

NSZZ

SOLIDARNOŚĆ

nr 01 (209)

styczeń 2025 r.

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

W manifestacji 9 stycznia 2025 r. przed siedzibą Ministerstwa Aktywów Państwowych w Warszawie związkowcy z Regionu Śląsko-Dąbrowskiego NSZZ „Solidarność” protestowali przeciwko zamykaniu elektrowni Rybnik oraz elektrowni Dolna Odra.

Manifestacja rozpoczęła się przed warszawską siedzibą spółki PGE Polska Grupa Energetyczna (która zdecydowała o przyspieszonej likwidacji), a następnie protestujący przeszli pod Ministerstwo Aktywów Państwowych, od którego ta decyzja zależy.

W proteście uczestniczyło ok. 5 tys. osób. Nie zabrakło w nim członków Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”, którzy przyjechali między innymi z organizacji zakładowych z Łodzi, Tarnowskich Gór oraz z Sosnowca. Kolejarze uczestniczyli w manifestacji wraz z przewodniczącymi m.in.: Zdzisławem Jasińskim,

W OBRONIE POLSKIEGO PRZEMYSŁU

Fot. R. Kowalski

Henrykiem Grymel, Piotrem Pazerą i Małgorzatą Jędrusik.

Szef Śląsko-Dąbrowskiej „Solidarności” Dominik Kolorz przemawiając do protestujących powiedział:

Nie pozwolimy na to, żeby jakikol-

wiek punkt umowy społecznej dotyczącej transformacji górnictwa i województwa śląskiego był łamany. Dlatego tu dzisiaj jesteśmy, a jak będzie trzeba, to będziemy tutaj co miesiąc. Ta mani-

Dokończenie na stronie 3

**700 ZŁ NAGRODY
W PLK**

Oczekiwana od kilku tygodni przez pracowników PLK nagroda finansowa – jednorazowa wypłata została sfinalizowana. Środki finansowe na ich wypłatę pochodzą z oszczędności funduszu wynagrodzeń, gdyż spółka pracowała w ciągu 2024 r. niższym zatrudnieniem niż wynikało to z planu o ok. 200 etatów. Ponadto swoją „cegiełkę” mającą wpływ na wysokość nagrody mają niektóre zakłady, które niewykorzystane fundusze przekazały do Centrali PLK.

Reasumując, ważne jest, że dodatkowe pieniądze w formie nagrody zostały pracownikom wypłacone, a jej wysokość jest miłą niespodzianką i dobrym wstępem do 2025 r.

Piotr Wyborski, prezes PLK w swoim komunikacie napisał:

„Uprzejmie informuję, iż obserwując i doceniając Państwa pracę i zaangażowanie w realizację zadań, projektów i działań w 2024 roku, a także realizację

Dokończenie na stronie 3

**„SOLIDARNOŚĆ” PROTESTUJE
PRZECIWKO DODATKOWYM
OBCIĄŻENIOM DYŻURNYCH RUCHU**

W dniu 12 grudnia 2024 r. w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) odbyło się spotkanie w celu wypracowania działań zapobiegawczych wydarzeniom typu SPAD (z ang. Signal Passed at Danger). Zdarzenia SPAD to niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia.

W organizowanym przez Prezesa UTK Ignacego Górę spotkaniu wzięli udział: Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak, przedstawiciele zarządcy infrastruktury kolejowej, przewoźników kolejowych i związków zawodowych. SZIK NSZZ „Solidarność” reprezentowali Zdzisław Jasiński i Piotr Pazera.

Na początku spotkania Prezes UTK przedstawił analizę powstawania zdarzeń SPAD.

Z analizy UTK wynika, że najczęstszymi przyczynami ich występowania są:

- niedostateczna obserwacja przedpola przez maszynistę,
- nieprawidłowa obsługa pojazdu lub technika jazdy,
- brak zapoznania, lub niedostateczne się zapoznanie z rozkładem jazdy,
- uruchomienie pojazdu bez zezwolenia,
- prowadzenie rozmowy lub używanie telefonu komórkowego.

Przedstawił również dotychczasowe działania Urzędu w tym zakresie:

- uruchomienie CEMM (Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów),
- inicjatywy na rzecz wdrażania ETCS Limited Supervision (Europejski System Sterowania Ruchem Kolejowym),
- rekomendacje i stanowisko Prezesa UTK dot. zmiany w Instrukcji Ir-1 w sprawie dobrych praktyk,

Dokończenie na stronie 3

Z PRAC RADY NADZORCZEJ

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

19 grudnia 2024 r.

Rada Nadzorcza PLK spotkała się na comiesięcznym posiedzeniu, które odbyło się w siedzibie Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Poprzedziło je spotkanie Komitetu Audytu Rady Nadzorczej, który zajmował się sprawozdawczością PLK i raportami z audytów wewnętrznych w wybranych obszarach działalności PLK.

Obrady rozpoczęły sprawy proceduralne, przyjęcie porządku obrad oraz protokołu z poprzedniego posiedzenia Rady (29 listopada 2024 r.).

Sytuacja finansowa

Rada prowadzi stały monitoring wyników ekonomiczno-finansowych PLK. Jego częścią było przyjęcie informacji Zarządu, dotyczących wyników finansowych Spółki, za okres styczeń - październik 2024 r.

Wynika z niej, że Spółka osiągnęła lepszy wynik finansowy niż planowano głównie dzięki przychodom z działalności finansowej, sprzedaży złomu, reklamy, dzierżawy itp.

Podstawowymi przychodami z działalności operacyjnej PLK są wpływy z udostępniania linii kolejowych, które są niższe niż zakładał plan rzeczowo-finansowy (ok. 98 % planu – niższa praca eksploatacyjna u przewoźników towarowych).

Niewiele wyższe przychody notowane są od przewoźników pasażerskich (ok. 100 % planu, w tym IC ok. 101 %, Polregio ok. 100 %, Koleje Mazowieckie ok. 103 %, pozostali przewoźnicy ok. 97 %), a niższe od przewoźników towarowych (ok. 95 % planu, w tym Cargo w restrukturyzacji ok. 83 %, pozostali przewoźnicy ok. 103 %).

Następną częścią przychodów PLK są środki publiczne, które są dedykowane na różne obszary działalności podstawowej PLK (inwestycje, utrzymanie infrastruktury itp.).

ERTMS/GSM-R

Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchowej GSM-R to kolejowa odmiana cyfrowej łączności komórkowej GSM przeznaczona do transmisji danych wykorzystywanych jako nośnik danych dla systemu ETCS i systemów dyspozytorskich oraz do zapewnienia komunikacji głosowej z maszynistą. Częścią projektu realizowanego na terenie całego kraju

było wykonanie obiektów radiokomunikacyjnych (wieże) i zabudowa rurociągów kablowych dla linii światłowodowych.

W czerwcu 2024 r. Minister Infrastruktury przyjął „Krajowy plan wdrażania technicznej specyfikacji interoperacyjności „Sterowanie”. Dokument zawiera harmonogram przejścia z analogowego systemu VHF 150 MHz do cyfrowego GSM-R. Jest to jeden z elementów wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS). Na system ten składają się łączność GSM-R oraz sygnalizacja kabiniowa ETCS. Wdrożenie systemu GSM-R na liniach kolejowych zarządzanych przez PLK powinno nastąpić do 2030 r. Rozwiązaniem docelowym w zakresie łączności pociągowej jest eksploatacja systemu GSM-R co ma poprawić system bezpieczeństwa ruchu kolejowego i przenieść go na zdecydowanie wyższy, cyfrowy poziom.

Z tego i innych działań prowadzonych w 2024 r. (jeden z członków Zarządu występował nawet w programie telewizyjnym poruszającym problem braku ERTMS/GSM-R) niewiele wynika. Można by nawet powiedzieć, że był to rok stracony bez jakiegokolwiek przełomowej decyzji.

Budowa prowadzona jest od 2018 r. i od samego początku (postępowanie przetargowe) generowała liczne problemy i kontrowersje. Spowodowane to było złożonymi czynnikami zewnętrznymi i otoczeniem, co doprowadziło do drastycznego opóźnienia robót, a także wyliczenia przez strony wzajemnych finansowych roszczeń. W połowie 2023 r. ukazała się nawet publiczna informacja o wynikach kontroli przeprowadzonej przez Najwyższą Izbę Kontroli na realizację cyfrowego systemu.

Od kilku miesięcy trwają niekończące się mediacje przy udziale prokuratury generalnej w sprawie wysuwanych roszczeń Noki (lider konsorcjum) i możliwości podpisania ugody co pozwoliłoby na realizację uzgodnionego przez obie strony harmonogramu robót.

Przeniesienie gruntów z PKP S.A. do PLK

Pomimo upływu ponad dwudziestu lat od uchwalenia Ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji PKP nie udało się uprządkować spraw związanych z własno-

ścią gruntów, pod liniami kolejowymi oraz składnikami infrastruktury kolejowej.

Wydawało by się, że ta oczywista zależność (tor umiejscowiony jest na gruncie) powinna być już dawno uregulowana. Niestety, jak pokazuje obecny stan prawny wcale nie jest to tak oczywiste.

Niewiele wniosła nowelizacja Ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji PKP z 9 czerwca 2022 r., która wprowadziła zmiany dotyczące wnoszenia przez PKP S.A. do PLK składników majątku (m.in. działki pod liniami kolejowymi i elementy infrastruktury, użytkowane przez PLK) w formie aportu oraz zakres regulowania należności podatkowych przez PKP S.A. (w latach 2022-2026) poprzez zapłatę podatku, w drodze przeniesienia własności akcji PLK na rzecz Skarbu Państwa.

Sprawa przeniesienia gruntów do PLK to jedna z najtrudniejszych, (jak minione lata wskazują) najbardziej złożonych i skomplikowanych spraw, z którymi PKP S.A. i PLK się borykają.

Obecnie analizowane są najkorzystniejsze dla PLK warianty przeniesienia własności składników infrastruktury kolejowej oraz gruntów pod liniami kolejowymi w formie przeniesienia aportem Zorganizowanej Część Przedsiębiorstwa (ZCP) albo w drodze podziału PKP S.A. i ewentualnej nowelizacji Ustawy o PKP.

Inne tematy

Rada zajmowała się również m.in. następującymi sprawami: wykonywaniem czynności nadzorczych przez Komitet Audytu Rady Nadzorczej, raportem kwartalnym za 9 miesięcy 2024 r. spółki Trakcja S.A. (informacja publiczna), strategią podatkową PLK za rok ubiegły, przedłużeniem obowiązywania umowy cash pooling gwarantowanej przez PLK na rzecz jednego z podmiotów zależnych, odwołaniami na postępowanie zakupowe w ramach konsorcjum, w którym bierze udział jedna ze spółek zależnych, informacją ws. działań monopolistycznych producentów i dostawców urządzeń srk, przyczynami incydentów i wypadków kolejowych spowodowanych przez pracowników PLK oraz przeglądem uchwał przyjętych przez Zarząd PLK (od ostatniego posiedzenia Rady).

Henryk Sikora

Dokończenie ze strony 1

festacja zorganizowana z inicjatywy „Solidarności” Śląsko-Dombrowskiej oraz związane z tym postulaty obejmują całą branżę energetyczną w naszym kraju oraz wiele innych gałęzi przemysłu, w których te błędne decyzje będą skutkować zamykaniem przedsiębiorstw, likwidacją miejsc pracy a w naszych gospodarstwach domowych z wzrostem cen energii a nawet jej brakiem. Transformacja energetyczna związana z zielonym ładem, która próbują przeprowadzić decydenci Unii Europejskiej jest szkodliwa dla naszego kraju dla naszych przedsiębiorstw, naszych domów i nie ma nic wspólnego z ekologią, dlatego musimy solidarnie bronić naszych przedsiębiorstw naszych miejsc pracy nie zapominajmy o tym, a wszystkim członkom „Solidarności”, którzy uczestniczyli w tej pikiecie dziękujemy.

Roman Kowalski

Dokończenie ze strony 1

budżetu Spółki, Zarząd PLK podjął decyzję o przyznaniu nagrody pieniężnej za 2024 r. Wypłata nagrody w wysokości 700 zł brutto nastąpi wraz z wynagrodzeniem za grudzień 2024 r., tj. w dniu 9 stycznia 2025 r.

Gratyfikacją objęci są pracownicy będący w stanie zatrudnienia na dzień 31 grudnia 2024 r., z wyłączeniem pracowników zatrudnionych po 30 września 2024 r. Warunkiem wypłaty ww. nagrody jest pozostawanie w stanie zatrudnienia, zarówno w dniu 31 grudnia 2024 r., jak i w dniu wypłaty ww. nagrody.

Dziękuję za Państwa codzienną odpowiedzialną służbę oraz profesjonalizm i rzetelność w pracy, które niewątpliwie przyczyniają się do poprawy efektywności zadań realizowanych przez Polskie Linie Kolejowe”.

W ocenie pracowników nagroda wywołała pozytywnie komentarze. Poniżej przedstawiamy dla przykładu dwa z nich:

„Pozytywnie oceniana jest rola naszej organizacji związkowej w obszarze skutecznego dialogu z pracodawcą czego efektem jest wypłacona nagroda.

Druga sprawa to kwota nagrody. Zdania są podzielone, większość zadowolona z faktu że „coś” jest lecz są także głosy, które odnoszą wysokość naszej nagrody do innych firm ... Nie zmienia to faktu oceny, że końcówka roku była „na bogato” na co złożyło się kilka dodatkowych zastrzyków finansowych: wypłata na Święto Kolejarza, wczasy pod gruszą oraz wspomniana nagroda roczna”.

„W obecnej sytuacji każda nagroda pieniężna jest mile widziana. Po wcześniejszej informacji, że nagroda będzie w wys. ok. 500 zł, kwota 700 zł została przyjęta pozytywnie. Jedno małe ale, nie wiem dlaczego Federacja ZZK dzień wcześniej esmsem wysyłała do swoich członków informację o właściwej kwocie nagrody ... Przecież ustalenia były inne”

(opr. H.S.)

Dokończenie ze strony 1

- realizowanie projektów związanych z kształtowaniem kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

W związku z dużym wzrostem tych zdarzeń, który sięga 22% (150 zdarzeń w okresie od stycznia do 10 grudnia 2024 r.) zaproponował następujące rozwiązania:

- zabudowa systemu ETCS Limited Supervision na wszystkich liniach kolejowych niewyposażonych w system bezpieczeństwa typu A,

- do czasu zabudowy systemu bezpieczeństwa wprowadzenie zmiany do przepisów PLK, Instrukcji Ir-1 w zakresie radiotelefonicznego powiadamiania przez dyżurnych ruchu o sytuacjach nietypowych w przebiegu pociągu,

- wprowadzenie dwuosobowej obsady pociągu przy prędkości powyżej 130 km/h,

- montaż pełnego monitoringu w kabinie maszynisty (głos i wizja).

W dyskusji najwięcej obaw co do zasadności wprowadzenia wywołała propozycja zmiany w Instrukcji Ir-1. Została ona negatywnie odebrana przez przedstawicieli związków zawodowych oraz w opinii Podsekretarza stanu Piotra Malepszaka, który stwierdził, iż po wielu przeprowadzonych rozmowach z dyżurnymi ruchu pracującymi na posterunkach o zróżnicowanym natężeniu ruchu jest świadomym, że na dużych nastawniach (LCS, stacje węzłowe) dyżurni nie są w stanie informować maszynistów o wszystkich zmianach w rozkładzie jazdy w sytuacjach nadzwyczajnych.



Fot. Arch. SZIK

W toku dyskusji Zdzisław Jasiński z NSZZ „Solidarność”, która reprezentuje wszystkie grupy zawodowe na kolei powiedział, że dyżurni ruchu stosują dobre praktyki i informują maszynistów w miarę możliwości o zmianach oraz sytuacjach nadzwyczajnych i nie jest konieczne dalsze poprawianie Instrukcji Ir-1 w tym zakresie. Sam zapis obligujący do powiadamiania o odstępstwie w rozkładzie jazdy przez radiotelefon nie spowoduje zwiększenia bezpieczeństwa, lecz doprowadzi do zwiększenia osób odpowiedzialnych za powstanie wydarzenia typu SPAD.

Dyżurni ruchu na stacjach obciążonych i LCS nie są w stanie na bieżąco monitorować, gdzie w danym momencie znajduje się pociąg, aby z należytym wyprzedzeniem go informować o odstępstwach w rozkładzie jazdy.

W celu zminimalizowania sytuacji typu SPAD zaproponował:

- zintensyfikowanie prac nad wprowadzeniem systemu ETCS na szlakach kolejowych i pojazdach,

- poprawę jakości szkoleń dla maszynistów,

- zwiększenie jazd kontrolnych przez maszynistów i instruktorów,

- przegląd i eliminację prac niezwiązanych z prowadzeniem ruchu kolejowego zarówno maszynistów, jak i dyżurnych ruchu,

- wprowadzenie kontroli czasu pracy dla maszynistów,

- stałe zwiększanie kultury bezpieczeństwa, oparte na jak najszerzej współpracy dyżurnego ruchu z maszynistą i na odwrót.

Na zakończenie spotkania Prezes Ignacy Góra podziękował za merytoryczną dyskusję i stwierdził, że tego rodzaju spotkania powinny odbywać się cyklicznie.

Opr. Piotr Pazera, Zdzisław Jasiński

WZROST DODATKÓW DO WYNAGRODZENIA



Od 1 stycznia 2025 r. minimalne wynagrodzenie brutto w Polsce wzrosło z 4 300 zł do 4 666 zł, co oznacza wzrost o 366 zł w porów-

naniu z wysokością obowiązującą od 1 lipca 2024 r. (minimalna stawka godzinowa wzrosła do 30,50 zł). Wzrost od stycznia br. będzie jedynym w tym roku, a nie jak to miało miejsce w poprzednich latach, gdzie minimalne wynagrodzenie podwyższane było dwukrotnie (styczeń i lipiec).

Na podstawie zapisów Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy obowiązującego w PLK spowoduje to wzrost niektórych dodatków do

wynagrodzenia.

Jak podało Biuro Spraw Pracowniczych Centrali PLK w związku ze wzrostem minimalnego wynagrodzenia wzrosły m.in.: stawka godzinowa za pracę w porze nocnej (w styczniu wynosi 5,55 zł za godzinę) oraz stawka wypłacanego w Spółce dodatku funkcyjnego, która wynosi:

1. w I szczeblu - 700 zł;
2. w II szczeblu - 1167 zł;
3. w III szczeblu - 1634 zł;
4. w IV szczeblu - 2100 zł.

Na wzroście minimalnej płacy skorzysta ponad 27 tys. pracowników PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

(red.)

DLACZEGO PLK NIE REALIZUJE OBOWIĄZKU PLANOWANIA URLOPÓW NA 2025 ROK?

(nazwa komórki organizacyjnej)

PLAN URLOPÓW WYPOCZYNKOWYCH NA ROK

Lp	Imię i nazwisko	Wymiar urlopu w dniach (zaległy i bieżący)	Planowany urlop wypoczynkowy w okresie od – do w miesiącach i dniach											
			I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
1.														
2.														
3.														

Obowiązek planowania urlopów wypoczynkowych przez pracodawcę jest jasno określony w art. 163 Kodeksu pracy. Stanowi on, że pracodawca ma obowiązek sporządzenia planu urlopów w oparciu o wnioski pracowników oraz z uwzględnieniem konieczności zapewnienia normalnego toku pracy. Przepis ten ma odniesienie również w regulaminach pracy jednostek organizacyjnych PLK, w których znajdują się zapisy, że urlop wypoczynkowy udzielany jest zgodnie z planem urlopów. Niestety, w PLK jeśli chodzi o planowanie urlopów na 2025 rok doszło do zaniedbań w tym zakresie, gdyż proces ten nie został jeszcze rozpoczęty i przeprowadzony.

Nieprzestrzeganie zapisów art. 163 Kodeksu pracy to nie tylko uchybienie proceduralne, ale przede wszystkim naruszenie praw pracowników. Brak planowania urlopów na dany rok kalendarzowy utrudnia pracownikom

planowanie życia prywatnego i wypoczynku, co może negatywnie wpływać na ich zdrowie i efektywność w pracy. Ponadto zwiększa się ryzyko konfliktów między pracownikami a pracodawcą, szczególnie w przypadku kumulowania się niewykorzystanych urlopów. Może prowadzić do naruszenia innych przepisów Kodeksu pracy, takich jak np. obowiązek udzielenia zaległego urlopu do końca września następnego roku kalendarzowego.

Jako Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” reprezentująca interesy pracowników jesteśmy zaskoczeni takim stanem rzeczy i stanowczo sprzeciwiamy się takiemu postępowaniu. Uważamy, że planowanie urlopów to nie tylko obowiązek, ale i dobra praktyka, która pozwala na zachowanie równowagi między życiem zawodowym a prywatnym pracowników. Brak działań ze strony pracodawcy jest przejawem

ignorowania przepisów prawa pracy oraz fundamentalnych zasad współpracy z pracownikami i reprezentującymi ich związkami zawodowymi. Zaniedbanie w tym zakresie stawia pracowników w sytuacji niepewności, co godzi w ich poczucie stabilności i bezpieczeństwa zawodowego.

W związku z zaistniałą sytuacją będziemy domagać się natychmiastowego sporządzenia planu urlopów na bieżący rok, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, zapewnienia transparentności procesu planowania, w tym umożliwienia pracownikom składania wniosków dotyczących preferowanych terminów wypoczynku.

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” zawsze stoi na straży praw pracowników. Brak realizacji obowiązku planowania urlopów przez pracodawcę jest jawnym naruszeniem Kodeksu pracy, które nie może zostać zlekceważone. Wspólnym celem pracowników i związków zawodowych jest wyegzekwowanie przestrzegania prawa oraz zapewnienie godnych warunków pracy.

Apelujemy więc do pracodawcy o podjęcie natychmiastowych działań naprawczych, które przywrócą zgodność z przepisami prawa oraz wzmocnią zaufanie pracowników do Spółki jako pracodawcy.

Pismo w tej sprawie zostało złożone w PLK 14 stycznia 2025 r.

(red.)

PODSUMOWANIE DIALOGU SPOŁECZNEGO PROWADZONEGO POMIĘDZY „SOLIDARNOŚCIĄ” A PLK

W dniu 24 kwietnia 2024 r. na zebraniu Rady Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej (SZIK) NSZZ „Solidarność” przyjęta została uchwała zawierająca 9 postulatów mających poprawić sytuację finansową pracowników i warunki pracy w naszej Spółce. Przypomnę, że treść zapisów została wypracowana przez członków Rady SZIK na spotkaniach roboczych, a następnie „przekuta” w sposób określający istotę problemu i oparta o podstawę prawną przepisów ogólnie obowiązujących. Poniżej skrócony opis postulatów:

Wzrost wynagrodzenia

Jednym z najważniejszych postulatów, który został zrealizowany, jest podwyżka wynagrodzeń. Od 1 lipca 2024 r. pracownicy objęci Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy (ZUZP) otrzymali średni wzrost wynagrodzenia zasadniczego w kwocie 500 zł. Uwzględniając pochodne, wzrost wynagrodzenia wyniósł średnio 756 zł na jednego pracownika.

Wpłaty dodatkowe w ramach Pracowniczych Planów Kapitałowych

Chodzi o wpłaty dodatkowe w wysokości 2% wynagrodzenia pracownika (o 0,5% więcej niż obecnie) przez Spółkę w Pracowniczych Planach Kapitałowych (PPK). Pracodawca określił, że dopłata do składki PPK w wysokości 0,5% może zostać zrealizowana jedynie dla pracowników uczestniczących w programie, przy stażu pracy w PLK ponad 5 lat. Realizacja dopłat obwarowana jest akceptacją Zarządu PLK do końca czerwca 2025 r.

Refundacja składki pakietu zdrowotnego

W informacji w sprawie refundacji składki pakietu podstawowego w Polisie „Zdrowie” dla pracowników PLK, pracodawca przekazał, że przygotowuje się do postępowania zakupowego na ubezpieczenie zdrowotne, w związku z wygaśnięciem obecnie obowiązującej umowy w maju 2025 r. Obecna umowa obejmowała pracowników innych spółek kolejowych (grupa PKP), a nowa ma dotyczyć tylko pracowników PLK i ich rodzin.

Decyzja co do wysokości kwoty dopłaty zostanie podjęta przez Zarząd Spółki do końca maja 2025 r. Deklaracja ze strony pracodawcy obejmuje również utrzymanie dotychczasowej kwoty refundacji dla każdego ubezpieczonego (20 zł) w zależności od wysokości pakietów w nowej ofercie.

Zasady gotowości do pracy poza godzinami pracy (dyspozycyjność - dyżury)

W trakcie dialogu społecznego poruszono również temat zasad dotyczących pracowników pozostających w gotowości do pracy poza standardowym czasem pracy (w przypadku incydentów, wypadków czy innych zdarzeń). Pracodawca zapewnił, że wdrożono elastyczne formy organizacji pracy, pozwalające na efektywne zarządzanie czasem przeznaczonym na realizację obowiązków. Zasady te uwzględniają przepisy Kodeksu pracy, w zakresie wymiaru czasu pracy, odpoczynków dobowych i tygodniowych oraz pracy w nadgodzinach.

Refundacja zakupu okularów korekcyjnych

Wniosek dotyczący refundacji zakupu okularów dla pracowników pracujących przy monitorach ekranowych (po spełnieniu kryteriów opisanych w rozporządzeniu) nie został zaakceptowany. Pracodawca uzasadnił odmowę brakiem podstaw prawnych do wprowadzenia takich rozwiązań. Postulat „Solidarności”, aby zastosować korzystniejsze zasady niż te wynikające z przepisów powszechnie obowiązujących, spotkał się z negatywną odpowiedzią.

Dostosowanie wymagań dotyczących stażu pracy i kwalifikacji

Dostosowanie wymogów stażu pracy i kwalifikacji stanowisk pracy, ujętych w Instrukcji Ia-5 do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy (ZUZP). Pracodawca poinformował stronę związkową, że uchwałą Zarządu PLK zostały wprowadzone zmiany do instrukcji Ia-5. Podkreślając dostosowanie do zapisów ZUZP. Po analizie uznano, że zapisy Ia-5 są spójne i dostosowane do zapisów

ZUZP i nie ma potrzeby zmian w ZUZP w tym zakresie.

Uproszczenie rozliczania podróży służbowych

W odpowiedzi na zgłoszony postulat uproszczenia procedury rozliczania podróży służbowych pracodawca przedstawił interpretację obowiązujących przepisów. Wskazano, że nie ma konieczności składania papierowych wniosków o podróż służbową w przypadku braku dostępu do portalu HR.

Określenie kryteriów naliczania zatrudnienia w zespołach utrzymaniowo-naprawczych

Pracodawca przedstawił kryteria naliczania zatrudnienia w zespołach ds. automatyki oraz w pogotowia awaryjnych utrzymania drogi kolejowej. Podkreślono, że decyzje dotyczące liczby zatrudnionych w pogotowiu awaryjnym podejmowane są przez dyrektorów ZLK, biorąc pod uwagę wielkość infrastruktury oraz zakres prac utrzymaniowych realizowanych przez podmioty zewnętrzne. Prace nad instrukcjami określającymi pośrednio wielkość zatrudnienia będą procesem ciągłym w kolejnych miesiącach.

Podwyższenie stawek za szkolenia wewnątrzzakładowe

Zwiększenie stawek za szkolenia wewnątrzzakładowe. W tym zakresie pracodawca poinformował, że projekt budżetu na rok 2025 uwzględnia podwyższenie do 5 zł stawki płatności za rzeczywisty czas szkoleń przygotowujących pracowników do egzaminu kwalifikacyjnego, wewnętrznego, okresowego, autoryzacji oraz płatności dla komisji egzaminacyjnych w PLK. Dodatkowo przewidziano premiowanie pracowników prowadzących szkolenia, pod warunkiem uzyskania pozytywnego wyniku egzaminu przez uczestników szkoleń podczas pierwszego podejścia a także w okresie dwóch lat po tym egzaminie jeśli pracownik nie popełni istotnego błędu w zakresie realizacji swoich obowiązków.

Opr. A. Van-Selow

ROK 2024 W FOTOGRAFII

Redakcja biuletynu prezentuje członkom związku, naszym czytelnikom skrótową formę najważniejszych wydarzeń 2024 r. To podsumowanie bardzo różnych form aktywności

Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” (SZIK) zaprezentowanej poprzez przekaz fotograficzny. Wierzymy, że taka forma przekazu będzie bardziej zrozumiała

i łatwiejsza do przyswojenia niż sam opis wydarzeń. Wyrażamy także przekonanie, że wywoła on pozytywne refleksje i przyniesie budujące wnioski na przyszłość.



W lutym odbył się w Łowiczu 3 halowy turniej piłki nożnej o puchar SZIK. Uczestniczyło w nim 15 drużyn (ok. 150 zawodników) reprezentujących zakłady PLK i spółki z Grupy PLK. Zwycięzcą rozgrywek została drużyna PNUIK Kraków, kolejnymi były: ZLK Skarżysko K., ZLK Ostrów Wlk. i DOM Poznań.



W marcu wspólnie z rolnikami i innymi grupami zawodowymi protestowaliśmy przeciwko polityce klimatycznej UE i „Zielonemu Ładowi”. Następny protest całej „Solidarności” odbył się w Warszawie 10 maja (zgrupował ok. 200 tys. ludzi). Rozpoczął on akcję zbierania podpisów pod referendum ws. odrzucenia „Zielonego Ładu”.



Turniej piłki nożnej na 2 boiskach w Zduńskiej Woli został zorganizowany w czerwcu już po raz trzeci. Puchar Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej zdobyła drużyna ZLK Łódź przed PPM-T Gdańsk, ZLK Tarnowskie Góry i ZLK Kraków.



Prowadzimy działalność informacyjną w mediach społecznościowych. Wydajemy biuletyn „Solidarność w Peelka” w wersji papierowej i cyfrowej. W lutym został wydany 200 numer naszego biuletynu. Z tej okazji zostało zorganizowane okolicznościowe spotkanie, w którym wzięły udział osoby zajmujące się jego redagowaniem.



„Solidarność” już w marcu wystąpiła do PLK z żądaniem podwyżki wynagrodzeń. Taki postulat znalazł się w „dialogu społecznym” prowadzonym w ur. pomiędzy SZIK a PLK. Ostatecznie podwyżka została uzgodniona od 1 lipca w wys. 500 zł, średnio na pracownika w wynagrodzeniu zasadniczym (średnia podwyżka 756 zł na pracownika).



Byliśmy obecni z naszym sztandarem na wydarzeniach rocznicowych i pielgrzymkach kolejowych w różnych miejscach Polski. Także w rocznicę strajku lubelskich kolejarzy pod „Pomnikiem Doli Kolejowej” (na zdjęciu).



Już po raz trzeci zorganizowaliśmy dwudniowy trekking górski „Solidarności”, tym razem na Barania Górze w Beskidzie Śląskim. Wydarzenie wymagające wysiłku i pokonywania trudności. To prawie tak jak w codziennej pracy związkowej.



Uczestniczyliśmy w pikietach w czerwcu i wrześniu protestując przeciwko bandyckiemu bezprawiu i zwolnieniu ok. 4 tys. pracowników PKP Cargo i Cargotabor (w tym pracowników podlegających szczególnej ochronie).



Łącznie 10 osób z SZIK brało udział w 2 specjalistycznych szkoleniach związkowych zorganizowanych przez Krajowy Sekretariat Transportowców NSZZ „Solidarność”. Szkolenia dają nie tylko umiejętności i wiedzę ale także motywację do pracy.



Rada SZIK oddała cześć 9 górnikom zastrzelonym 16 grudnia 1981 r. przez ZOMO na terenie Kopalni Wujek oraz zwiedziła Śląskie Centrum Wolności i Solidarności w Katowicach opowiadające o czasach PRL-u i upamiętniające pacyfikację tej kopalni.



W ubiegłym roku odbyło się 8 zebrań Rady SZIK, w tym zebranie w Katowicach gdzie m. in. przyjęliśmy stanowisko, w którym kolejny raz zaprotestowaliśmy przeciwko dodawaniu czynności pracownikom inżynierii ruchu.

Fot. Archiwum SZIK



„Wierni Bogu i Kościołowi” to hasło 41. pielgrzymki Kolejarzy na Jasną Górę. Listopadowa pielgrzymka zgromadziła kilka tysięcy kolejarzy, ok. 100 pocztów sztandarowych, był tradycyjny przemarsz pocztów do sanktuarium z orkiestrą dętą ze Zduńskiej Woli-Karsznic i co najważniejsze była wspólna modlitwa oraz msza święta.

opracował: H. Sikora

CHCĄ NAS WYGASIĆ, ZAGŁODZIĆ, ZAMKNAĆ ...



Fot. Tysol.pl

9 stycznia 2025 r. w Warszawie ponad 5 tysięcy związkowców z „Solidarności” zaprotestowało przeciwko Zielonemu Ładowi i jego skutkom w postaci zamknięcia polskiego przemysłu, górnictwa i energetyki i w konsekwencji likwidacji tysięcy miejsc pracy.

Jednym z tych, którzy przemawiali był Przewodniczący Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność” Piotr Duda, który powiedział:

Dziękuję bardzo, że tutaj dzisiaj jesteście, że pokazujecie tę solidarność międzyludzką, że jesteście z tymi, którzy dzisiaj potrzebują tej pomocy, empatii i wrażliwości, bo tracą miejsca pracy. Mam na myśli pracowników Elektrowni Rybnik, Kozienice, Łaziska, Dolnej Odry, a także wielu firm, które w najbliższym czasie stracą pracę. Dziękuję Wam za solidarność! – mówił Piotr Duda.

Jesteśmy tutaj, aby zakomunikować stronie rządowej, że „Solidarność” żyje i ma się bardzo dobrze. W 45. rocznicę powstania NSZZ „Solidarność” nie różnimy się niczym od „Solidarności” z 80 roku. Jesteśmy wrażliwi na sprawy społeczne, jesteśmy głosem ludzi, którzy domagają się tego, aby szanować ich i traktować w sposób podmiotowy, a nie jak stado baranów – podkreślił przewodniczący największego w Polsce związku zawodowego „Solidarność”.

Dzisiaj tak wiele było już powiedziane o tzw. drapieżnym Zielonym Ładzie. My, związkowcy Solidarności, mówimy o tym od roku 2007, gdy Dominik Kolorz był jeszcze szefem sekcji górnictwa, ja pełniłem funkcję przewodniczącego Śląsko-Dąbrowskiej „Solidarności”. To w 2011 roku podczas demonstracji przed KPRM zostaliśmy przyjęci przez pana premiera Tuska. Obiecał wówczas, że powoła zespół ds. polityki klimatycznej. I na tym się skończyło. Nie było zespołu, sytuacja dzi-

siaj jest dramatyczna. I doskonale o tym wiemy, że osłabienie polskiej gospodarki jest w interesie naszych zachodnich sąsiadów – dodał.

Narzędzie polityki i biznesu

Piotr Duda zaznaczył, że w jego opinii polityka klimatyczna od początku nie była walką o klimat, ale narzędziem w rękach biznesu i polityki.

Chodziło o to, żeby na każdym kroku osłabiać polską gospodarkę. A polski pracownik ma być niewolnikiem we własnym kraju. Do tego dopuścić nie możemy! Moi drodzy, jak widać, to nie pierwsza nasza akcja dotycząca Zielonego Ładu. Rolnicy protestują, byliśmy razem z nimi w marcu ubiegłego roku. Byliśmy na demonstracji także w maju, ale rządzący nas jakby w ogóle nie słuchali i nie słyszeli. Dlatego uważam, że to nie jest koniec. Tak, jak mówił przed chwilą Dominik Kolorz: to dopiero początek naszych akcji – zapowiedział.

Szef „Solidarności” podkreślił gotowość Związku do prowadzenia rozmów z władzą, zaznaczył jednak, że po drugiej stronie brakuje takiej woli.

Ale my chcemy prowadzić dialog, chcemy rozmawiać z rządem. To na nasze zlecenie, na zlecenie „Solidarności” został przygotowany dokument, który nazywa się „Drapieżny Zielony Ład”. To eksperci, nie politycy, nie działacze związkowi, ale eksperci przygotowali ten raport. Proszę Was, wchodźcie na stronę Tysol.pl, tam możecie się dowiedzieć, gdzie nabyć ten dokument. Z tego raportu dowiedziecie się, co nas czeka. A czeka nas śmierć naszych zakładów pracy i naszej gospodarki. Nie możemy na to pozwolić! Z tego miejsca możemy, a nawet powinniśmy zadać politykom pytanie, dlaczego to oni nie przygotowali takiego raportu?

Piotr Duda mówi o zapaści dialogu społecznego w dzisiejszej Polsce.

Stoję przed wami nie tylko jako szef „Solidarności”, ale także jako przewodniczący Rady Dialogu Społecznego. Objąłem tę funkcję w listopadzie 2024 roku po pani minister Dziemianowicz-Bąk. I z tego miejsca głośno krzyczę: panie ministrze Jaworowski, proszę wyjść i stanąć tutaj obok mnie, obok swojego przewodniczącego. Bo jest pan członkiem Rady Dialogu Społecznego, mimo że od lutego czy marca nie był Pan obecny na ani jednym posiedzeniu RDS-u. Wzywam Pana, proszę stanąć tutaj obok przewodniczącego RDS-u i powiedzieć pracownikom polskich elektrowni, że do końca roku będziemy wygaszać bloki węglowe. Proszę wyjść z tego budynku, nie bać się.

Moi drodzy, dialog społeczny w naszym kraju upada. Na ostatnim posiedzeniu RDS-u, kiedy dyskutowaliśmy o problemach polskiego hutnictwa na przykładzie Huty Częstochowa, myślicie, że był ktoś z przedstawicieli rządu? W skład Rady wchodzi piętnastu ministrów konstytucyjnych. Nie było ani jednego. A niektórzy ministrowie od stycznia, odkąd zostali powołani przez pana prezydenta, nie uczestniczą w posiedzeniach Rady Dialogu Społecznego. Przypomina mi to najciemniejsze czasy, kiedy wyszliśmy z Komisji Trójstronnej i kiedy wszystko zmierzało ku upadkowi – stwierdził.

Piotr Duda zaapelował o determinację, wiarę w siebie, konsekwencję i jedność.

Moi drodzy, apeluję do Was: to nie koniec, a początek! Daliśmy radę w 2012, 2013, 2014 roku. Pokażmy siłę! Nie pozwólmy, aby rząd nas traktował jak stado baranów, które idą na rzeź. Podnieśmy głowy wysoko. Jeszcze Polska nie zginęła kiedy my żyjemy!

Patrzmy z pewną nadzieją w stronę USA, ponieważ być może objęcie urzędu prezydenta przez Donalda Trumpa pomoże w zakończeniu polityki Zielonego Ładu, ale jeżeli my sami nie weźmiemy spraw w swoje ręce, to nikt za nas tego nie załatwi!

Musimy przejąć inicjatywę! Kosy na sztorc, przygotowujemy się wszyscy, dzisiaj wszystkie animozje idą na bok, dzisiaj musimy być razem, musimy pogonić ten Zielony Ład, bo inaczej wszyscy zostaniemy zniszczeni! – zakończył swoje przemówienie przewodniczący „Solidarności”.

źródło: tysol.pl

ROZMOWY W PPM-T GDAŃSK



Fot. Archiwum SZIK

W okresie pierwszych tygodni bieżącego roku odwołano członka zarządu PPM-T do spraw technicznych S. Kopańskiego i ogłoszono konkurs na nową osobę odpowiedzialną za zadania utrzymaniowe i inwestycyjne.

Z inicjatywy Andrzeja Glicy, przewodniczącego „Solidarności” w Pomorskim Przedsiębiorstwie Mechaniczno-Torowym w Gdańsku (PPM-T), 10 stycznia 2025 r. odbyło się zebranie Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność”. Uczestniczyli w nim m.in.: Henryk Sikora, przewodniczący Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” (SZIK), Michał Ulatowski, prezes PPM-T (od października 2023 r.) i Beata Bednarczyk, członek Zarządu.

Zebranie składało się z kilku części, w których zabierali głos poszczególni goście. Ponadto ważną częścią dyskusji były sprawy pracownicze, bieżące problemy występujące w trakcie prac torowych i podejmowanie przez związek działania.

Przewodniczący SZIK w swojej wypowiedzi mówił m.in. o obecnych relacjach pomiędzy PPM-T a PLK (posiada 100 % udziałów tej Spółki) oraz perspektywach i ryzykach w działalności spółek Grupy PLK.

Nasila się lobbing wykonawców zewnętrznych na decydentów kolejowych aby spółki zależne od PLK wykluczyć z możliwości startowania w przetargach na roboty inwestycyjne. Na zamówienie tworzone są interpretacje prawne, że PLK jako inwestor i dysponent środków publicznych nie może zlecać robót „swoim” spółkom zależnym.

Inną podnoszoną tezę jest to, że spółki z Grupy PLK powinny wyłącznie zajmować się robotami utrzy-

niowymi (niektórzy twierdzą, że tylko po to zostały powołane). Jak by tego było mało polityczno-biznesowi lobbisci naciskają aby PLK zlecała roboty utrzymaniowe w przetargach otwartych (PZP) podważając regulacje wewnętrzne pozwalające na zlecanie robót utrzymaniowych na podstawie „Regulaminu”. Wszystko po to aby mogły po nie sięgnąć firmy zewnętrzne (prywatne) i nawet z tego utrzymaniowego „torta” wykroić coś dla siebie.

Trudno komentować także pojawiające się głosy o konsolidacji albo sprzedaży tych spółek przez PLK (czyżby wracały pomysły z przed lat ?).

„Głodny” rynek wykonawców, którzy żyją głównie ze zleceń inwestycyjnych PLK jest bardzo niecierpliwy i nie chce czekać na obiecane pieniądze z różnych funduszy UE w tym „obfitych” środków z KPO i już teraz czyni starania aby pozbyć się konkurencji spółek z Grupy PLK.

Należy zdecydowanie stwierdzić, że działalność inwestycyjna i utrzymaniowa spółek zależnych z Grupy PLK jest w interesie PLK i należy mieć to na uwadze.

Prezes PPM-T odniósł się do obecnej sytuacji finansowej PPM-T, która jest stabilna, podpisanych w 2024 r. umów i „portfela” zamówień, gwarantującego pewną pracę w najbliższej przyszłości.

Prezes Ulatowski mówił także do realizowanym programie inwestycyj-

nym i zakupu zamówionych maszyn torowych, a także o planowanej budowie nowej hali – Centrum Usług Serwisowych dla PLK (to za pieniądze z dokapitalizowania przyznanego w 2022 r. przez PLK/MI), którego oczekiwana budowa ma tuszyć w tym roku.

Odnosił się także do postulatu zakładowej „Solidarności” o podwyżce wynagrodzeń od stycznia br. Zadeklarował, że dalsze rozmowy w tej sprawie będą kontynuowane w najbliższych dniach. Specyfika zespołów pracowniczych, głównie do obsługi maszyn do robót torowych ale i tych warsztatowych (coraz bardziej potrzebne są mobilne grupy serwisowe, które docierają do usterek maszyn na szlaku w różnych częściach Polski) wymusza zwiększenie konkurencyjności z innymi firmami aby pozyskać nowych pracowników ale także aby zatrzymać sprawdzonych fachowców. Dodatkowym problemem dla PPM-T jako firmy budowlanej wygrywającej przetargi w różnych obszarach Polski jest zmotywowanie pracowników, którzy nie chcą pracować w ciągłej „delegacji” (5 dni mieszkać w wagonie albo tułać się po Polsce). Można to zrobić tylko finansowo.

Henryk Sikora

**Ze smutkiem
żegnamy Kolegę**

Ś.P.

**ROMANA
BIAŁOBRZYCKIEGO**

**Zastępce Dyrektora
Zakładu Linii Kolejowych
w Wałbrzychu**

**Rodzinie i Najbliższym
składamy wyrazy
głębokiego współczucia
i żalu**

**Zarząd i Pracownicy
PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.**

DIALOG I KOMITET PROTESTACYJNO - STRAJKOWY

Początek roku to czas podsumowań, planowania, budowania budżetów i strategii działań na najbliższe miesiące, a także ustalenie nowych celów.

Zebranie Rady Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” w dniu 15 stycznia 2025 r. połączone ze spotkaniem świąteczno-noworocznym, rozpoczął przewodniczący Henryk Sikora. Omówił pracę zespołu „Solidarność” z pracodawcą w ramach dialogu społecznego w 2024 r. (łącznie odbyło się 5 spotkań). 13 grudnia ur. na spotkaniu roboczym w PLK podsumowano efekty dialogu oraz możliwości finansowe do pełnej realizacji naszych postulatów. Notatka ze spotkania została przesłana emailiem do zakładowych organizacji, które omówią ją na swoich zebraniach związkowych. Dialog zakończono w starym roku i ustalono, że nowe postulaty na nowy rok opracuje i opíše Prezydium SZIK, z którymi pójdziemy do Zarządu PLK w 2025 r.

Zastępca przewodniczącego sekcji, Piotr Pazera omówił spotkanie zorganizowane przez Ignacego Górę, Prezesa UTK, w którym uczestniczyły największe związki zawodowe (między innymi „Solidarność”), a także Piotr Malepszak, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, przedstawiciele PLK i przewoźników. Celem spotkania było wypracowanie działań zapobiegawczych wydarzeniom typu SPAD (nie zatrzymywanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia).

W trakcie spotkania najwięcej obaw wywołała propozycja wprowadzenia dalszych zmian w instrukcji Ir-1. Negatywne zdanie co do jej zasadności wyrazili przedstawiciele SZIK, gdyż dyżurni ruchu informują maszynistów w miarę możliwości o zmianach oraz sytuacjach nadzwyczajnych i nie jest konieczne dalsze poprawianie instrukcji Ir-1. Wśród wniosków na poprawę sytuacji znalazły się m.in.: poprawa jakości szkoleń maszynistów, zwiększenie jazd kontrolnych przez maszynistów i instruktorów, przegląd i eliminację prac niezwiązanych z prowadzeniem ruchu kolejowego zarówno maszynistów jak i dyżurnych ruchu oraz wprowadzenie kontroli czasu pracy dla maszynistów.

Członkowie Rady podkreślali, że



Fot. Archiwum SZIK

W rodzinnym solidarnościowym gronie, spotkali się członkowie Rady i Komisji Rewizyjnej SZIK oraz goście. Padło wiele słów i życzeń na cały 2025 r.



Fot. Archiwum SZIK

Bieżące tematy zdominowały obrady Rady SZIK. Brakło czasu na zatrzymanie się nad tym co wydarzyło się w 2024 r., a działo się dużo. Nie zmienia to faktu, że do minionych spraw musimy wrócić

wprowadzona zmiana w Ir-1 działa na niekorzyść pracowników i z doświadczenia ostatnich incydentów przedstawiali przykłady, kiedy dyżurnych ruchu próbowano obciążać zaniedbaniami i współodpowiedzialnością (pierwszym pytaniem było czy dyżurny informował maszynistę).

W dalszej części obrad została podsumowana realizacja umowy grupowego ubezpieczenia odpowiedzialności materialnej TUZ w 2024 r. Ze statystyki widać, że coraz więcej osób przystępuje do tego ubezpieczenia i

co najważniejsze ono działa. Wszyscy pracownicy, którzy wystąpili o odszkodowanie do ubezpieczyciela to otrzymali stosowną pomoc. W 2025 r. będą obowiązywać te same warunki ubezpieczenia jak dotychczas.

Jednym z najważniejszych spraw, którymi zajmowała się Rada była decyzja w sprawie przystąpienia do Międzyzakładowego Komitetu Protestacyjno-Strajkowego (pismo ZZDR PKP). Zwrócono uwagę, że „Solidarność” od kilku miesięcy w różnych formach akcentuje bieżące problemy pracow-

nicze występujące we wszystkich grupach pracowniczych związane m.in. z zatrudnieniem, likwidacją zwrotniczych i dodawaniem nowych obowiązków dla dyżurnych ruchu. Rada po dyskusji podjęła stanowisko o nie przystąpieniu do komitetu międzyzakładowego. Współpraca pomiędzy związkami ponadzakładowymi byłaby ewentualnie możliwa po zawiązaniu Międzyzwiązkowego Komitetu Protestacyjno-Strajkowego. Wydaje się różnica niewielka, ale jednak zasadnicza i wymaga profesjonalnych procedur. Propozycja dalszych działań SZIK w sprawie poprawy bezpieczeństwa pracy w PLK zostanie omówiona na najbliższym zebraniu Prezydium.

Nie zabrakło także omówienia spraw bieżących takich jak: wypłata nagrody rocznej dla pracowników PLK w

styczniu 2025 r. (700 zł), wpisywanie do zakładowych regulaminów pracy zapisów wprowadzających na niektórych stanowiskach „zadaniowego czasu pracy”, a także finansowanie naszego biuletynu „Solidarność w Peelka”. Przewodniczący SZIK podziękował organizację zakładową, które w 2024 r. wsparły finansowo wydawanie naszego biuletynu. Były to: organizacje z ZLK Sosnowiec, Wałbrzych, Kielce, Kraków, Nowy Sącz, Łódź, Tarnowskie Góry, Zielona Góra, Centrum Realizacji Inwestycji i Zakład Maszyn Torowych. W ramach podziękowania wyróżnieni otrzymali dostatnie prezenty.

W ostatniej części zebrania, o charakterze świąteczno-noworocznym uczestniczyli zaproszeni goście, m.in.: Ks. Ryszard Marciniak, Animator Kato-

lickiego Stowarzyszenia Kolejarzy Polskich, Henryk Grymel, przewodniczący Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność”, Wiesław Pełka, były przewodniczący SZIK, Stanisław Kokot, były zastępca przewodniczącego SZIK i Marek Moczulski, wieloletni redaktor biuletynu „Solidarność w Peelka”.

W trakcie życzeń i dzielenia się opłatkami padło wiele ciepłych i serdecznych słów m.in. o roku jubileuszowym, którego hasłem jest nadzieja, żebyśmy mieli tę nadzieję w swoich sercach i pomimo trudności i problemów nieśli tę nadzieję wszędzie tam gdzie jesteśmy, także do naszych członków związku. Było również wspólne śpiewanie kolęd i dyskusje o związkowej pracy, która jest do wykonania w 2025 r.

Małgorzata Jędrusik

SYSTEM AUTOMATYZACJI OBCHODÓW TORÓW (AOT)

Systemu automatyzacji obchodów torów (AOT) jest kompletnym systemem dozoru linii kolejowych składającym się z specjalistycznego pojazdu oraz stanowiska stacjonarnego. Zastosowanie systemu ma na celu ograniczenie i zastąpienie większości pieszych obchodów torów wykonywanych przez pracowników na rzecz zautomatyzowanych inspekcji pojazdami diagnostycznymi, co pozwoli na pozyskanie danych diagnostycznych w ujednoliconej formie.

W planach system ma być obsługiwany przez 8 sztuk pojazdów AOT, do 23 stanowisk stacjonarnych i serwerów lokalnych. Wykonawca całej umowy ma także zapewnić przeszkolenie ok. 154 operatorów systemu AOT (obsługa i utrzymanie systemu), 154 analityków z obsługi stanowisk stacjonarnych i wykonywania analizy i oceny automatycznego obchodu oraz 10 pracowników do obsługi utrzymaniowej pojazdów AOT.

Pojazd (baz własnego napędu) ma być dostosowany do ciągnięcia lub pchania przez drezynę WM-15 oraz HD-350. To wagon, pod podłogą, którego zamontowane będą urządzenia pomiarowe: czujniki, kamery, oświetlenie, a pozostała część systemu diagnostycznego: źródła zasilania, komputery będą umieszczone na podłodze wagonu (z możliwością ich szybkiego zdemontowania i montażu). Prędkość eksploatacyjna takiego pojazdu ma być nie mniejsza niż 100 km/h.

Drugą częścią systemu znajdującego się na pojeździe ma być system diagnostyczny zabezpieczający obraz (wideoinspekcja) i pomiar (ocena na podstawie zmierzonych wartości). Ma on realizować jak największą ilość czynności wykonywanych przez pracownika w ramach obchodów torów, tj. nadzór nad ogólnym stanem nawierzchni kolejowej, podtorza rozjazdów, obiektów inżynierskich, przejazdów kolejowo-drogowych oraz rozpoznawanie wszelkich uszkodzeń.

System wraz z pojazdami ma być w dyspozycji PLK Centrum diagnostyki, które będzie współpracować z zakładami i sekcjami eksploatacji w zakresie jego wykorzystania na danym obszarze (harmonogramy badań, analiza i wykorzystanie danych z pomiarów itp.).

Wdrożenie systemu podzielone jest na kilka etapów, a jego pełne wdrożenie na sieci PLK zaplanowano do 2032 r.

Do końca grudnia 2024 r. można było składać oferty w przetargu PLK na system automatyzacji obchodów torowych.

PLK planuje, że całość ma zostać zrealizowana etapami w ciągu 8 lat. W fazie pierwszej wykonawca ma opracować i przedstawić do zatwierdzenia PLK koncepcję całego systemu, w drugiej – wyprodukować pierwszy kompletny pojazd diagnostyczny. Pełne wdrożenie nastąpi dopiero w ostatniej fazie szóstej. Zdaniem PLK wprowadzenie AOT ma na celu uzu-

pełnienie, usprawnienie i unowocześnienie obecnego systemu diagnostyki, a nie jego zastąpienie.

Cel planowanej inwestycji to cyfryzacja i ujednolicenie formatu zbieranych danych, poprawa dokładności pomiarów i przyspieszenie analizy wykrytych usterek, a tym samym – ich napraw. System ma znaleźć zastosowanie szczególnie na planowanych liniach dużych prędkości, na których wykonywanie fizycznych obchodów byłoby niebezpieczne dla pracowników.

Obecna procedura obchodu torów na sieci PLK, opisana w Instrukcji o dozowaniu linii kolejowych Id-7, opiera się na pracy dróżników obchodowych i torowców, wykonujących obchody piesze (dobowy obchód jednego pracownika może wynosić do 16 km).

Spółka chce aby po wdrożeniu systemu AOT większość pieszych obchodów była nie potrzebna. PLK zakłada, że torowcy będą mogli zostać oddelegowani do innych czynności utrzymaniowych (np. drobnych napraw), inni (po ok. 154) zostaną przekwalifikowani na operatorów systemu AOT i analityków, analizujących dane zebrane przez AOT. Pozostali będą nadal wykonywali piesze obchody na tych liniach, na których z różnych powodów zastosowanie AOT okaże się niemożliwe.

Opr. Henryk Sikora

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.

KALENDARZ SZIK NA 2025



Kalendarz trójdzielny (autorski) to już wieloletnia tradycja wypracowana przez Sekcję Zawodową Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”. Na nowy 2025 r. nie mogło takiego kalendarza zabraknąć. Specyfiką PLK i spółek zależnych jest duże rozproszenie stanowisk pracy (nastawnie, schroniska, biura, magazyny, kabiny maszyn itp.). I właśnie do tych miejsc dedykowane są nasze kalendarze. Wszystko po to, żeby służyły one pracownikom w ciągu całego roku w miejscach pracy.

Kalendarze zostały przesłane do zakładowych organizacji „Solidarności” i można je odebrać u przewodniczącego komisji zakładowej albo przewodniczących kół w sekcjach eksploatacji.

Niech służą na dobry rok 2025.

(red.)

1845 – 14 czerwca – 2025



O przypadającej w nadchodzącym roku 180. rocznicy uruchomienia pierwszego odcinka Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej przypomina kalendarzyk-listek wydany staraniem Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei. To już 16 kartonik w serii prezentującej podobizny kolejarzy pochowanych na Starych Powązkach w Warszawie. W 2025 r. jest nim Bronisław Feliks Kozubowski, urzędnik DZWW zatrudniony w jej Wydziale Drogowym, pochowany w grobie rodzinnym (kwatery 12,

rzęd 5, miejsce 27-29).

Na kalendarzykach upamiętniono dotychczas: Stanisława Wysockiego i Władysława Stanisława Reymonta (2015); Aleksandra Wasutyńskiego i Józefa Tymoteusza Nowkuńskiego (2016); Mariana Lalewicza, Leona Miaskowskiego i Kazimierza Tadeusza Szpotańskiego (2017); Dominika Burego (2018); Konstantego Sylwina Jakimowicza i Stanisława Kruszewskiego (2019); Stanisława Rybickiego (2020) i Konstantego Dworzyńskiego (2021) oraz dyrektorów warszawskiej „Kolejówki” z okazji jej 150-lecia Wacława Korab-Gniazdowskiego (2022), Aleksandra Uzarowicza (2023) i Ludwika Wojno (2024).

Kalendarzyki wydano staraniem Biblioteki Głównej Politechniki Warszawskiej, Federacji ZZK, Fundacji Grupy PKP, Katolickiego Stowarzyszenia Kolejarzy Polskich, Organizacji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w Zakładzie Linii Kolejowych w Łodzi, Piaseczyńsko-Grójeckiego Towarzystwa Kolei Wąskotorowej, Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei, PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., Stowarzyszenia Elektryków Polskich i absolwenta Technikum Kolejowego Ministerstwa Komunikacji w Warszawie (trakcja elektryczna 1970).

Mar.

**Ze smutkiem zawiadamiamy
że 12 stycznia 2025 r.
odszedł nasz Kolega**

ś.p.

**Tadeusz
Kucharski**

**długoletni Przewodniczący
Krajowej Sekcji
Transportu Drogowego
NSZZ „Solidarność”,
członek Rady Krajowego
Sekretariatu
Transportowców NSZZ
„Solidarność”**

**Wieczny odpoczynek
racz Mu dać Pani**

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