLK, którzy swoją obecnością okazali solidarność z koleżankami i kolegami z Cargo.

Przewodniczący przypomniał ostatnie spotkanie (październik b.r.) z prezesem PLK w ramach cyklicznych spotkań. Prezes w ramach wydarzenia przekazał najistotniejsze informacje dotyczące spółki i swoje zamierzenia w najbliższym czasie. Takie informacje „z pierwszej ręki” pozwalają na bieżąco reagować na bieżącą sytuację w PLK.

Jeden z punktów obrad dotyczył szkoleń związkowych. Przypomniano, że rozwój związku to ciągłe szkolenie kadr związkowych. Wychodząc naprzeciw tym nowym wyzwaniom zostały przeprowadzone dwa szkolenia tematyczne - „Redagowanie internetowych stron związkowych” oraz „Lider związkowy”. Takie szkolenie zostało przeprowadzone przez dział szkoleń Kom-



Fot. A. Van-Selow

Rada wypracowała kilka kierunkowych decyzji.

sji Krajowej NSZZ „Solidarność”.

Na zakończenie obrad przedstawiciele Rady SZIK reprezentujący 23 Zakłady Linii Kolejowych, Centralę, Centrum Realizacji Inwestycji, Zakład Maszyn Torowych, Centrum Diagnostyki, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury, Straż Ochrony Kolei oraz cztery spółki zależne przekazali, kolejno informację o bieżącej sytuacji w zakładach: Głównymi tematami były:

- zmiany na stanowiskach menedżerskich oraz decyzje kadrowe budzą wątpliwości w świetle orzecznictwa Sądu Najwyższego oraz ustawy o związkach zawodowych,
- sposób i transparentność prowadzonej rekrutacji w PLK,
- problemy zatrudnieniowe w zespołach pracowniczych poszczególnych branż,
- podwyżki dla pracowników, wykorzystanie potencjału i portfel inwestycyjny w spółkach zależnych PLK,
- inwestycje prowadzone obecnie przez Spółkę i sprawiedliwy rozdział obszarowy (regiony). Ich finansowanie i realizacja, która ma bezpośredni wpływ na zatrudnienie w zespołach pracowniczych CRI,
- nieprawidłowości w Centrali Spółki w zakresie pracy w godzinach nadliczbowych,
- pomoc dla powodzian w zakładach linii kolejowych w Opolu i Wałbrzychu.

Dzień drugi (17.10.2024 r.)

Kolejny dzień nie zwolnił tempa prac Rady. Początek to powitanie przez przewodniczącego Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej przybyłych gości Henryka Grymela (Krajowa Sekcja Kolejarzy), Zdzisława Jasińskiego (Krajowy Sekretariat Transportowców) oraz Piotra Wyborskiego (Prezes PLK).

Po części oficjalnej kolega Mariusz Pli-chowski (współorganizator) 28 Grand Prix Opolszczyzny w siatkówce plażowej podziękował za wsparcie finansowe 12 organizacją zakładowym zrzeszonym w SZIK. Przewodniczący otrzymali pamiątkowe dyplomy i okolicznościowe koszulki z logo „Solidarność”.

Pierwszy przemawiał kolega Henryk Grymel, który krótko omówił przebieg procesu zwalniania pracowników i działaczy „Solidarność” w PKP Cargo. Podkreślił, że łamane są prawa pracownicze i związkowe na niespotykaną skalę. Nie zabrakło przykładów zwalnianych kobiet w ciąży i osób będących w ochronie przedemerytalnej. Kończąc podziękował zebranym za udział w pikietach.

W następnym wystąpieniu Zdzisław

Jasiński podkreślił potrzebę solidarności z kolejarzami z PKP Cargo. Padły słowa - „...jestem kolejarzem, trudno mi przejść obojętnie, czy marginalizować problem. Sytuacja jaka dotyka nasze koleżanki i kolegów z Cargo jeszcze nie przerabialiśmy w historii naszego związku...”. Nasze działania muszą być wyważone i poparte podstawą prawną. Należy pokazać w mediach społecznościowych wszystkie niegodziwości i łamanie prawa. Związek „Solidarność” jest afiliowany w strukturach międzynarodowych i należymy do Europejskiej Federacji Transportowców i to nam również daje wiele możliwości oddziaływania ETF-u nawet w Brukseli.

Następnie głos zabrał kolega Henryk Sikora. Wcielił się w rolę moderatora, który zasygnalizował, że wśród nas mamy gości, witając pana Piotra Wyborskiego, prezesa PLK.

Zakończył swoją wypowiedź humorystycznym akcentem skierowanym do zaproszonego gościa powiedział - „...myślę, że to spotkanie będzie pouczające dla obu stron. Czasem warto wiedzieć, co tam na dole związkowcy myślą, jako przedstawiciele załogi...” Po tym wprowadzeniu głos zabrał zaproszony gość. Pierwszym tematem były kwestie inwestycyjne. Jak stwierdził Prezes - „...jeśli chodzi o plan nakładów inwestycyjnych na ten rok, to jest to 10 miliardów co najmniej i to jest plan na dzień dzisiejszy, natomiast cały czas pracujemy nad planem inwestycyjnym na kolejne lata...”

Ponad to podkreślił, że mamy kumulację kilku programów inwestycyjnych, takich jak Krajowy Program Odbudowy (KPO), Kolej Plus, Rządowy program budowy i modernizacji przystanków na lata 2021–2025. Taka sytuacja spowoduje, że za jakieś 2-3 lata mamy nakłady około 20 miliardów złotych. Wstępnie można powiedzieć, że w grudniu br. będziemy chcieli dać komunikat na rynek wykonawców i do mediów, jak widzimy inwestycje PLK przez kolejne lata.

Kolejnym tematem poruszonym przez zaproszonego gościa było wzmocnienie nadzoru nad 23 Zakładami Linii Kolejowych. Przede wszystkim będziemy wzmocniać kontrolę nad tym co zakłady proponują w zakresie realizacji robót (skrócenie zamknięć torowych, dobre planowanie robót inwestycyjnych i eksploatacyjnych). Będziemy zwracać szczególną uwagę w zakresie przepustowości linii kolejowych, na takie plany robót, które będą w jak najmniejszym stopniu ingerować w eksploatację. Koncentrujemy się na planowaniu robót inwestycyjnych na przyszły rok. Będą to działania koordynowane i wspierane przez Centralę.

Jak stwierdził prezes PLK pod względem finansowym przyszły rok wygląda stabilnie i nie przewiduje jakiś istotnych zmian.

Poruszamy się w kierunku zwiększenia środków finansowych. Zdecydowanie „wchodzimy” w projekty KPO.

Kolejnym tematem, który poruszył prezes PLK była pomoc dla powodzian. Około miesiąca temu Zarząd i Rada Nadzorcza zdecydowały o przekazaniu 2 mln zł, w formie darowizny, środków dla Fundacji Grupy PKP. Tak dedykowane środki zostaną rozdysponowane dla pracowników PLK, których mienie uległo zniszczeniu w wyniku powodzi. Nie zabrakło bieżących danych podanych przez prezesa – „...otrzymaliśmy 90 wniosków od pracowników, którzy doznali szkody i podlegają one weryfikacji. Wczoraj 68 wniosków na kwotę ponad 1 100 000 zł zostało przekazane do Fundacji Grupy PKP. Więc po odesłaniu tych umów podpisanych przez pracowników Fundacja będzie przelewać środki, które mogą zrekompensować straty poniesione w wyniku powodzi...”.

Podsumowując ten wątek, prezes podziękował osobą zaangażowanym w zbieranie informacji o osobach poszkodowanych, dokumentowali straty materialne, co jest podstawą uzyskania odszkodowania. To głównie pracownicy komórek socjalnych. Padły też słowa podziękowania dla członków związku działających w zakładach, które zostały dotknięte powodzią.

Ostatnią część to informację dotyczące środków przeznaczonych na poprawę warunków pracy. Każdy z zakładów wskazał nastawnie, posterunki, schroniska i inne miejsca pracy, które wymagają działań konserwacyjnych i remontowych. Jak stwierdził prezes PLK na ten cel została przeznaczona kwota 20 milionów zł.

Na tej Radzie nie mogło zabraknąć tematów dotyczących zatrudnienia. Przewodniczący SZIK zasygnalizował potrzebę określenia kryteriów, z których wynika w sposób transparentny, zatrudnienie w poszczególnych branżach i jednostkach organizacyjnych.

W ślad za planem idzie fundusz wynagrodzeń, czyli po prostu pieniądze. Prawne określenie kwestii finansowej to w dalszej konsekwencji zasobność portfela na cały rok kalendarzowy i brak szukania oszczędności „na siłę”.

Prezes PLK odnosząc się do kwestii zatrudnienia stwierdził – „...jesteśmy w tej chwili na etapie, kiedy wypracowujemy założenia budżetowe na przyszły rok. Zakładamy, że budżet jako plan finansowy uda się poskładać na przełomie grudnia i stycznia przyszłego roku...”.

Po tych słowach kolega Henryk Sikora stwierdził, że kolejnym bardzo ważnym tematem to dodawanie kolejnych obowiązków dyżurnemu ruchowi, czyli zmiana do instrukcji Ir-1.

Dokończenie na stronie 7

Drodzy Kolejarze!

Tegoroczne Święto Patronalne obchodzimy z przesłaniem „Wierni Bogu i Kościołowi”, z którym jako wspólnota kolejarska pielgrzymujemy do stóp Matki Bożej Jasnogórskiej. To Święto kieruje naszą myśl ku wartościom nieprzemijającym, którymi żyła Święta Katarzyna z Aleksandrii, mądrości, odwadze i miłości.

Życie świętych nic nie traci ze swej aktualności i dziś. Dlatego chcemy, by mądrość w myśleniu i stałość w działaniu, pomagała nam z nadzieją szukać większego dobra. Wiem, ile obaw i niepokoju przepełnia Wasze Moi Drodzy serca w rodzinach, w zakładach pracy.

Łączę się duchowo z całą społecznością kolejarską, z tymi, którzy spieszą jej ze skuteczną pomocą. Proszę o zjednoczenie się wszystkich w działaniach podejmowanych dla dobra wspólnego i stabilizacji polskiej kolei.

Życzę, aby Jezus umacniał Was i strzegł w Waszej trudnej służbie. Bez niej niemożliwy byłby rozwój i modernizacja Polskich Kolei

Za wstawiennictwem naszej Patronki św. Katarzyny Aleksandryjskiej życzę, abyście pełniąc kolejarską służbę kierowali się wrażliwością i piękną postawą poświęcenia siebie dla innych, strzegąc wypracowanego przez pokolenia etosu polskiego kolejarza.

Kapłańską modlitwą i pasterską posługą ogarniam wszystkie pokolenia rodziny kolejarskiej, prosząc o siły dla pracujących, łaskę miłości i zgody w rodzinach, o zdrowie dla chorych i seniorów. Niech dobry Bóg błogosławi Wam wszystkim i Polskim Kolejom.

Z kapłańskim błogosławieństwem.

Krajowy Duszpasterz Kolejarzy

Życzenia Prezesa Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z okazji Święta Kolejarza 2024 r.

Szanowni Państwo, Koleżanki i Koledzy, Święto Kolejarza to najlepsza okazja, by zwrócić uwagę na codzienną odpowiedzialną służbę wszystkich tych, którzy jako zawód, a często i pasję wybrali kolej. Z tej okazji, w imieniu Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., składam wszystkim pracownikom naszej Spółki, pracownikom spółek kolejowych oraz zatrudnionym w branży kolejowej serdeczne życzenia wszelkiej pomyślności, zadowolenia z podejmowanych działań, a także spełnienia zawodowych i osobistych planów. Dziękuję za Państwa profesjonalizm oraz wyteżoną pracę, które sprawiają, że podróże koleją są komfortowe i bezpieczne, a transport odbywa się w efektywny i ekologiczny sposób.

Ufam, że nasze wspólne zaangażowanie i osiągnięte, wymierne efekty będą motywacją do podejmowania kolejnych wyzwań, mających na celu tworzenie nowoczesnego i sprawnego systemu kolejowego w Polsce.

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

Szanowne Koleżanki i Koledzy

Z okazji Święta Kolejarza w imieniu swoim, a także Rady Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” składam wszystkim pracownikom kolei a szczególnie zatrudnionym w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i spółkach Grupy PLK serdeczne życzenia wielu zawodowych sukcesów i osiągnięć oraz wszelkiej osobistej pomyślności. Niech świadomość tego, że nasza służba jest ważna dla Polski i jej obywateli, będzie powodem do dumy i satysfakcji. Ważne aby była ona bezpieczna i spełniająca nasze oczekiwania oraz pokładane nadzieje. Abyśmy za przykładem św. Katarzyny Aleksandryjskiej naszej patronki kierowali się na co dzień chrześcijańskimi wartościami oraz aby nie zabrakło nam sił w trudnych sytuacjach życiowych.

Życzę zdrowia i pogody ducha oraz opieki i błogosławieństwa św. Katarzyny Aleksandryjskiej.

Henryk Sikora
Przewodniczący Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”
Przedstawiciel pracowników w Radzie Nadzorczej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Święto Kolejarza 2024

Z okazji Święta Kolejarza pragnę w imieniu Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność” i własnym, życzyć wszystkim

Kolejarzom solidarności i determinacji w działaniu na rzecz polskiej kolei.

Niech w życiu zawodowym i osobistym towarzyszy Wam wiara dodająca pozytywnej energii do tworzenia i realizacji celów.

Życzę Wam oraz Waszym Rodzinom błogosławieństwa naszych świętych patronów, życzę zdrowia, spokoju i pomyślności, zadowolenia z wykonywanej pracy, satysfakcji z działalności związkowej.

Henryk Grymel
Przewodniczący Rady
Krajowej Sekcji Kolejarzy
NSZZ „Solidarność”

.... Jedzie pociąg z daleka i na wszystkich zaczeka!

Dziś jest Święto Kolejarza, więc okazja się nadarza, aby złożyć Wam życzenia by spełniły się pragnienia!

W dniu Waszego Święta, składamy podziękowania dla całej Braci Kolejarskiej za wspaniałą i odpowiedzialną pracę. Niech służba, którą pełnicie na co dzień będzie dla Was powodem do dumy i satysfakcji.

Wiemy, że nowoczesne Państwo nie może istnieć bez doskonale zorganizowanej komunikacji, której częścią składową jest Kolej.

To właśnie dziś Krajowy Sekretariat Transportowców NSZZ „Solidarność” życzy Wam „Zielonego światła” i „podniesionego semafora” na szlaku zawodowym oraz pomyślności na torach życia!

Zdzisław Jasiński
Przewodniczący Rady Krajowego Sekretariatu
Transportowców NSZZ „Solidarność”



Mariusz Pilichowski podziękował dwunastu komisjom zakładowym za finansowe wsparcie zawodów w siatkówce plażowej - 28 Grand Prix Opolszczyzny. Ofiarodawcy otrzymali pamiątkowe koszulki i dyplomy.



Dwudniowa formuła zebrania dała możliwości rozwinięcia wielu spraw, którymi „żyją” na co dzień komisje zakładowe. Każdy z przewodniczących omówił sytuację w swoim zakładzie zwracając uwagę na najważniejsze.



Przedstawiciele Prezydium SZIK mówili o przebiegu rozmów z Dyrektorem Biura spraw pracowniczych Centrali PKL w ramach dialogu społecznego i stanem realizacji postulatów „Solidarności”.



Rada przyjęła dwie uchwały i dwa stanowiska. Dotyczyły one najważniejszych spraw dotyczących pracowników Spółki. Treść stanowiska w sprawie nakładania dodatkowych obowiązków dla dyżurnych ruchu zamieszczona została na stronie 9.

Po tych słowach Piotr Wyborski przedstawił genezę problemu. Odpowiadając na pytania zebranych podsumował, że Spółka poddała analizie zaproponowaną pierwotnie poprawkę i nie wprowadziła jej w brzmieniu zaproponowanym przez Urząd Transportu Kolejowego (UTK).

Wprowadzony zapis został wypracowany przez biura merytoryczne spółki i brzmi – „Pociąg, który w wewnętrznym rozkładzie jazdy ma przewidziany przejazd bez zatrzymania, należy zatrzymać na posterunku ruchu, jeżeli wymagają tego względy techniczne – ruchowe.

W takich przypadkach dyżurny ruchu niezależnie od postanowień ujętych w ust. 4 podaje sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym dopiero po nawiązaniu łączności przez maszynistę lub sam powiadamia go o zmienionej organizacji ruchu”. Czyli jak wynika z powyższego zapisu to maszynista pierwszy ma obowiązek nawiązać łączność radiową z dyżurnym ruchem.

W wersji zaproponowanej przez UTK

to dyżurny ruch był zobowiązany do nawiązywania łączności z maszynistą i informowania o zmianach w organizacji ruchu. Piotr Wyborski, prezes PKL kończąc swoją wypowiedź podkreślił, że sprawy, nie zamyka i jest otwarty na dialog ze wszystkimi stronami biorącymi udział w tworzeniu przepisów dotyczących bezpiecznego prowadzenia ruchu pociągu (Ministerstwo Infrastruktury, UTK, PKP, PKL, przewoźnicy kolejowi, związki zawodowe).

Kolejne pytania członków Rady SZIK w tak szerokim składzie dotyczyły spraw pracowniczych, procesów rekrutacyjnych, czasu pracy, zarządzania infrastrukturą kolejową, prowadzonych inwestycji, bieżących robót inwestycyjnych, a także zapewnienia bezpieczeństwa oraz ochrony podróży i mienia kolejowego.

Zachowując porządek obrad Rada SZIK przyjęła 2 stanowiska dotyczące m.in. sprzeciwu wobec dodatkowych obowiązków dla dyżurnego ruchu oraz zwiększonej nagrody z okazji Święta Kolejarza.

Kolejnym tematem była realizacja uchwały dotyczącej harmonogramu prac zespołów problemowych SZIK. Kolega Roman Kowalski przekazał informację o terminach spotkań oraz podsumował dotychczasowe działania w poszczególnych zespołach. Przyjęto również uchwały dot. dokumentów finansowych i bieżącej działalności sekcji.

Na koniec Komisja Rewizyjna SZIK odczytała protokół z przeprowadzonej kontroli okresowej.

Wyjazdowe obrady zakończyły sprawy różne, dotyczące poszczególnych jednostek organizacyjnych oraz zbliżających się uroczystości państwowych, branżowych i kościelnych. Wnioski powstałe podczas naszego spotkania związkowego, będą wytycznymi dla Rady SZIK i posłużą dalszej poprawnej działalności oraz lepszemu rozwiązywaniu problemów przed którymi stoi związek.

Andrzej Van-Selow

WSPÓŁODPOWIEDZIALNOŚĆ DYŻURNEGO RUCHU

Rada Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” 17 września br. przyjęła swoje stanowisko w sprawie zmian w Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1. Wyraziła w nim swój sprzeciw do zmian, które nakładają na dyżurnego ruchu dodatkowy obowiązek informowania maszynisty (w opisanych w instrukcji sytuacjach). Zmiana stanowi, że dyżurny ruchu „podaje sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym dopiero po nawiązaniu łączności przez maszynistę lub sam powiadamia go o zmienionej organizacji ruchu”.

Naszym zdaniem taka zmiana jest nie potrzebna. To przeniesienie odpowiedzialności za błędy maszynisty na dyżurnego ruchu co czyni go współodpowiedzialnym niemal w każdej kontrowersyjnej sytuacji.

Stanowisko nr 2/24 Rady Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” z dnia 17 września 2024 r. ws. wprowadzenia zmiany do Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” występując w imieniu zakładowych organizacji związkowych NSZZ „Solidarność” działających w jednostkach organizacyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wyraża swój sprzeciw w zakresie wprowadzenia zmian do „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1” uchwałą Zarządu PKP PLK S.A. Nr 857/2024 z dnia 12 września 2024 r.

Sprzeciw dotyczy zmiany w § 48 ust. 1, który poprzednio brzmiał:

„Pociąg, który w wewnętrznym rozkładzie jazdy ma przewidziany przejazd bez zatrzymania, należy zatrzymać na posterunku ruchu, jeżeli wymagają tego względy techniczno-ruchowe”. a po zmianie jest:

„Pociąg, który w wewnętrznym rozkładzie jazdy ma przewidziany przejazd bez zatrzymania, należy zatrzymać na posterunku ruchu, jeżeli wymagają tego względy techniczno-ruchowe.

W takich przypadkach dyżurny ruchu niezależnie od postanowień ujętych w ust. 4 podaje sygnał zezwa-

lający na semaforze wjazdowym dopiero po nawiązaniu łączności przez maszynistę lub sam powiadamia go o zmienionej organizacji ruchu”.

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” uważa, że wprowadzona zmiana spowoduje przeniesienie odpowiedzialności za błędy innych uczestników ruchu kolejowego (maszynistów) na jedną grupę zawodową (dyżurnych ruchu). Organizując ruch pociągów na stacji lub w przypadku LCS na kilku stacjach, dyżurny ruchu ponosi odpowiedzialność za właściwe i zgodne z przepisami o bezpieczeństwie ruchu kolejowego przeprowadzenie w jednej chwili kilku lub nawet kilkunastu pociągów.

Obciążenie dyżurnego ruchu dodatkowym obowiązkiem polegającym na nawiązaniu łączności z maszynistą lub maszynistami w jednej chwili jest na węzłowych stacjach i LCS-ach nie możliwe do wykonania w sposób zgodny z przepisami.

Powyższa regulacja jest możliwa jedynie w przypadku zatrudnienia dodatkowego dyżurnego ruchu, który będzie odpowiadał za czynności związane z informowaniem przez radiotelefon maszynisty o sytuacji techniczno-ruchowej. Poprzez urządzenia łączności radiowej nadawane są komunikaty przez: maszynistów, dyżurnych ruchu oraz kierowników pociągów. Dodatkowe komunikaty na stacjach obciążonych dużym natężeniem ruchu kolejowego spowodują nakładanie się rozmów wszystkich użytkowników radiotelefonów.

Podkreślamy, że powyższa zmiana w przepisach może powodować chaos w przestrzeni radiowej zakłócając poprawny odbiór nadawanych informacji i w sytuacjach nagłych przyczynić się do zagrożenia bezpieczeństwa w prowadzeniu ruchu pociągów oraz skutkować będzie zwiększeniem opóźnień pociągów.

Apelujemy o rewizję wprowadzonych zmian, tak aby były one jednoznaczne i nie powodowały w każdym przypadku współodpowiedzialnego pracownika PLK (dyżurnego ruchu).

A co na nasze stanowisko PLK ?

W odpowiedzi na pismo nr SZIK

69/09/2024 z dnia 18 września 2024 r., Biuro Spraw Pracowniczych, na podstawie informacji przekazanych w przedmiotowej sprawie przez Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej oraz Biuro Bezpieczeństwa, przedkłada jak poniżej:

Zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa jest priorytetem dla naszej Spółki i działania w tym zakresie zostały określone w Polityce bezpieczeństwa, jako cele i działanie nadrzędne.

Identyfikowane w Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) zagrożenia obejmują również zidentyfikowane zagrożenia z obszaru ryzyka wspólnego powstającego „na styku” pomiędzy innymi uczestnikami systemu kolejowego (przewoźnikami kolejowymi, innymi zarządcami infrastruktury kolejowej, dostawcami usług oraz wykonawcami robót) oraz ryzyko związane z działalnością stron trzecich nie będących uczestnikami systemu kolejowego w tym ryzyko społeczne, o którym mowa w art. 17 a ust. 2 pkt. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Podlegają one takim samym procedurom jak zagrożenia bezpośrednio związane z działalnością własną PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako zarządcy infrastruktury. Jeden z celów dotyczy doskonalenia Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem i jest realizowany poprzez spełnianie wymaganych standardów bezpieczeństwa, monitoring, ocenę zagrożeń, podejmowanie środków kontroli ryzyka, jak i „kontrolowania ryzyk dla bezpieczeństwa będących wynikiem własnej działalności, jak i działań innych podmiotów lub osób”.

Jednym z działań mitygujących ryzyko wzrostu zdarzeń kolejowych jest wprowadzenie do Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1, zmiany mającej na celu doprecyzowanie zadań pracowników posterunków ruchu.

Zmiana Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 wprowadzona Uchwałą Zarządu PKP PLK S.A. nr 857/2024 z 12 września 2024 r. polegała m.in. na dodaniu do § 48 ust. 1 zdania drugiego „W takich przypadkach dyżurny ruchu niezależnie od postanowień ujętych w ust. 4 podaje sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym dopiero po nawiązaniu łączności przez maszynistę lub sam powiadamia go o zmienionej organizacji ruchu”.

Jednakże zauważyć należy, że dokonano także zmiany w§ 64 ust. 9 uzupełniając treść tego przepisu o zdanie „(...)”, a także w przypadku, gdy pociąg w wewnętrznym rozkładzie jazdy ma przewidziany przejazd przez posterunek ruchu bez zatrzymania, a semafor wjazdowy, lub tarcza ostrzegawcza przelotowa informują, że następny semafor wskazuje sygnał „Stój”, (...).

Wzmiankowane przepisy korelują ze sobą i należy czytać je łącznie, aby uzyskać odpowiedź nt. obowiązków i odpowiedzialności uczestników ruchu kolejowego.

Zauważyć trzeba, że informowanie maszynisty przez dyżurnego ruchu o zmianach w organizacji ruchu stanowi obowiązek wynikający wyłącznie z odstępstw od standardowych sytuacji prowadzenia ruchu pociągów zgodnie z rozkładem jazdy.

Oznacza to, że w przypadku realizacji założonego planu pracy zarządcy infrastruktury, według którego odbywają się przejazdy pociągów na danej linii kolejowej w założonym czasie i bezusterkowo, to będą to przypadki incydentalne, bądź w ogóle niewystępujące w czasie zmiany roboczej.

Tymczasem wspomniany § 64 ust. 9 Ir-1 został zmieniony dlatego, aby w przypadkach zmienionej organizacji ruchu maszynista był obowiązany nawiązać łączność z dyżurnym ruchu, celem wyjaśnienia przyczyny niepodania sygnału zezwalającego.

W zakresie obowiązku maszynisty (pracownika przewoźnika) trzeba także wskazać na § 64 ust. 1 pkt 3 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 „Postępowanie drużyny pociągowej w czasie jazdy pociągu”. W myśl przywołanego przepisu ma-

szynista obowiązany jest podczas jazdy pociągu realizować szereg zadań wpływających na bezpieczeństwo ruchu pociągów, w tym obserwować sygnały i wskaźniki oraz stosować się do ich wskazań.

Przywołane obowiązki pracowników zarządcy infrastruktury oraz przewoźnika kolejowego realizujących zadania procesu przewozowego wzajemnie się uzupełniają i zarazem nie wykluczają. Ich celem jest wyeliminowanie szczególnego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, które pojawia się w opisanej wyżej sytuacji. Przy czym wsparcie techniczne w postaci kamer montowanych na pojazdach kolejowych oraz rejestratory rozmów pozwolą w sposób efektywny nadzorować wypełnianie nałożonych na pracowników, o których mowa, obowiązków.

(red)

Dokończenie ze strony 1

**Stanowisko nr 3/24
Rady Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”
z dnia 17 października 2024 r. ws.
nakładania dodatkowych obowiązków dla dyżurnych ruchu.**

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” wyraża swój sprzeciw do działań PKP Polskie Linie Kolejowe skutkujących nakładaniem dodatkowych obowiązków dla dyżurnych ruchu.

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” działając w interesie PLK i pracowników (w oparciu o System Zarządzania Bezpieczeństwem), zwraca uwagę na czynniki, które mają niekorzystny wpływ na jakość pracy dyżurnego ruchu, co przekłada się na bezpieczeństwo prowadzenia ruchu pociągów.

Wdrażana przez pracodawcę optymalizacja zatrudnienia, czyli dostosowanie organizacji pracy dyżurnych ruchu do potrzeb i efektywności operacyjnej nie może odbywać się kosztem bezpieczeństwa. Pochopne i niepremyślane decyzje z ostatnich miesięcy spowodowały niejednokrotnie obciążenie dodatkowymi obowiązkami dyżurnego ruchu. Przykładem takich działań są ostatnie zmiany w instrukcji Ir 1 nakładające kolejną czynność, którą musi wykonywać dyżurny ruchu.

Co jeszcze możemy dodać tej grupie zawodowej? Spółka twierdzi, że bezpieczeństwo jest fundamentalną wartością i traktuje go z najwyższą po-

wagą, a zapomina jaki podstawowy obowiązek ma dyżurny ruchu – bezpieczne organizowanie, prowadzenie i nadzorowanie ruchu pociągów.

Dyżurny ruchu do wykonywania czynności dodatkowych przed optymalizacją miał dyżurnego pomocniczego, nastawniczego albo zwrotniczego, których nadzorował, a sam mógł zająć się prowadzeniem ruchu pociągów bez presji czasu i rejestrowania wykonywanych czynności. Obecnie wykonuje większość czynności sam i prowadzi ruch pociągów na obszarze swojego działania. Wspiera również przewoźników - maszynistów w prowadzeniu pociągu przez dodatkowe informacje przekazywane radiotelefonem.

Jednym słowem „człowiek od wszystkiego”- organizowania, nadzorowania, prowadzenia ruchu pociągów i manewrów, obsługi przejazdów kolejowych oraz monitorowania coraz większej ilości monitorów ekranowych, obsługi stanowiska informacji pasażerskiej, ogleńdzin i konserwacji rozjazdów, zabezpieczenia bezpiecznej pracy na torach, rejestrowania przejazdu pociągów i wszystkich zdarzeń w elektronicznych lub papierowych dziennikach ruchu i dziennikach telefonicznych.

Ponadto dyżurny ruchu ma obowiązek prowadzenia dokumentacji techniczno-ruchowej posterunku zgodnie z zapisami instrukcji: Ir-1, Ir-2, Ir-7, le-5, le-8, le-10, Id-4 itp., a także przekazać informację o wystąpieniu usterki lub zdarzenia chronologicznie z czasem jego zaistnienia.

Obowiązkiem dyżurnego jest również zbieranie informacji od maszynistów o przyczynach wydłużenia czasu jazdy i telefonicznego przekazywania do dyspozytora liniowego informacji o wszelkich odchyłkach od rozkładu jazdy (nawet 1 minuta).

Jak widać stanowisko dyżurnego ruchu jest coraz bardziej obciążone wieloma obowiązkami i narażone na ryzyko popełnienia błędu. Dodatkowe obowiązki odwracają uwagę od bieżącego prowadzenia ruchu pociągów i manewrów, obniżając jakość i efektywność pracy.

W sytuacjach nadzwyczajnych pracownik nie jest w stanie wykonać obowiązujących czynności na bieżąco zgodnie z procedurami bezpieczeństwa.

W związku z powyższym działając w interesie pracowników PLK i jakości bezpieczeństwa organizowania i prowadzenia ruchu pociągów domagamy się zaprzestania obciążania dodatkowymi czynnościami stanowiska dyżurnego ruchu.

Dyżurny ruchu powinien skoncentrować się na wykonywaniu podstawowych czynności i nie może być rozpraszaný dodatkowymi obowiązkami. Eliminacja czynników, które mają negatywny wpływ na pracę dyżurnego ruchu przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu pociągów i komfortu pracy oraz będzie realnym urzeczywistnieniem „Polityki bezpieczeństwa ...”.

(red)

DOTYK ŚWIĘTOŚCI



Wakacje nad morzem Bałtyckim. Dębki. Sierpień 1984 r. Byłem wtedy ministrantem i lektorem. A ponieważ ksiądz, któremu służyłem w Krakowie, również jeździł do Dębek na wakacje, to i tam służyłem do mszy.

To było wtedy inne miejsce. Nie taki kurort jak dzisiaj. Jeździli tam na wakacje znani ludzie, aktorzy, a także księża (jest tam dom zakonny księży Zmartwychwstańców). Ksiądz Jancarz z Krakowa - Nowej Huty, ksiądz Jankowski z Gdańska i inni. Przy klasztorze jest niewielka, drewniana kaplica. Tak, że ludzie przychodzący na msze święte w większości stali na zewnątrz.

Ksiądz Mieczysław Maliński jeździł tam od lat. Miał tam nawet swój domek. W okresie jego przebywania tam, na ogół to on był prowadzącym msze, nawet jak obecni byli inni księża.

Pamiętam ten dzień, jakby to było dzisiaj. Wszedłem do zakrystii. Stał tam nieznan mi ksiądz. Taki niewielki, chudziutki.

Bardzo poważny. Ręce złożone na piersi tak, że jedna z nich uniesiona i na niej podpierał twarz. Zamyślony. Ale odpowiedział na powitanie.

Ksiądz Maliński, gdy już przyszedł, powitał się z nim serdecznie, ale nie użył nazwiska. Chciał mu nawet oddać prowadzenie mszy, ale tamten się nie zgodził. Jedynie uzgodnili, że on powie kazanie. I powiedział, a właściwie odczytał. Niesamowite, niepojęte. Takie kazanie, którego słucha się w całości by nie uronić ani słowa. W ciszy. Ale „Bóg zapłać” na zakończenie było głośne, radosne i mocne.

Po mszy ten ksiądz podszedł do mnie i poprosił o przyniesienie kartek z kazaniem, bo zostawił ją na ambonce. Zerknąłem. Na górze było napisane „Kazanie księdza Jerzego Popiełuszki wygłoszone dnia... w ...”.

Po wyjściu z kościoła obokoczyli mnie znajomi i pytali kim był ten ksiądz. Powiedziałem, że chyba Popiełuszko, bo przecież inny ksiądz by nie mówił czyjegoś kazania. Wtedy znaleźliśmy już to nazwisko.

W podziemnej prasie dużo było o Jego kazaniach i mszach. No i oczywiście Urban (ówczesny rzecznik prasowy rządu) o nim bez przerwy gadał. Ale przecież nie widzieliśmy jak wygląda. Nie było internetu, a w telewizji oczywiście Go nie pokazywali.

Dopiero dwa miesiące później, jak Go zabili, pokazali zdjęcia i wiedziałem, że to był On. I od tego czasu wiem, że dostąpiłem zaszczytu spotkania, „dotyku” od świętego.

Bł. Ksiądz Jerzy Popiełuszko nie jest co prawda jeszcze świętym. Ale dla mnie nie ma wątpliwości, że będzie.

I dzisiaj przy bezpardonowych atakach na księży i Kościół myślę sobie, że ja wiem, że jest inaczej. Poznałem wielu księży i zdecydowana większość z nich, to porządni ludzie i księża z powołania. Warto więc ich bronić.

Mija właśnie 40 lat jak zabili księdza Jerzego. Ale zostawił On nam tyle ważnych słów. Jedno zdanie jest bardzo ważne. Chcę wszystkich bardzo prosić, właśnie podpierając się tym zdaniem, nie dajmy się wciągnąć w nienawiść. Nie nienawidźmy tych, którzy atakują Kościół, tylko się za nich módlmy. Kochajmy naszych wrogów. Módlmy się za nich. O oświecenie, o zrozumienie Prawdy. Czasem tak ciężko, gdy dotyka nas nienawiść innych. To budzi sprzeciw i reakcję. Ale nie pozwólmy sobie na nienawiść. Bo ZŁO DOBREM ZWYCIĘŻAJ.

Jakub

*Nazwisko do wiadomości redakcji.
Autor artykułu jest pracownikiem PLK,
Centrum Realizacji Inwestycji.*

WROCŁAWSKA GŁODÓWKA

20 października 2024 r. w Kaplicy Dworca Głównego PKP oraz przy Pomniku św. Katarzyny Aleksandryjskiej odbyły się uroczystości upamiętniające 44 rocznicę Protestu Głodowego Kolejarzy.

Patronat Honorowy nad uroczystościami objął Prezydent Rzeczypospolitej Pol-

skiej Pan Andrzej Duda.

Wśród uczestników najbardziej dostojną grupę stanowili uczestnicy głodówki wspominając to historyczne wydarzenie, które miało miejsce 44 lata temu. Była ona aktem założycielskim dla wrocławskiej, ale przede wszystkim dla kolejowej „Soli-

darności” w PKP.

W obchodach rocznicowych wzięli udział także przedstawiciele kolejowych spółek, IPN-u, Urzędu Transportu Kolejowego, Okręgowej Inspekcji Pracy, przedstawiciele kolejowej „Solidarności” wśród nich przewodniczący Krajowego Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność” Zdzisław Jasiński, przewodniczący Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność” Henryk Grymel. Sekcję Zawodową Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” reprezentował z-ca przewodniczącego Piotr Pazera oraz członek Rady SZIK Marian Baczyński. Nie zabrakło licznie zgromadzonych sztandarów, a wśród nich sztandaru SZIK (chorąży Bogdan Skalski, asysta Teresa Gembka, Teresa Michalczevska).

Tegoroczne obchody odbyły się w cieniu dramatu zwalnianych pracowników PKP Cargo i PKP Cargotabor. Duża część zwalnianych to członkowie „Solidarności”.

Nie ma zgody na tak barbarzyńskie praktyki! - napisał w liście przewodniczący Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność” Piotr Duda.

Piotr Pazera



Fot. R. Kołodziejczyk

SZKOLENIA ZWIĄZKOWE

Krajowy Sekretariat Transportowców NSZZ „Solidarność” zorganizował we współpracy z działem szkoleń Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność” dwa specjalistyczne szkolenia związkowe (we wrześniu i październiku br.). Wśród uczestników było dziesięciu przedstawicieli Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej.

Pierwsze z nich uczyło tworzenia i opracowania różnych form informacji oraz komunikowania się głównie za pośrednictwem mediów społecznościowych. Drugie ukazywało wszystko to co powinno charakteryzować lidera związkowego.

Szkolenia pokazały, że szalenie ważnym jest kształcenie związkowców, ciągłe podnoszenie umiejętności i kompetencji nastawionych na rozwój. To podstawa budowania profesjonalnej zakładowej oraz ponadzakładowej organizacji związkowej.

W trakcie szkoleń zwracano uwa-

gę jak ważną w pracy związkowca jest umiejętność komunikowania i porozumiewania się. Ich celem jest przekonanie kogoś (np. do naszych racji) oraz przekazywanie informacji do naszych członków (o naszych celach – postulatach, problemach w ich realizacji, osiągnięciach i sukcesach związku).

Szkolenia dały uczestnikom nie tylko nowe umiejętności i wiedzę, ale także motywację i zapał do jeszcze lepszej i bardziej efektywnej pracy dla naszych członków związków.

To również pomoc dla każdego z nas byśmy wzmacniali siłę związku. Skąd czerpie siłę związek zawodowy? Od swoich członków! Pracownicy są silni, gdy są razem.

Zapamiętajcie!

Mamy tyle, ile sobie wywalczymy.
Nikt nam nic nie da.

Henryk Sikora



Fot. H. Sikora

Naj... SIP!

Najaktywniejszym Społecznym Inspektorem Pracy został kolega Mirosław Śleziński - Zakładowy Społeczny Inspektor Pracy z Zakładu Linii Kolejowych w Sosnowcu i członek „Solidarności”. Laureat będzie reprezentował województwo śląskie na ogólnopolskim etapie konkursu, który jest organizowany corocznie przez Państwową Inspekcję Pracy. Ma on na celu promowanie działalności Społecznych Inspektorów Pracy, którzy przez swoje działania przyczyniają się do poprawy warunków pracy i przestrzegania przepisów BHP oraz prawa pracy.

Jego praca została uhonorowana po raz drugi na szczepku Okręgowej Inspekcji Pracy w Katowicach.

Mirku gratulujemy i życzymy zwycięstwa na szczepku ogólnopolskim. Trzymamy kciuki i mamy nadzieję, że sukces jest w zasięgu Twoich rąk.

Małgorzata Jędrusik



Fot. M. Jędrusik

UBEZPIECZ SIĘ RAZEM Z NAMI W TUZ
więcej informacji na www.plk.ksk.org.pl

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.

ZWIĄZKOWA INTEGRACJA POD GIEWONTEM



Pracownicy CRI na Gubałówce.

Fot. H. Sikora

Nie samą pracą człowiek żyje! Człowiek potrzebuje również odpoczynku, relacji, rozrywki i rozwoju. Biorąc sobie te słowa do serca, w ostatni czwartek 10 października br. członkowie związku „Solidarność” zrzeszeni w Centrum Realizacji Inwestycji (CRI) wzięli udział w dwudniowym wyjeździe integracyjnym w Zakopanem.

Był to pierwszy taki wyjazd zorganizowany przez Komisję Zakładową NSZZ „Solidarność” w Centrum Realizacji Inwestycji w Warszawie, w której mógł wziąć udział każdy członek „Solidarności”. Wyjazd ten miał na celu nie tylko odpocznik od pracy zawodowej, ale przede wszystkim umożliwienie bliższego poznania się, wzmocnienie więzi i wymiany doświadczeń. Zakopane, będące jednym z najpopularniejszych górskich kurortów, stało się idealnym miejscem.

Andrzej Van-Selow

cała relacja zamieszczona jest na stronie
www.plk.ksk.org.pl

TO JUŻ XXXIV RAZ



Fot. R. Kowalski

W Tarnowskich Górach to już tradycja: kiedy zbliża się Święto Kolejarza będzie organizowana Karczma Tarnogórskich Baniorzy. W tym roku Zakładowa Organizacja Związkowa NSZZ Solidarność przy zakładzie Linii Kolejowych w Tarnow-



Fot. R. Kowalski

skich Górach, Zakład Linii Kolejowych Tarnowskie Góry oraz Stowarzyszenie Tarnogórskich Kolejarzy zorganizowali to wydarzenie już po raz 34. Spotkali się na uroczystej biesiadzie „w galowych ancgach, w bindrach – wysztiglowani, coby godnie świętować”.

Motywy przewodnim tegorocznej karczmy był remont linii 131, a szczególnie odnowienie zabytkowej nastawni w Bytomiu, która zostanie przekazana do zwiedzania jako zabytek kolejnictwa dzięki środkom przekazanych przez PKP PLK. Wszystkich zaproszonych gości pracowników członków NSZZ „Solidarność” zabawił kabaret Jestem z Piekar Śląskich a o kulinarne wrażenia zadbali właściciele sali bankietowej Orfeusz. Przeprowa-

dzona została także loteria charytatywna, z której zebrane środki zostały przekazane powodziom z Głucholaz oraz Wałbrzycha poszkodowanym we wrześniowej powodzi, która przetoczyła się przez nasz kraj. Główna nagroda loterii trafiła do zaproszonego gościa z Ostrowa Wielkopolskiego. Gratulujemy zwycięzcy. A wszystkim uczestnikom karczy dziękujemy za przybycie i do zobaczenia za rok.

Roman Kowalski

ZAGADKA

Kto został najaktywniejszym Społecznym Inspektorem Pracy?

Nagrody rozlosujemy wśród osób, które prawidłowe odpowiedzi nadesłały do 20 listopada 2024 r. Można je przesyłać na kartkach pocztowych pod adresem: Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa lub pocztą elektroniczną pod adresem: plk@ksk.org.pl z dopiskiem „Zagadka 207”, 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 206. nagrodę wylosował **Tadeusz Konieczny** z Jarocina. Gratulujemy.

Red.