

NSZZ

Solidarność

nr 02 (210)
luty 2025 r.

W PEELKA

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

PRECZ Z ZIELONYM ŁADEM



Fot. Archiwum SZIK

W proteście przeciwko lewcko-liberalnej polityce UE nie zabrakło kolejarzy z Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”.

7 lutego 2025 r. związkowcy z NSZZ „Solidarność” z całego kraju oraz rolnicy protestowali w Gdańsku przed Europejskim Centrum Solidarności, w którym gościła Ursula von der Leyen wraz z pozostałymi członkami Komisji Europejskiej.

Nie zabrakło tam również członków naszej Sekcji Zawodowej z Ostrowa Wielkopolskiego, Nowego Sącza, Łodzi, Tarnowskich Gór i Gdańska oraz wielu innych zakładów, którzy wraz z Henrykiem Sikora i członkami Prezydium SZIK wspierali protest Komisji Krajowej.

„Skoro już nawet premier Tusk krytykuje Zielony Ład, to my mówimy sprawdzam. Niech ogłosi referendum w tej sprawie – Zielony Ład dotknie wszystkich. Nie tylko w zakładach pracy, ale

także każdą polską rodziną, każdego obywatela” – powiedział podczas demonstracji Piotr Duda, przewodniczący „Solidarności”. Podkreślił, że „Solidarność” od wielu lat wskazuje na destrukcyjny wpływ unijnej polityki klimatycznej na europejską oraz polską gospodarkę.

Przewodniczący Komisji Krajowej w swoim przemówieniu wskazał także, że w najbliższym czasie mają zostać wdrożone kolejne elementy Zielonego Ładu, które pogłębią zapaść polskiej gospodarki iubożenie gospodarstw domowych. Chodzi przede wszystkim o system ETS2, czyli nałożenie klimatycznych opłat na paliwa samochodowe oraz

Dokończenie na stronie 12

PODSUMOWANIE
I DIAGNOZA
SYTUACJI

Zaczęto się niewinnie od likwidacji dyżurnego peronowego ... Pierwsze zmiany w pionie inżynierii ruchu PLK rozpoczęła od likwidacji tego stanowiska. „Solidarność” przystąpiła do dialogu z pracodawcą w efekcie, którego dyżurny peronowy zmienił nazwę na dyżurnego pomocniczego.

W tym samym czasie zaczęto wskazywać, że niektóre posterunki zwrotniczego zostaną przeorganizowane. Rozmowy dawały nadzieję, że będzie to bezbolesna decyzja dla wszystkich zespołów pracowniczych. Zmiany organizacyjne miały następować wraz z wejściem inwestycji a nie w formie optymalizacji, w wyniku której przez cały rok likwidowano stanowiska pracy, skracano czas pracy zwrotniczych, dodając obowiązków nie tylko zwrotniczemu, ale i innym pracownikom między innymi dyżurnym ruchu, nastawniczym, toromistrzom, obchodowym. Mając na uwadze dynamiczne decyzje związane ze zmianą organizacji pracy bacznie obserwowaliśmy działania zakładów i Spółki. Prowadziliśmy

Dokończenie na stronie 4

PUCHAR DLA OLSZTYNA



Fot. Archiwum SZIK

Z PRAC RADY NADZORCZEJ

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

28 stycznia 2025 r.

Rada Nadzorcza PLK obradowała na comiesięcznym posiedzeniu w siedzibie Spółki. Obrady rozpoczęły sprawę proceduralną, przyjęcie porządku obrad oraz protokołu z poprzedniego posiedzenia Rady (19 grudnia 2024 r.).

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

Rewizja programów rządowych

Po zmianie władzy na poziomie Ministerstwa Infrastruktury i Zarządu PLK trwa rewizja programów rządowych dedykowanych kolei: Krajowego Programu Kolejowego, Krajowego Planu Odbudowy do 2026 r., Kolej plus do 2029 r. i programu przystankowego.

Zgodnie ze wskazaniem Ministerstwa Infrastruktury, Rada Nadzorcza na podstawie obowiązujących w PLK przepisów wyłoniła wykonawcę ekspertyzy sprawdzającej przygotowanie PLK do realizacji rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025.

Dotyczy ona sprawdzenia zasadności wydatkowania środków publicznych, właściwej lokalizacji przystanków i ich parametrów, dostosowania do potrzeb przewoźników oraz rzetelność analizy rynku (np. efektywne wykorzystanie przystanków pod kontem ilości pasażerów).

Autorzy ekspertyzy wskazują, że program był potrzebny, identyfikując jego pozytywne aspekty, a także jego słabe strony, m. in. brak jasnych kryteriów na podstawie, których powstawały nowe przystanki. W dyskusji podkreślono, że PLK jako wykonawca programu realizuje go bez zastrzeżeń.

Lista podstawowa Programu przystankowego zawiera ok. 214 zadań z czego ponad 120 przystanków już zostało oddanych do użytku (ok. 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 sta-

nowi to ok. 50 % przyjętych do realizacji parkingów.

Trudne inwestycje

Rada wysłuchiwała informację w sprawie bieżącej sytuacji zaistniałej przy realizacji jednej z najtrudniejszych inwestycji (obok ERTMS/GSM-R) prowadzonych 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).

We wrześniu 2024 r. w trakcie drążenia zawaliła się jedna z kamienic (przy ul. 1 Maja), 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 przebywa w hotelach). Trwają działania wykonawcy nad znalezieniem dla poszkodowanych osób docelowych lokali. Zobowiązania wynikające z zaistniałych zdarzeń spoczywają na wykonawcy. PLK jako inwestor ponosi obecnie skutki bardziej wizerunkowe i ryzyko poniesienia nieplanowanych kosztów.

W wyniku katastrofy wstrzymano drążenie, przeprowadzono analizę jej przyczyn, a także podejmowane są próby naprawy maszyny.

Następną inwestycją, która została niedawno rozpoczęta, a jest w kategorii trudnych, to modernizacja „Katowickiego węzła kolejowego”. Do robót jej „towarzyszących” należy wskazać modernizację odcinka linii kolejowej pomiędzy Będzinem a Dąbrową Górniczą 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.

W trakcie omawiania bieżącego stanu prowadzonych inwestycji, Rada m. in. zaakceptowała wniosek Zarządu PLK w sprawie wydatkowania 71 mln zł (netto) na remont toru na odcinku Stary Sącz-Granica Państwa (l.k. nr 96 Tarnów-Leluchów).

Jakie decyzje w sprawie ERTMS/GSM-R ?

Globalny System Kolejowej Radio-komunikacji Ruchomej 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 kabinowa 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.

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 roszczeń finansowych. W połowie

2023 r. ukazała się publiczna informacja o wynikach kontroli przeprowadzonej przez Najwyższą Izbę Kontroli na realizację cyfrowego systemu, która negatywnie oceniła przygotowanie i realizację tego „miliardowego” projektu.

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

Konsekwencją braku postępów w dalszej realizacji projektu było odwołanie (po roku pobytu w PLK) w styczniu br. Piotra Kubickiego członka Zarządu ds. transformacji cyfrowej, który był odpowiedzialny za ERTMS/GSM-R.

Strategia zrównoważonego rozwoju ESG

W przerwie obrad odbyło się dwugodzinne szkolenie dla członków Zarządu i Rady Nadzorczej w sprawie wdrażania od bieżącego roku strategii zrównoważonego rozwoju w krajach Unii Europejskiej (ESG).

Strategia ESG zdaniem jej twórców ma umożliwić rozwój i budowanie wartości w oparciu o długoterminowe

cele, uwzględniające czynniki środowiskowe, społeczne (m.in. feminizacja organów spółek) i związane z ładem zarządczym (wymagania stawiane przedsiębiorcą, ale także dostawcą i kooperantom), takie jak ochrona zasobów naturalnych, adaptacja do zmian klimatu (w oparciu o „Europejski Zielony Ład”), dbałość o pracowników (mówiono o prawach człowieka np. w Azji, nie wspominając nic o związkach zawodowych działających w krajach UE) i transparentny ład korporacyjny. Wymusza ona także zmiany w prowadzeniu rachunkowości (m.in. nowelizacja ustawy).

W praktyce wdrożenie Strategii spowoduje dla Spółki i Grupy PLK koszty, a także konieczność utworzenia nowych etatów do jej wdrażania i raportowania (być może nawet nową komórkę org. w Centrali PLK). Trudno się doszukać jakichkolwiek korzyści z wdrożenia strategii dla PLK, a także Grupy PLK.

Inne tematy

Rada zajmowała się również m.in. następującymi sprawami: sytuacją finansową Spółki i działaniami operacyjnymi, funkcjonowaniem informatyki

(m. in. zadania w obszarze infrastruktury teleinformatycznej, domeny kolejowej w tym rozbudowa funkcjonalności EDR i wdrożenie portalu MILK2, domeny biznesowej), wdrożeniem Centralnego Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, przeniesieniem własności składników infrastruktury kolejowej oraz gruntów pod liniami kolejowymi (przejęcie infrastruktury przez podział PKP S.A. zamiast aportu i ZCP, analiza skutków prawnych, finansowych i podatkowych), umowami darowizny materiałów staroużytecznych na rzecz instytucji zewnętrznych (fundacje, powiaty, muzea), kosztami PLK ponoszonymi w skutek wypadków i incydentów na infrastrukturze kolejowej, polityki samochodowej w PLK (aktualizacja), kosztami ponoszonymi przez PLK w związku z przeprowadzaniem imprez masowych (wyścigi kolarskie, biegi itp.), kontrolami doraźnymi wykonywanymi przez Biuro Audytu i Kontroli PLK, informacją o realizacji zadań przez prezesa Zarządu (ZPC), transportem kolejną przez wykonawców materiałów do realizacji zadań inwestycyjnych i utrzymaniowych oraz przeglądem uchwał przyjętych przez Zarząd PLK (od ostatniego posiedzenia Rady).

Henryk Sikora

WYSOKOŚCI ODPRAW, DODATKÓW I INNE INFORMACJE

Z najnowszych informacji dotyczących pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Biuro Spraw Pracowniczych zakomunikowało m. in. o podstawach wymiaru: nagrody jubileuszowej, odpraw emerytalno-rentowych i wysokości dodatku za pracę w porze nocnej. Poniżej przedstawiamy informację PLK.

- 29 stycznia 2025 r. została ogłoszona Decyzja Nr 7/2025 Prezesa Zarządu, zgodnie z którą, podstawa wymiaru nagrody jubileuszowej w 2025 r. dla pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wynosi 4 857,89 zł. W 2025 roku uprawnionych do nagrody jubileuszowej jest 3 897 pracowników.

- Podstawa wymiaru odpraw emerytalno-rentowych pracowników wynagradzanych wg Uchwały Zarządu w 2025 r. wynosi 9 877,27 zł.

- Z dniem 1 lutego 2025 r. weszła w życie zmiana ustawy o dniach wolnych od pracy, która ustanawia dzień 24 grudnia (Wigilia) dniem wolnym od pracy. Zwiększa to liczbę dni świątecznych do 14 w roku kalendarzowym. Zatem już 24 grudnia 2025 roku będzie dla pracowników dniem ustawowo wolnym od pracy. Ustanowienie Wigilii dniem wolnym od

pracy nie oznacza jedynie więcej czasu wolnego dla pracowników, ale wpłynie również na wymiar czasu pracy, dodatek za pracę w porze nocnej oraz współczynnik urlopowy.

- Od 1 lutego 2025 r. stawka współczynnika ekwiwalentu za urlop wynosi 20,75 zł dla pracownika zatrudnionego na pełny etat.

- W lutym 2025 r. dodatek za pracę w porze nocnej wynosi 5,83 zł za 1 godzinę pracy w nocy.

- W terminie do końca lutego 2025 r. pracownicy otrzymają formularz PIT-11 za 2024 r. Formularz PIT-11 zawiera informację o wysokości naliczonych zaliczek na podatek dochodowy oraz składek na ubezpieczenia społeczne. Stanowi podstawę do rozliczenia rocznego przez pracownika.

(red.)

ODLICZENIE SKŁADKI

Jesteś członkiem związku zawodowego? Możesz odliczyć od dochodu zapłacone składki członkowskie. Maksymalna kwota, jaką możesz odliczyć w tym roku, wynosi 840 zł.

Z odliczenia składek związkowych mogą skorzystać osoby, które rozliczają się:

według skali podatkowej (formularze PIT-37, PIT-36), ryczałtem od przychodów ewidencjonowanych (formularz PIT-28)

Możesz odliczyć wyłącznie składki opłacone w danym roku. Liczy się data wpłaty.

Nawet jeśli zapłaciłeś wyższe składki, możesz odliczyć maksymalnie 840 zł

Jeżeli składkę związkową potrąca z wynagrodzenia pracodawca, to informację o potrąceniu zamieszcza w PIT-11. W innej sytuacji trzeba posiadać dowód wpłaty składek członkowskich na rzecz związku zawodowego.

Piotr Pazera

Dokończenie ze strony 1

dialog społeczny z pracodawcą interweniowaliśmy w zakładach, w Biurze Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej oraz w Biurze Bezpieczeństwa Centrali Spółki. Pisma kierowaliśmy do Prezesa PLK, Ministra Infrastruktury, UTK.

Rada SZIK wyraziła stanowczy sprzeciw w kilku stanowiskach przeciwko działaniom Spółki - optymalizacji zatrudnienia i obciążania pracowników dodatkowymi obowiązkami. Polityka Zarządu była dla nas jasna - zrealizować zamierzone cele minimalnym nakładem, jak najmniejszej ilości pracowników. Bez względu na koszty i konsekwencje.

Podkreślaliśmy, że nagłe nieprze-myślane decyzje nie mogą odbywać się kosztem procedur bezpieczeństwa.

Zorganizowaliśmy spotkanie z przedstawicielami Centrali PLK Magdaleną Jończyk, dyrektor Biura Spraw Pracowniczych i Adamem Zdrojewskim, dyrektorem Bura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej informując ich, że nie tędy droga dla zapewnienia bezpieczeństwa w prowadzeniu ruchu pociągów. Zasygnalizowaliśmy nasz sprzeciw na optymalizację zatrudnienia na stanowiskach inżynierii ruchu „za wszelką cenę”. Na jednym ze związkowych zebrań padło wprost pytanie – „ile można jeszcze dodać obowiązków pracownikowi na posterunku ruchu?”.

Poruszyliśmy również i inne istotne sprawy związane z pracą zawiadowców, technologów, a także układania drogi przebiegu przez automatyków

i drogowców. Dyskutowaliśmy na temat dyżurów domowych, udziału w komisjach powypadkowych, czasu pracy i programu poprawy bezpieczeństwa. Dużo uwagi poświęciliśmy zagadnieniom pracy dyżurnego ruchu na LCS i zmniejszania obsad. Poruszyliśmy również obszar szkoleń pracowników, metodykę naliczania zatrudnienia oraz współczynnik zatrudnienia w inżynierii ruchu.

Zawnioskowaliśmy o przeanalizowanie i wdrożenie jednocześnie cyklu szkoleniowego dla zwrotniczych na dwa stanowiska: dyżurny ruchu i nastawniczy. Nie każdy zwrotniczy jest gotowy do podjęcia szkolenia na stanowisko dyżurnego ruchu z różnych przyczyn... ale chętnie rozpocząłby przygotowanie zawodowe na nastawniczego. Nabyłby w ten sposób doświadczenia w prowadzeniu ruchu pociągów pod okiem i na polecenie dyżurnego ruchu oraz przygotowałby się do dalszego kształcenia. Wnosiliśmy o rozważenie w decyzjach - nie każdy jest gotowy i ma predyspozycje na tak radykalny krok, podwyższając kwalifikacje bezpośrednio ze stanowiska zwrotniczego na dyżurnego ruchu.

Informacja medialna o propozycji zmian do instrukcji Ir- 1 o prowadzeniu ruchu pociągów dotycząca informowania maszynisty o sytuacjach odbiegających od rozkładu jazdy wywołała sprzeciw SZIK NSZZ „Solidarność”. Zaapelowaliśmy o rewizję wprowadzonych zmian tak, aby były one jednoznaczne i nie powodowały w każdym przypadku współodpowie-

dzialnego pracownika PLK, dyżurnego ruchu.

Wnioskowaliśmy do UTK o zorganizowanie spotkania w sprawie bezpieczeństwa na kolei, zmian w instrukcjach i obciążeniach dyżurnych ruchu. Dyskusja obejmowała wypracowanie działań zapobiegawczych wydarzeniom typu SPAD - nie zatrzymywania się pojazdu kolejowego przed sygnałem stój lub w miejscu w którym powinien się zatrzymać albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia. „Solidarność” reprezentując wszystkie grupy zawodowe na kolei podkreśliła na tym spotkaniu, że dyżurni ruchu 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 powstawanie wydarzeń tego typu. Zdaniem Związku dyżurni ruchu na stacjach obciążonych i LCS nie są w stanie na bieżąco monitorować, gdzie w danym momencie znajduje się pociąg, aby w należytych wyprzedzeniach go informować o odstępstwach w rozkładzie jazdy. W celu zminimalizowania sytuacji SPAD zaproponowaliśmy wnioski naprawcze.

Wystąpiliśmy do Spółki z wypracowanymi dwoma wnioskami dotyczącymi nowo zabudowanego urządzenia - tabletu z zainstalowanym Systemem Wspomagania Dróżnika Przejazdowego i zmiany do instrukcji Ir-7, których celem jest poprawa pracy dróżnika przejazdowego. Zgłoszone uwagi dotyczące jego użytkowania zostały zidentyfikowane przez Biuro Informatyki i usunięte. Zmiana do instrukcji Ir-7 nastąpi przy nowelizacji instrukcji.

Takimi działaniami zakończyliśmy rok 2024. To tylko mała część, czym zajmowała się Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”. Staraliśmy się wypracować korzystne rozwiązania i zadbać o interesy wszystkich pracowników. Ten rok pokazał, że wszyscy jesteśmy sobie potrzebni i od siebie zależni. To nie koniec reorganizacji, dziś już znamy strategię Spółki. Coraz głośniej słychać o nowych kierunkach, analizach To dopiero początek trudnych czasów dla pracowników PLK .



Fot. Archiwum SZIK

Małgorzata Jędrusik

ODPOWIEDŹ NA PISMO W SPRAWIE PLANOWANIA URLOPÓW

W związku z pismem Nr SZIK 03/01/2025 z dnia 14 stycznia 2025 r. w którym zostały sformułowane przez Państwa Organizację Związkową stwierdzenia o rzekomym zaniedbaniu ze strony Pracodawcy w zakresie planowania urlopów wypoczynkowych na 2025 r., rzekomym nieprzestrzeganiu przepisów art. 163 kodeksu pracy i w związku z tym rzekomym naruszeniu praw pracowników, Pracodawca wyraża sprzeciw wobec takich bezpodstawnych i niezasadzonych twierdzeń.

Żaden przepis kodeksu pracy ani uregulowań powszechnie obowiązujących z dziedziny prawa pracy nie wskazuje konkretnego terminu, którym pracodawca zobowiązany jest

rozpocząć proces planowania urlopów wypoczynkowych.

Nie bez znaczenia natomiast dla działań przygotowujących do rozpoczęcia procesu planowania urlopów wypoczynkowych w Spółce w 2025 r. (m.in. przygotowanie systemu) jest cały szereg zdarzeń, które miały miejsce na przełomie 2024 i 2025 r., na które Spółka absolutnie nie miała wpływu. Są to w szczególności: sytuacja związana z działaniami legislacyjnymi zakresie uznania Wigili za ustawowy dzień wolny od pracy i pojawiające się związane z tym pismo niewiadomych; następnie oczekiwanie zarówno na zakończenie procesu legislacyjnego jak podpisanie uchwalonej ustawy przez Pre-

zydenta (podpisana dopiero w dniu 24.12.2024 r., ale wchodząca w życie z dniem 1 lutego 2025 r.), a na koniec fakt skierowania przez Prezydenta podpisanej ustawy do Trybunału Konstytucyjnego w trybie kontroli następcej.

Wobec powyższego planowanie urlopowe w systemie informatycznym Spółki zostało uruchomione niezwłocznie jak tylko było to możliwe tj. w dniu 16.01.2025 r..

Podsumowując, należy stanowczo i zdecydowanie skonstatować, że w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nie doszło ani do zaniedbań w zakresie planowania urlopów wypoczynkowych ani do naruszenia w związku z tym praw pracowników, gdyż nie został zaniechany proces planowania urlopów wypoczynkowych na rok 2025 i będzie on przeprowadzony.

(red.)

WIĘKSZY WSKAŹNIK ZMIANOWOŚCI DLA INŻYNIERII RUCHU

W lutym br. Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” złożyła pismo do Zarządu PLK z wnioskiem o podwyższenie wskaźnika zmianowości w zespole inżynierii ruchu z obecnie obowiązującego do wysokości 5,5.

Związek uzasadnił swój wniosek potrzebami w zatrudnieniu wynikającymi przede wszystkim ze zmian w ogólnie obowiązujących przepisach, w tym w kodeksie pracy.

Są to:

- ustanowienie 24 grudnia (wigilia)

dniem wolnym od pracy,

- urlop opiekuńczy w wysokości 5 dni (nie tylko na dziecko),

- wprowadzenie 2 dni wolnych od pracy z powodu działania siły wyższej,

- urlop rodzicielski dla drugiego rodzica w wymiarze 9 tygodni,

- zmiany w kodeksie pracy od 19 marca 2025 r. polegające na wprowadzeniu nowego urlopu uzupełniającego urlop macierzyński w wymiarze do 15 tygodni (rodzicom wcześniaków i dzieci wymagających hospitalizacji po urodzeniu).

W piśmie czytamy także: „należy mieć także na uwadze wzrost absencji chorobowej spowodowanej wiekiem części pracowników, którzy są uprawnieni do emerytury w 2025 r. i latach następnych, a także wzrost urlopów macierzyńskich wśród pracowników przyjętych w ostatnim czasie.

Analizując powyższe, a szczególnie zmiany w ogólnie obowiązujących przepisach, które zwiększają możliwości korzystania przez pracowników z dodatkowych dni wolnych od pracy uważamy, że zwiększenie wskaźnika zmianowości do wysokości 5,5 jest zasadne”.

(red)

CZAS PRACY 2025

L.p	Miesiąc	Wymiar czasu pracy	Ilość dni wolnych od pracy wynikających z:	
			przypadających niedziel i świąt	przeciętnie pięciodniowego tygodnia pracy
1	styczeń	168	6	4
2	luty	160	4	4
3	marzec	168	5	5
4	kwiecień	168	5	4
5	maj	160	6	5
6	czerwiec	160	6	4
7	lipiec	184	4	4
8	sierpień	160	6	5
9	wrzesień	176	4	4
10	październik	184	4	4
11	listopad	136	8	5
12	grudzień	160	7	4
X	razem rok	1984	65	52

Informacje dotyczące wymiaru czasu pracy w 2025 r. obejmuje liczbę godzin pracy, dni roboczych, dni wolnych od pracy, w poszczególnych miesiącach zgodnie z obowiązującymi przepisami.

(red)



PUCHAR DLA OLSZTYNA

IV Halowy Turniej Piłki Nożnej o Puchar Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” pod patronatem Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność” przeszedł do historii. Partnerami wydarzenia

były: ZRK- DOM Sp. z o.o. w Poznaniu, Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymywania Infrastruktury Kolejowej Sp. z o.o. w Krakowie i Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe Sp. z o.o. w Gdańsku.

31 stycznia 2025 r. hala OSiR w Łowiczu stała się areną zmagania, aż 17 zespołów reprezentujących jednostki organizacyjne PLK oraz jej spółki zależne. W tym roku cztery drużyny po raz pierwszy wzięły udział w rozgryw-



Siedemnaście drużyn wzięło udział w tegorocznych rozgrywkach, wśród nich były reprezentacje ZLK: Olsztyn, Skrażysko-Kamienna, Częstochowa, Tarnowskie Góry, Szczecin, Kraków, Łódź, Ostrów Wielkopolski, Sosnowiec.



Czwarte miejsce wywalczyła drużyna ZLK Tarnowskie Góry.



Trzecie miejsce w turnieju zajęła reprezentacja ZLK Częstochowa.



Drużyna ZLK Skarżysko-Kamienna z pucharem i nagrodami za drugie miejsce w turnieju (po prawej stronie R. Konieczny prezes Fundacji Grupy PKP).



Wśród uczestników turnieju były także drużyny z Centrali PLK, Trakcji S.A., Zakładu Maszyn Torowych, PNI, Cetrum Realizacji Inwestycji i DOLKOM Wrocław.



Za czwarte miejsce puchar drużynie z Tarnowskich Gór wręczył Piotr Pazera, zastępca przewodniczącego SZIK.



W imieniu Piotra Wyborskiego prezesa PLK, puchar zwycięzcom wręczył Adam Adamski dyrektor ZLK Łódź.



Za pierwsze miejsce w turnieju drużynie ZLK Olsztyn puchar SZIK wręczył przewodniczący Henryk Sikora.



Zwycięzca turnieju reprezentacja ZLK Olsztyn, która zadebiutowała w turnieju SZIK.



Drużyna PPM-T w Gdańsku spółka z o.o. - partner IV halowego turnieju piłki nożnej.



Drużyna ZRK-DOM Poznań sp. z o.o. partner IV halowego turnieju piłki nożnej.



Członkowie Rady SZIK, którzy uczestniczyli w wydarzeniu na hali w Łowiczu.

kach, co z pewnością dodało turniejowi wyjątkowego kolorytu. W turnieju rozegranych zostało 36 meczów, w których wzięło udział ok. 170 zawodników.

Zawodnicy nie oszczędzali sił, a

kibice mogli podziwiać mnóstwo efektownych akcji i dramatycznych zwrotów sytuacji. Nie zabrakło emocjonujących, a nawet nerwowych momentów. Dwa mecze ćwierćfinałowe i jeden półfinałowy oraz sam finał rozstrzyga-

ły zwycięzcę dopiero po serii rzutów karnych.

Największą niespodzianką turnieju było zwycięstwo reprezentacji ZLK Olsztyn (po raz pierwszy uczestniczyła w naszym turnieju), która w finale po

Dokończenie na stronie 10

SPRAWY INWESTYCJI NA SPOTKANIU Z „SOLIDARNOŚCIĄ”

W dniu 05.02.2025 r. Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” (SZIK) na wniosek Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” działającej w Centrum Realizacji Inwestycji (CRI), zorganizowała spotkanie z udziałem osób odpowiedzialnych ze strony pracodawcy za realizację inwestycji w PLK.

W spotkaniu uczestniczyli m. in.: Marcin Mochocki, członek Zarządu ds. realizacji inwestycji, Piotr Majerczak, dyrektor CRI, Jolanta Pawluk zastępca dyrektora CRI, Iwona Kriger, przewodnicząca Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w CRI i Henryk Sikora, przewodniczący SZIK.

Głównymi tematami spotkania były przyporządkowanie projektów poszczególnym Regionom CRI i skutki tego dla pracowników, plan zatrudnienia w 2025 r., problemy występujące w realizacji inwestycji oraz system premiowania pracowników realizujących zadania inwestycyjne.

Prezes Mochocki poinformował, że 2024 r. Spółka w obszarach inwestycyjnych zamyka wynikiem ponad 10 mld zł. W ocenie Zarządu nie jest to wynik zadawalający. Wpływ na taki stan rzeczy miały m. in. aktualizacje na poziomie Ministerstwa Infrastruktury, które przekładały się na uzyskanie akceptacji finansowej. Zakres ten obejmował Krajowy Program Odbudowy (KPO) oraz Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej (Kolej+), Rządowy program budowy i modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025.

Bieżący rok i kolejne lata wymagają przyspieszenia ze względu na terminy wydatkowania środków unijnych. Przykładem jest KPO, którego zakończenie przewidziano na wrzesień 2026 r.

Pamiętajmy, że takie ogromne realizacje skupiają często wszystkie branże tworzące infrastrukturę kolejową, a to powoduje duże wyzwania dla osiągnięcia wyznaczonych terminów realizacyjnych. Członek Zarządu ds. realizacji inwestycji podkreślił – „...prace nad usystematyzowaniem zakresu inwestycji to wysiłek zarządczy ostatnich miesięcy, który wraz z Panem Piotrem Majerczakiem – Dyrektorem CRI wykonaliśmy koncentrując się na optymalizacji liczby branż przez które przechodzi projekt. Takie podejście powinno umo-

żliwić realizację zakładanego pakietu inwestycji KPO...”.

W tym roku wartość ogłoszonych przetargów ma wynieść ok. 15 mld zł, a do połowy lutego będzie to kwota na poziomie ok. 10 mld zł. W odpowiedzi na tak dużą skalę zadań został przygotowany plan rozwoju osobowego z podziałem na regiony (dodatkowe etaty). Na koniec zapewnił o swoim wsparciu w obszarach uproszczenia procesów inwestycyjnych oraz poprawę organizacji pracy (wyeliminowanie zbędnych czynności np. lawina tabel do wypełnienia).

W kolejnym wystąpieniu dyrektorzy CRI odpowiadając na pytania zebranych omówili wyzwania pracownicze w 2025 r. do których należą:

- etaty (plan ok. 60 nowych etatów w całej jednostce organizacyjnej),
- fluktuacja kadr (prognozy na poziomie ok 200 osób),
- nabycie praw emerytalnych (ok. 90 osób).

Kończąc ten zakres tematyczny wskazano, że osób o kwalifikacjach „inwestycyjnych” na rynku pracy jest relatywnie niewiele, a przy obecnej skali bezrobocia w Polsce trudno pozyskać odpowiedniego pracownika.

Jak wskazali zebrani przedstawiciele „Solidarności”, pracownicy dostrzegają niedoskonałość systemu naliczania premii inwestycyjnej. Takim przykładem mogą być różnice wysokości premii pomiędzy pracownikami z tego samego projektu przy pełnym zaangażowaniu godzinowym (brak urlopu, świadczenia chorobowego itp.). Nie zabrakło uwag do premii nagrodowej na koniec realizacji projektu. Podkreślono długi okres rozliczenia projektu, co skutkuje wydłużeniem czasu wypłaty świadczenia nagrodowego pracownikom.

W odpowiedzi na zadane pytania dyrektorzy poinformowali o utworzeniu Zespołu z udziałem przedstawicieli biur CRI, IRF, IZ, biorących udział w procesie przenoszenia nakładów na środki trwałe. Grupa tych ekspertów wypracuje mechanizmy umożliwiające rozliczanie projektu przez cały czas jego trwania, a nie jak to jest teraz na koniec projektu. Takie podejście powinno zapewnić terminowe rozliczenie projektu i wypłatę premii nagrodowej po 30 dniach po tym terminie.

Dalszym działaniem pracodawcy będzie wypracowanie sposobu przekazywania pracownikom informacji na temat zasad naliczania premii za realizację zadań inwestycyjnych. Dyrekcja CRI potwierdziła świadomość tych niedoskonałości, szukając rozwiązań pozwalających spełnić podstawowy cel premii jakim jest motywacja pracowników uczestniczących w procesie inwestycyjnym.

Podsumowując, spotkanie było okazją do przedstawienia wyzwań i planów na przyszłość, a także do wypracowania zmian w obszarze usprawnienia pracy i nadzieją na przekazanie jasnych zasad motywowania pracowników poprzez wypłaty premii.

Andrzej Van-Selow

TUZ - UBEZPIECZENIE „SOLIDARNOŚCI” ZAWIERA TAKŻE CZĘŚĆ KOMUNIKACYJNĄ

Jako pracownik Polskich Linii Kolejowych pełnisz niezwykle odpowiedzialną funkcję, zapewniając bezpieczeństwo i sprawne funkcjonowanie ruchu kolejowego. Często przemieszczasz się służbowym autem między rejonami pracy, co zwiększa ryzyko wypadków zarówno na drodze, jak i na terenie kolejowym. Dlatego tak ważne jest, abyś miał odpowiednie ubezpieczenie, które zapewni ochronę zarówno w trasie, jak i w miejscu pracy.

Ubezpieczenie TUZ oferuje:

- niską składkę – 4 zł/miesiąc,
- pokrycie kosztów materialnych,
- obsługę prawną,

Nie zostawiaj swojego bezpieczeństwa przypadkowi! Skorzystaj z ubezpieczenia przygotowanego specjalnie dla członków NSZZ „Solidarność” i zyskaj pewność, że jesteś chroniony w każdej sytuacji. **Skontaktuj się z przedstawicielem związku i poznaj szczegóły!**

Piotr Pazera

TA WŁADZA WALNIE TAKŻE W CIEBIE „ZIELONYM ŁADEM”



Już niedługo, bo od 2027 r. wejda w życie kolejne przepisy w ramach Europejskiego Zielonego Ładu. Jednym z nich będzie system ETS 2, który obejmie gospodarstwa domowe korzystające z paliw kopalnych, a także transport drogowy.

W sektorze transportu Unia postu-

luje, by od 2035 r. wszystkie nowe samochody osobowe i dostawcze były bezemisyjne. Oznacza to w praktyce, że jeżeli będziemy chcieli mieć nowy samochód to tylko o napędzie elektrycznym.

W przypadku budownictwa unijna dyrektywa wskazuje, że nowe budynki publiczne muszą być zeroemisyjne od 2028 r., a prywatne od 2030 r., co oznacza, że nie będą mogły być ogrzewane węglem i gazem.

To czym będziesz ogrzewał swój dom za 5 lat? To jakie będziesz płacił rachunki za energię elektryczną? To skąd będziemy mieć prąd skoro ten

rząd chce pozamykać polskie kopalnie z równoczesną biernością, a właściwie niechęcią do jakichkolwiek działań mających na celu pozyskanie przez Polskę energii elektrycznej z atomu?

„Solidarność” od dawna protestuje przeciwko chorej ideologii Zielonego Ładu i patologicznym pomysłom brukseelskiego lewactwa, które chce „zbawić świat” uderzając w zwykłych ludzi. Nie zgadzamy się na unijny ekoterror wiernie wdrażany przez niemieckich namiestników w Polsce.

„Solidarność” podkreśla, że to właśnie restrykcyjna polityka klimatyczna jest powodem likwidacji wielu zakładów i miejsc pracy w naszym kraju – w szczególności w sektorach górnictwa, energetyki, motoryzacji, rolnictwa czy hutnictwa.

Henryk Sikora

ZEBRANIE W SUCHEJ BESKIDZKIEJ



Fot. H. Sikora

To ważne aby mieć dobrze zorganizowane struktury związku na poziomie zakładu i sekcji eksploatacji

Paragraf 19, pkt. 7 Statutu NSZZ „Solidarność” mówi, że „organizacje zakładowe i międzyzakładowe tworzą, w miarę potrzeby, niższe jednostki organizacyjne Związku.

Niższymi jednostkami organizacyjnymi Związku są w szczególności: organizacje wydzielone, oddziałowe, koła oraz organizacje podzakładowe”.

Komisje oddziałowe lub koła idealnie wpisują się w strukturę jednostek organizacyjnych PLK. W każdym z zakładów linii kolejowych działają co najmniej dwie sekcje eksploatacji (ISE), a w niektórych nawet pięć co umożliwia na zorganizowanie tyle samo kół co sekcji dodając Koło zrzeszające członków związku z biura zakładu.

Posłużę się przykładem działalności Koła NSZZ „Solidarność” w ISE Sucha

Beskidzka, które jest utworzone przez Zakładową Organizację w Zakładzie Linii Kolejowych w Nowym Sączu, któremu przewodniczy Jakub Barzyczak.

W siedzibie ISE Sucha Beskidzka 3 lutego 2025 r. odbyło się zebranie członków „Solidarności”, na którym obecni byli m.in. Roman Piotrowski, przewodniczący Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w ZLK N. Sącz, Włodzimierz Zemboł, dyrektor zakładu, Józef Syc, naczelnik sekcji oraz Henryk Sikora, Przewodniczący Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”.

Zebranie było doskonałą okazją do przybliżenia działań Związku w zakładzie i w PLK. Dyrektor skupił się głównie na sprawach bieżących i zadaniach nałożonych na zakład sądecki w tym inwesty-

cjach na liniach: Sucha B.- Żywiec, Wadowice-granica województwa (w kierunku Bielska Białej), Stary Sącz - Granica Państwa, Chabówka - Nowy Sącz i budowie nowej linii z Piekietka do Podłęża.

W dyskusji o bieżących sprawach sekcji przypomniano, że zwrotniczy mobilny działa od kilku lat z tą różnicą, że zamiast samochodu porusza się on pomiędzy stacjami pociągami. Od lat ISE pracuje nad optymalizacją zatrudnienia, głównie w zespole dróżników przejazdowych (od 2017 r. zlikwidowano 18 strażnic przejazdowych, 3 nastawnie i 1 SKP). Zwrócono uwagę na prawie dwukrotny wzrost pociągów na linii kolejowej do Zakopanego, a także na braki pracowników w zespole dyżurnych ruchu. Poruszono również wiele innych spraw pracowniczych.

„Solidarność” zawsze była blisko ludzi bo taka jest geneza powstania i funkcjonowania naszego Związku, takie mamy zadania statutowe i tego musimy pilnować. Nie możemy zaniedbywać kontaktów bezpośrednich z naszymi członkami, a temu właśnie służą zebrania w sekcjach.

Trudno sobie wyobrazić, że zebrania na poziomie ISE mają miejsce raz na pięć lat, na koniec kadencji, gdy należy przeprowadzić wybory (najczęściej są wybierani delegaci na zebranie zakładowe), a niestety takie przykłady mają miejsce.

Dlatego zachęcam do budowania mocnych organizacji na fundamencie sekcji (w niektórych miastach w Polsce liczebnie są one jak zakład pracy) bo przede wszystkim tam mamy zaplecze do związkowych akcji oraz kadr i w sekcjach musimy być widocznymi.

Henryk Sikora

INWESTYCJE TO LUDZIE



PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. od wielu lat realizują szeroki wachlarz inwestycji kolejowych, których celem jest modernizacja infrastruktury kolejowej w Polsce, rozwój nowoczesnych linii oraz zwiększenie liczby i jakości przewozów pasażerskich i towarowych.

Warto zadać sobie pytanie: kto realizuje te projekty w Spółce PLK? Być może ten artykuł pomoże dostrzec i docenić trud inwestycyjny „kolejarzy”. Bez nas nie ma i nie będzie inwestycji, bo... zwyczajnie same się nie zrealizują! Nad prawidłowym przebiegiem procesu inwestycyjnego czuwa sztab ludzi: wyspecjalizowana kadra fachowców z wielu branż.

Rola Centrum Realizacji Inwestycji

Centrum Realizacji Inwestycji (CRI) to wyspecjalizowana jednostka organizacyjna PLK działająca w pięciu regionach: Region Centralny (Warszawa), Region Północny (Gdańsk), Region Południowy (Kraków), Region Śląski (Wrocław) i Region Zachodni (Poznań).

Zgodnie z przepisami Prawa Budowlanego, CRI pełni funkcję inwestora, a na gruncie Prawa Zamówień Publicznych działa jako zamawiający. W mniejszym zakresie podobne funkcje realizują zakłady linii kolejowych w ramach działalności inwestycyjnej. Integralną część ekosystemu inwestycyjnego stanowią

również spółki zależne od PLK, które odgrywają istotną rolę w projektach modernizacyjnych i rozwojowych.

Proces inwestycyjny, czyli od pomysłu po realizację

Inwestycje infrastrukturalne, zwłaszcza kolejowe, to złożony proces składający się z wielu etapów. Obejmuje on m.in.: przygotowanie dokumentów administracyjnych i projektowych, realizację prac budowlanych czy odbiór

techniczny i finalne rozliczenie inwestycji. W efekcie powstaje nowa, zmodernizowana lub wyremontowana linia kolejowa. Każdy etap tego procesu jest realizowany przez ludzi, którzy posiadają odpowiednią wiedzę i doświadczenie.

Pracownicy CRI i członkowie Zespołu Oceny Projektu Inwestycyjnego (ZOPI) od samego początku dbają o szczegóły. Znają stan techniczny linii kolejowych, potrafią wskazać ograniczenia prędkości, utrudnienia dla podróżnych i przewoźników, a także zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Na etapie studium wykonalności analizują techniczne i ekonomiczne aspekty projektów, definiując kluczowe parametry modernizacji, takie jak kategorie linii, prędkości drogowe i eksploatacyjne, obciążenia, rodzaj peronów czy systemy sterowania ruchem kolejowym. Dzięki ich pracy projektanci techniczni opracowują projekty, które odpowiadają rzeczywistym potrzebom.

Nad przebiegiem budowy czuwają zespoły kierowników kontraktu, najczęściej składające się z 2–3 osób. Odpowiedzialność spoczywająca na ich barkach jest ogromna – muszą posiadać wszechstronną wiedzę techniczną oraz znajomość przepisów prawa, finansów publicznych i procedur administracyjnych. Przykładowo drogowiec musi znać podstawy z zakresu sieci trakcyjnej, automatyk powinien orientować się w konstrukcji mostów, a teletechnik

powinien rozróżniać typy rozjazdów.

Kluczowa rola kapitału ludzkiego

Osoby o kwalifikacjach inwestycyjnych są rzadkością na rynku pracy. Większość specjalistów zdobywa swoje doświadczenie właśnie w PLK, gdzie uczą się kompleksowego procesu inwestycyjnego – od studium wykonalności, przez projekty techniczne, aż po realizację budowlaną. PLK inwestują w swoich pracowników, organizując szkolenia specjalistyczne i wspierając podnoszenie kwalifikacji zawodowych. Jednak kapitał ludzki jest najtrudniejszy do odtworzenia – to ludzie stanowią o potęgze firmy.

Zbliżająca się kumulacja kilku programów inwestycyjnych, takich jak Krajowy Plan Odbudowy (KPO), Kolej+ czy Rządowy Program Budowy i Modernizacji Przystanków (2021–2025), wymaga ogromnych zasobów ludzkich i finansowych.

Szanowny Pracodawco, dbajmy o naszych specjalistów! Kadra inwestycyjna to fundament sukcesu projektów infrastrukturalnych. Na rynku pracy nie czekają tłumy gotowych fachowców – ich doświadczenie i wiedza są bezcenne.

Inwestycje to ludzie. Ludzie to inwestycje. Dbajmy o siebie wzajemnie, by z sukcesem realizować ambitne cele i sprostać przyszłym wyzwaniom.

Andrzej Van-Selow

Dokończenie ze strony 7

serii rzutów karnych pokonała drużynę ZLK Skarżysko-Kamienna.

Drużyna ze Skarżyska po raz drugi z rzędu musiała zadowolić się drugim miejscem, ale – jak mówi popularne przysłowie – do trzech razy sztuka. Należy przypomnieć, że w każdym z dotychczas rozegranych czterech turniejów za każdym razem zwyciężała inna drużyna.

Podium uzupełniła ekipa ZLK Częstochowa, a tuż za nią uplasowała się drużyna ZLK Tarnowskie Góry.

Wszyscy uczestnicy otrzymali nagrody indywidualne (koszulki techniczne), a drużyny pamiątkowe statuetki oraz dyplomy. Dla czterech najlepszych drużyn ufundowano puchary, które wręczali: przewodniczący

Dokończenie na stronie 12

W ZESZŁYM ROKU ŻÓLTE NAKLEJKI ZAPOBIEGŁY PONAD 1100 ZDARZENIOM

numer

skrzyżowania:

003 299 660

W razie wypadku lub zagrożenia wypadkiem tel.: 112

W razie awarii tel.: +48 012 345 678, +48 01 23 45 678

8560 zgłoszeń na numer alarmowy 112, 764 przypadki wprowadzenia ograniczenia prędkości i 402 wstrzymania ruchu pociągów – dzięki systemowi Żółtych Naklejek PLK system kolejowy w Polsce staje się coraz bezpieczniejszy. W zeszłym roku spadła liczba wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych.

Żółte naklejki to system bezpieczeństwa wdrożony w połowie 2018 roku na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Dzięki naklejkom każdy użytkownik drogi, widząc niebezpieczną sytuację na przejeździe, ma możliwość szybkiego kontaktu ze służbami, które zareagują we właściwy sposób.

W zeszłym roku zanotowano 8560 zgłoszeń na numer alarmowy 112 z wykorzystaniem żółtych naklejek z przejazdów (w 2023 r. – 7963). W 764 przypadkach wprowadzone zostały ograniczenia prędkości na liniach i wydane maszynistom polecenia ostrożnej jazdy (w 2023 r. – 499). W 402 razy ruch pociągów był wstrzymywany (w 2023 r. – 275). Wprowadzone dodatkowe procedury bezpieczeństwa zapobiegły łącznie 1166 potencjalnym zdarzeniom na przejazdach lub w ich pobliżu.

W zeszłym roku na przejazdach kolejowo-drogowych doszło do 163 wypadków i kolizji – to o 14 mniej niż rok wcześniej. Mniej było także ciężko rannych: 15 w zeszłym roku, 21 w 2023 roku. W porównaniu zeszłego roku do 2023 więcej było zabitych.

99% wszystkich zdarzeń na przejazdach powodują kierowcy, którzy lekceważą przepisy i nie zatrzymują się przed znakami STOP i włączonymi sygnalizatorami. Kierowca, który spowoduje wypadek, musi liczyć się z wie-

loma konsekwencjami. Oprócz mandatu lub sprawy w sądzie spoczywa na nim odpowiedzialność finansowa za szkody wyrządzone uczestnikom zdarzenia, zniszczoną infrastrukturę, tabor kolejowy oraz zmiany w kursowaniu pociągów.

Aby uniknąć wypadku na przejeździe, kierowcy powinni pamiętać o 5 prostych zasadach:

1. Kiedy zbliżasz się do przejazdu, zwolnij i zachowaj szczególną ostrożność;
2. Zawsze zatrzymuj się przed znakiem STOP lub migającym czerwonym światłem;
3. Gdy roгатki zamknęły się lub nawet dopiero opadają – nigdy nie próbuj ich omijać; Poczekać, aż znowu będą w pełni podniesione, a sygnalizator się wyłączy – dopiero wtedy kontynuuj jazdę;
4. Nie wjeżdżaj na tory, jeśli nie masz możliwości zjazdu z drugiej strony;
5. Jeśli jesteś zagrożony na przejeździe lub jesteś świadkiem niebezpiecznej sytuacji – skorzystaj z Żółtej Naklejki PLK.

Rozejrzyj się za Żółtą Naklejką PLK – może uratować Twoje życie

Żółte naklejki umieszczone są zawsze od wewnętrznej strony krzyża świętego Andrzeja albo na napędach rogatek od strony torów. To dlatego, że jeśli samochód utknie na torach lub między rogatekami, wówczas kierowca szybko ją zobaczy i będzie mógł z niej skorzystać.

Na żółtych naklejkach widnieją trzy numery:

1. indywidualny identyfikacyjny danego przejazdu (numer skrzyżowania);

2. alarmowy 112;
3. do służb technicznych PLK („w razie awarii”).

W przypadku zagrożenia, jeśli kierowca zadzwoni na 112 i poda numer przejazdu, operator natychmiast określi dokładnie, gdzie się znajduje. Następnie dyżurny ruchu PLK SA będzie miał możliwość zatrzymać pociąg lub nakazać maszyniście, by zwolnić.

ŻNPLK pomagają także zgłosić awarię na przejazdach. Wystarczy jeden telefon i służby techniczne będą mogły szybko zareagować, gdy np. roгатka jest połamana lub uszkodzona, roślinność zasłania widoczność lub oznakowanie przejazdu albo jeśli na przejeździe są zdewastowane czy odwrócone znaki drogowe.

Kierowcy, pamiętajcie: w razie potrzeby zawsze możecie **wyłączyć roгатkę. Jeśli jesteście na przejeździe, a szlabany się zamknęły, to nie czekajcie, wyłączcie roгатkę, zjedźcie z toru i skontaktujcie się ze służbami, korzystając z Żółtej Naklejki.**

Więcej informacji na temat projektu Żółta Naklejka PLK i kampanii społecznej „Bezpieczny Przejazd” oraz realizowanych w jej ramach działań można znaleźć na stronie

www.bezpieczny-przejazd.pl

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



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 Jędrusiak, Roman Kowalski, Andrzej Van-Selow.

DRUK i SKŁADANIE: Agencja Reklamowo-Wydawnicza NAVIA s.c. Halina Cygnarowicz, Anna Tereszyńska, ul. Wojewódzka 24/3, 40-026 Katowice; tel.: 32 782 61 62, www.navia.pl. Koordynator projektu: Anna Tereszyńska.

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania zmian tytułów i w tekstach.



Fot. M. Podjacki

Związkowcy z SZIK z Gdańska, Łodzi i Krakowa.



Fot. M. Podjacki

Wśród pikietujących byli także związkowcy z Nowego Sącza i Tarnowskich Gór.

ogrzewanie mieszkań, a także dyrektywę budynkową, która zmusi właścicieli nieruchomości do kosztownego dostosowania domów do wymogów polityki klimatycznej.

„Jesteśmy ponad 20 lat w Unii Europejskiej. Ciężko pracowaliśmy na to, aby polska gospodarka się rozwijała. Dzisiaj znowu chcą naszą gospodarkę zdławić. Wymyślili Zielony Ład, żeby polski pracownik znowu był w swoim kraju niewolnikiem. Chcą nas zaorać, ale my na to nie pozwolimy” – powiedział Piotr Duda.

W imieniu kolejarzy głos zabrał przewodniczący Krajowego Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność” Zdzisław Jasiński, który kolejny raz upomniał się o naszych kolegów z PKP Cargo, o pracowników zwalnianych z tej spółki, o jej niszczenie. Pytał - co dla tej spółki zrobił Polski rząd, żeby ją ratować?

Przypominamy, że NSZZ „Solidarność” w ubiegłym roku rozpoczęła zbiórkę podpisów pod ogólnopolską inicjatywą obywatelską zorganizowania referendum w sprawie odrzucenia tzw. Zielonego Ładu. Chodzi o to aby każdy z nas mógł się w tej sprawie wypowiedzieć. Jeśli jeszcze nie poparliście tej inicjatywy, to możecie to uczynić w swojej komisji zakładowej lub regionie. Zachęcamy do wsparcia najbardziej demokratycznej formy wypowiedzenia się jaką jest referendum.

Roman Kowalski

Dokończenie ze strony 10

cy SZIK Henryk Sikora (puchar SZIK NSZZ „Solidarność”), dyrektor ZLK Łódź Adam Adamski puchar ufundowany przez Prezesa PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Piotra Wyborskiego oraz Radosław Konieczny, prezes Fundacji Grupy PKP (drużynie, która zajęła drugie miejsce). Wiesław Pełka, były przewodniczący SZIK wręczył puchar za zajęcia trzeciego miejsca, a Piotr Pazera, zastępca przewodniczącego SZIK uhonorował drużynę, która zajęła czwarte miejsce w turnieju.

Trzy najlepsze drużyny otrzymały również vouchery na zakup sprzętu sportowego (o wartości 1000 zł, 500 zł i 250 zł), które wręczył pan Marci-

na Antczaka, reprezentującego firmy: LOFT-MAL Wykończenia Wnętrz, TERMOENERGOBUDOWA Sp. z o.o.

Hala OSiR w Łowiczu była 31 stycznia br. prawdziwym piłkarskim centrum kolejowej społeczności. Tradycyjnie jak co roku miejsce rozgrywek udekorowano flagami i banerami „Solidarności”, a organizatorzy wydarzenia zadbali o odpowiednią oprawę turnieju. W hali zadebiutował nowy baner SZIK, o wymownej i wieloznacznej treści „Z nami na szczyt”. Nad sprawnym przebiegiem turnieju czuwał zaangażowany zespół organizatorów, a zawodnikom i kibicom czas umilała profesjonalna oprawa muzyczna.

Nie zabrakło również solidnego

wsparcia dla sportowców – organizatorzy zapewнили catering oraz napoje, które pomagały uczestnikom utrzymać formę przez cały dzień ciężkich zmagania.

W tym miejscu chcielibyśmy złożyć serdeczne podziękowania wszystkim, którzy wspierali to wydarzenie, zawodnikom za pasję, determinację, sportowego ducha rywalizacji oraz przede wszystkim postawę „fair play”. Wielkie brawa należą się również członkom KZ NSZZ „Solidarność” w ZLK Łódź oraz osobom, które z ogromnym zaangażowaniem uczestniczyły w przygotowaniu turnieju. Dzięki ich staraniom kolejowy świat mógł cieszyć się sportowymi emocjami na najwyższym poziomie.

Czekamy na kolejną edycję turnieju i już teraz nie możemy się doczekać, kto za rok sięgnie po tytuł mistrza!

Andrzej Van-Selow

Wyniki turnieju zostały zamieszczone na stronie: www.plk.ksk.org.pl



PRZEKAZAŁ 1,5%

NA FUNDACJĘ

GRUPY PKP

KRS: 0000499069