

NSZZ

SOLIDARNOŚĆ

nr 02 (190)
luty 2023 r.

W PEELKA

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



NA HALI O PUCHAR SZIK

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” (SZIK) zorganizowała II Halowy Turniej Piłki Nożnej. Został on rozegrany 3 lutego 2023 r. w hali OSIR w Łowiczu pod patronatem Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność”. Patronami wydarzenia były spółki z Grupy PLK: Dolkom Wrocław, PNUIK Kraków i ZRK-DOM Poznań.

Okazały puchar dla zwycięzcy turnieju ufundował Andrzej Adamczyk, Minister Infrastruktury. Trzydzieści kompletów nagród dla każdego zawodnika z trzech najlepszych drużyn przekazała spółka PKP Polskie Linie Kolejowe.

Celem wydarzenia była promocja aktywności fizycznej i zdrowego stylu

Dokończenie na stronie 7

ZATRUDNIENIE, ZUZP I WZROST WYNAGRODZEŃ

W ostatnich tygodniach bieżącego roku w PLK zauważalnym jest wyjątkowo duże zainteresowanie pracowników Spółki skutecznym rozwiązaniem umowy o pracę w związku z nabyciem prawa do emerytury. Dotyczy to w mniejszym stopniu pracowników, którzy posiadają prawo do emerytury pomostowej, lecz w większości tych, co nabyli prawo do emerytury wynikającej z przepisów ogólnych. Ilość odejść bije rekordy. W zakładach linii kolejowych, w samym tylko miesiącu lutym br. odeszło po kilkudziesięciu pracowników.

Motywacją dla osób posiadających uprawnienia do emerytury jest nadzwyczaj korzystny przelicznik wynikający z przepisów ZUS (średnia prognozowana długość życia

Dokończenie na stronie 4

ODLICZENIE SKŁADKI CZŁONKOWSKIEJ

Składki na NSZZ „Solidarność” każdy członek związku może odliczyć od dochodu w PIT-37 po otrzymaniu od pracodawcy PIT-11.

Od 1 stycznia 2022 r. podatnik może odliczyć ulgę z tytułu płatnych składek członkowskich na rzecz związków zawodowych. Odliczenia tego będzie można dokonać w zeznaniu PIT-37 składanym za 2022 r. do dnia 30.04.2023 r. zgodnie z art. 26 ust 1 pkt 2c Ustawy o Podatku Dochodowym od Osób Fizycznych.

Odliczeniu od dochodu podlegają składki członkowskie wpłacane w danym roku podatkowym jednak nie więcej niż 500 zł (odliczamy składkę od dochodu, a nie od podatku). Muszą to być składki opłacone w danym roku, a nie składki należne wobec związku zawodowego.

Dokończenie na stronie 5

SZIK POPIERA POWRÓT PKP ENERGETYKA POD KONTROLĘ PAŃSTWA

Rada Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” obradująca 9 stycznia 2023 r. poparła zakup akcji PKP Energetyka przez Konzern energetyczny Polska Grupa Energetyczna (PGE).

Przyjęła w tej sprawie swoje stanowisko, które zostało przekazane do właściwych ministerstw i instytucji. Jego treść publikujemy poniżej.

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” z zadowoleniem przyjęła do wiadomości fakt, że po 7 latach od sprzedaży spółki PKP Energetyka ponownie wraca ona w polskie ręce.

Zakup akcji tej strategicznej spółki kolejowej od funduszu inwesty-

Dokończenie na stronie 11

Z PRAC RADY NADZORCZEJ PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

26 stycznia 2023 r.

Po raz pierwszy w 2023 r. Rada Nadzorcza PKP Polskie Linie Kolejowe spotkała się na swoim posiedzeniu, w dniu 26 stycznia. Obrady zostały poprzedzone spotkaniem Komitetu Audytu Rady Nadzorczej, który prowadził czynności nadzorcze i przyjął sprawozdanie z działalności Komitetu Audytu za 2022 r. oraz spotkał się z firmą audytorską, która przeprowadzi badania sprawozdań Spółki PLK i Grupy PLK za 2022 r.

Rozliczanie inwestycji

Rada Nadzorcza wykonując czynności nadzorcze zajmowała się rozpatrzeniem comiesięcznej informacji Zarządu, w sprawie realizacji inwestycji. Dotyczyła ona realizacji planu inwestycyjnego na 2022 r. (wykonanie nakładów i wskaźników rzeczowych) oraz realizacji Krajowego Programu Kolejowego, jako programu wieloletniego.

Przeanalizowane zostały inwestycje, na których występują największe opóźnienia. Największe niewykonanie robót występuje na inwestycjach: E59 Poznań-Szczecin Dąbie, GSM-R, E59 Wronki-Słonice, tunel w Łodzi, E75 Czyżew-Białystok, Szczecińska Kolej Metropolitalna, porty Szczecin i Świnoujście, E30 Kędzierzyn Koźle-Opole, E20 Sochaczew-Swarzędz, linie kolejowe: 38 Ełk-Giżycko i 25 Skarżysko Kamienna-Sandomierz.

Przyczyny opóźnień w realizacji inwestycji są bardzo złożone i często Spółka nie ma na nie wpływu. Głównie odnosi się to do wykonawców (braki i coraz droższe materiały, wzrosty cen, problemy ze znalezieniem podwykonawców itp.), którzy w wielu przypadkach wykazują ograniczony potencjał wykonawczy, co skutkuje mniejszym wykonaniem robót, niż wynika to z umowy.

Realizacja planów inwestycyjnych (szczególnie tych wieloletnich) utrudniona jest z powodu braku środków, z Krajowego Programu Odbudowy (KPO) i w konsekwencji wstrzymania niektórych przetargów, na roboty modernizacyjne (Spółka wstrzymała ok. 20 przetargów z powodów braku ich finansowania). Niewypłacenie przez Komisję Europejską należnych Polsce

środków finansowych z KPO powoduje wymierne straty dla PLK, spółek zależnych oraz wykonawców i podwykonawców, realizujących modernizację linii kolejowych.

Rozliczanie inwestycji to również czas na rozliczenie osób odpowiedzialnych za ich realizację i nadzór, na każdym szczeblu organizacyjnym Spółki. Zostały już wyciągnięte konsekwencje służbowe wobec pracowników, którzy w związku z brakiem właściwego nadzoru, rażąco zaniedbań, nierzetelnego wykonywania zadań i raportowania stanu inwestycji zostali ukarani (zmiana stanowiska na niższe, obniżenie wynagrodzenia, obniżenie naliczonych premii), wypowiedziano im umowę o pracę albo są w trakcie postępowania wyjaśniającego.

Niestety nasilenie postępowań dyscyplinarnych (rozliczeń) w Centrum Realizacji Inwestycji jest widoczne i dotyczy ok. 30 osób (z 11 pracownikami rozwiązano umowy o pracę).

Z informacji udzielonych przez Zarząd wynika że pomimo dużego wysiłku i determinacji nie uda się wykonać planu inwestycyjnego na 2022 r. (pomimo tego wartościowo będzie to jeden z najlepszych wyników Spółki).

Dalsze problemy z ERTMS/GSM-R

ERTMS/GSM-R (Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej, który zapewnia operacyjną komunikację głosową i transmisję danych, użytkownikom sieci na infrastrukturze PLK) jest projektem obciążonym wieloma ryzykami, od samego początku jego realizacji. Okazał się zdecydowanie bardziej złożony niż zakładano przy rozstrzygnięciu przetargu na jego wykonanie. Realizuje go spółka Nokia, bazując jednak na wielu podwykonawcach, którzy zgłaszają różne problemy (m.in. wzrost cen materiałów i kosztów wykonawstwa robót, upadłość kluczowych podwykonawców).

Sytuacja podwykonawców i ich podejście do terminowej realizacji robót jest obecnie decydująca w realizacji całego projektu. Obciąża to Nokię, ale przede wszystkim uderza w PLK, w zakresie realizacji przyjętych w har-

monogramie terminów i jakości robót oraz ostatecznych ich kosztów.

Częścią projektu realizowanego na terenie całego kraju jest wykonanie obiektów radiokomunikacyjnych (wieże) i zabudowa rurociągów kablowych, dla linii światłowodowych.

Sytuacja finansowa

Rada prowadzi stały monitoring wyników ekonomiczno-finansowych PLK. Zarząd przedstawił i omówił wyniki za okres styczeń-listopad 2022 r. Wynika z nich, że są one korzystniejsze niż planowano. Jest to spowodowane przede wszystkim uzyskaniem wyższych przychodów z udostępniania linii kolejowych, z tytułu dzierżawy i reklamy, ze sprzedaży złomu (wyższe ceny uzyskiwane na aukcjach i większa ilość sprzedanego złomu) oraz wyższych środków publicznych, które PLK otrzymała.

Wyższe przychody z udostępniania linii kolejowych (ok.104 % planu) wynikają z większej pracy eksploatacyjnej, zrealizowanej przez przewoźników towarowych i pasażerskich. Szczególnie jest to widoczne w ruchu towarowym (ponad 109 % do planu). W tym obszarze dotyczy to PKP Cargo S.A. oraz przewoźników prywatnych (ok. 113 %).

Niestety w udziale kosztów operacyjnych coraz większy wpływ ma wzrost cen materiałów i energii elektrycznej.

Warto zwrócić uwagę na koszty Spółki, wynikające z realizowania Pracowniczych Planów Kapitałowych (PPK). Chociaż stanowią one niewielką część kosztów pracowniczych, to stanowią na podstawie przepisów ogólnych, pokaźną dotację zauważalną na indywidualnych kontaktach pracowników, należących do PPK.

Spółki zależne

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

W okresie od stycznia do listopada 2022 r. wyniki finansowe dwóch spółek były lepsze niż wynikało to z planów. Przychody spółek są uzyskiwane przede wszystkim z robót inwestycyjnych i utrzymaniowych.

W prognozowanych wynikach na koniec roku, wszystkie spółki mają osiągnąć wynik dodatni, a w dwóch przypadkach lepszy niż zakładał plan na 2022 r.

W prezentowanej informacji znalazło się także zestawienie dotyczące właściwego i terminowego wykorzystania środków finansowych, pochodzących z dokapitalizowania (środki budżetowe przekazane przez Ministerstwo Infrastruktury do PLK, a następnie do czterech spółek na zakup maszyn do robót torowych np. podbijkarki, pociągów sieciowych, palownic i budowy hal do prowadzenia robót utrzymaniowo-naprawczych maszyn).

Inwestowanie w rozwój spółek daje już pozytywne efekty, choćby w zakresie większego zaangażowania, w wykonywanie robót inwestycyjnych. Jest to widoczne w stosunku do planu na 2022 r. oraz do wyniku z 2021 r.

Taki kierunek rozwoju spółek jest oczekiwany przez PLK (decyzje podjęte podczas walnych zebrań w tych spółkach) i jest także opisany w ich strategiach wieloletnich.

Wycena ZPC dopiero w 2025 r.

Pomimo upływu ponad dwudziestu lat od uchwalenia Ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji PKP, żaden rząd i żaden minister właściwy do spraw transportu, nie doprowadził do uporządkowania spraw związanych z własnością 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 pokazują obecny stan prawny wcale nie jest to tak oczywiste.

Rząd poprzez nowelizację ustawy (Sejm uchwalił nowelizację Ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji PKP 09.06.2022 r.) wprowadził 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.

Zorganizowana Część Przedsiębiorstwa (ZCP), pomimo „wyodrębnienia” jej ok. czterech lat temu w ramach PKP S.A. (zarządza majątkiem, który ma być przeniesiony aportem

do PLK, m.in. znaczna część z umowy D50) doczekała się ostatnio nawet wsparcia, w formie „doradcy projektu”. Obecnie kluczowym problemem, po uzgodnieniu wykazu nieruchomości zakwalifikowanych do aportu (ZPC), staje się ich wycena. Zanim do niej dojdzie należy podpisać stosowną umowę pomiędzy PKP S.A. a PLK, której częścią jest m.in. pokrycie kosztów wyceny. To wszystko trwa i jak wynika z harmonogramu, ma zakończyć się ostatecznym przeniesieniem własności na rzecz PLK dopiero na początku 2025 r.

Realizacja programów rządowych

PLK pomimo działalności jako spółka prawa handlowego, zarządzająca infrastrukturą kolejową, realizuje także wieloletnie programy rządowe dotyczące kolejnictwa, które wynikają z polityki rozwoju państwa.

Do strategicznych programów wieloletnich należą:

- Krajowy Program Kolejowy (KPK), który obejmuje inwestycje kolejowe, współfinansowane ze środków UE, w perspektywie finansowej 2014-2023 oraz pozostałe inwestycje finansowane ze środków publicznych. Obejmuje on realizację ponad 240 projektów o wartości ponad 76 mld zł, z czego większość jest już zrealizowana, bądź jest w trakcie realizacji.

- Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów do 2023 r. Program zapewnia finansowanie z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego (łącznie ok. 23 mld zł) poprawę jakości infrastruktury. Ma to przyczynić się do skrócenia czasu przejazdu, dzięki czemu wzrośnie konkurencyjność kolei, co ma zachęcić podróżnych do korzystania z kolei i przewoźników torowych.

- Program Uzpełnienia Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 r. Program wynika z polityki państwa w zakresie zapewnienia dostępności komunikacyjnej regionów. Jest on dedykowany jednostkom samorządu terytorialnego, które partycypują w jego kosztach, przedstawiając projekty inwestycyjne, służące rozwojowi sieci połączeń kolejowych, w mniejszych miejscowościach. W procesie kwalifikacji przyjęto 34 projekty, z czego 17 umów zostało już podpisanych.

- Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych

na lata 2021-2025. Jego celem jest zwiększenie dostępu do możliwości korzystania z kolei. W ramach programu, finansowana jest budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków kolejowych, co jest przeciwdziałaniem wykluczeniu komunikacyjnemu. Efekty realizacji programu są już widoczne. Spośród ponad 180 przystanków będących na liście podstawowej, kilkanaście zostało oddanych do eksploatacji, a dla ponad 90 podpisano umowy na ich realizację.

Inne tematy

Rada zajmowała się również m.in. następującymi sprawami: rozliczeniami przewoźników kolejowych, dotyczących stawek dostępu do infrastruktury kolejowej (roszczenia), zamknięciami torowymi (na czas robót inwestycyjnych), składanymi (kilkrotnie) do PKP S.A. ofertami zakupu 100 % udziałów spółki PKP Telkol i zamknięcia procedury nabycia przez PLK tej spółki, z winy PKP S.A., wykonaniem funduszu wynagrodzeń i zatrudnieniem (czekamy na dane za okres całego 2022 r.), kontrolami wewnętrznymi (m.in. w jednostkach organizacyjnych Spółki), polityką samochodową (wynajem samochodów na potrzeby PLK), kosztami doradztwa prawnego, realizacją rozwoju Spółki i jej strategią na najbliższe lata oraz przeglądem uchwał przyjętych przez Zarząd PLK (od ostatniego posiedzenia Rady).

Henryk Sikora

STRONA PEŁNA INFORMACJI

www.plk.ksk.org.pl

SZIK na stronie internetowej i Facebook

Znajdziesz na niej informacje w sprawach dotyczących członków związku, najważniejszych działaniach Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”, stanowiska sekcji, relacje z różnych wydarzeń, związkowych zebrań oraz informacje z Grupy PLK i posiedzeń Rady Nadzorczej PLK.

Z PRAC SZIK

W ostatnim czasie NSZZ „Solidarność” Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej wysłała pisma dotyczące między innymi wzrostu wartości posiłków profilaktycznych oraz funkcjonowania centrów sterowania ruchem (LCS, RCS, MCS).

Spółka odpowiedziała w sprawie wzrostu wartości posiłków profilaktycznych.

Biuro Spraw Pracowniczych, na podstawie informacji Głównego Inspektoratu BHP przekazuje, że cena za posiłek profilaktyczny została ustalona Uchwałą Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 13 września 2022 r., która to wprowadziła zmiany średnich stawek posiłków profilaktycznych. Powyższa Uchwała obowiązuje od 1 stycznia 2023 roku. Pracodawca mając na uwadze Państwa postulaty oraz prowadzone rozmowy w ramach dialogu społecznego, jednocześnie obserwując rosnące ceny towarów i usług w roku 2022, zakładał wzrost kosztów posiłków profilaktycznych o około 20%.

Natomiast średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w 2022 r. w stosunku do 2021 r. wyniósł 14,4 (wzrost cen o 14,4%) [Monitor Polski z dnia 16 stycznia 2023 r. pozycja 68], czyli poniżej założonej wartości, które odzwierciedla przywołana powyżej uchwała.

Jednocześnie uprzejmie informujemy, że Pracodawca będzie obserwować poziom inflacji i w razie potrzeby na bieżąco reagować.

Natomiast w sprawie centralizacji sterowania ruchem kolejowym otrzymaliśmy odpowiedź:

Obecnie funkcjonujące LCS-y i MCS-y muszą zostać przebudowane w zakresie włączenia do jednego CUIID terminali i urządzeń diagnostycznych. Po wykonaniu tych prac będą spełnione wszystkie warunki do realizacji jednego CUIID całodobowo obsadzonego pracownikami spełniającymi zalecenia punktu 3.8.3 wytycznych. Wytyczne dotyczą długoterminowego horyzontu czasowego, w którym drogą kolejnych kroków stworzona zostanie na sieci PLK S.A. struktura zdalnego sterowania ruchem pociągów. Mając na uwadze rozwój infrastruktury kolejowej, w tym planowaną budowę nowych linii kolejowych, funkcjonujące MCS i LCS będą stanowiły okres przejściowy. Docelowym rozwiązaniem jest dążenie do maksymalnej centralizacji sterowania ruchem, poprzez tworzenie RCS. Pracownicy (automatycy), którzy będą pracowali w nowo utworzonym CUIID w chwili obecnej pracują na LCS i MCS w „grupach awaryjnych” a więc posiadają wiedzę na temat funkcyjowa-

nia i obsługi CUIID. Nowi pracownicy będą odpowiednio przeszkalani i wdrażani do pracy w CUIID. W strukturach Spółki narzędzia CUIID funkcjonują już od kilkunastu lat. Dotychczasowe doświadczenia wskazują na różne stopnie ich wykorzystania, w zależności od potrzeb danego zakładu i dostępnej funkcjonalności. Obecnie po zakończonych inwestycjach, użytkownik organizował sposób wykorzystania CUIID i jego utrzymanie zgodnie z jego dokumentacją techniczną.

Na nowo budowanych RCS/LCS i MCS na etapie inwestycji winien zostać stworzony CUIID spełniający techniczne wymagania zgodne z punktem 3.8.2 wytycznych do projektowania i ustalania obszaru funkcjonowania zdalnego sterowania ruchu pociągów. Struktura Centr Utrzymania i Diagnostyki docelowo powiązanych z pracującymi całodobowo stanowiskami na Sekcjach Eksploatacji to perspektywa długoterminowego horyzontu czasowego, uwarunkowana realizowanymi projektami modernizacyjnymi związana z tworzeniem obszarów zdalnego prowadzenia ruchu pociągów.

Zaplecze kadrowe będą stanowili pracownicy pionu automatyki pracujący na terenie Sekcji Eksploatacji w Zakładach Linii Kolejowych, po przeszkoleniu z funkcjonowania CUIID i posiadający stosowną autoryzację oraz wiedzę z urządzeń zabudowanych na RCS/LCS/MCS. Podkreślić należy, że pracownicy (automatycy) w chwili obecnej pracują w grupach awaryjnych czy też w zespołach mistrzowskich, którzy posiadają odpowiednią wiedzę do obsady tworzonych CUD. Zmniejsza się zatrudnienie w poszczególnych zakładach, natomiast zatrudnienie w branży automatyki pozostaje na tym samym poziomie. W związku z tym Spółka nie będzie ponosić dodatkowych kosztów związanych z pozyskiwaniem pracowników (automatyków), a nowo przyjmowani pracownicy będą szkoleni w ramach swoich obowiązków z zakresu zabudowanych urządzeń, w tym narzędzi zainstalowanych w CUIID.

Zespół pogotowia opisany w punkcie 4 wytycznych mają stanowić pracownicy PLK, którzy posiadają i będą posiadali odpowiednie kompetencje. Należy tu także mieć na uwadze funkcjonujące umowy PLK, z firmami zewnętrznymi na wsparcie w zakresie usuwania usterek w różnych systemach urządzeń srk, energetycznych, telekomunikacyjnych itp., które uwzględniają podnoszenie kompetencji pracowników poprzez cykliczne szkolenia zarówno podczas zabudowy urządzeń jak też w późniejszej eksploatacji.

Piotr Pazera

Dokończenie ze strony 1

jest mniejsza), który pozwala wyliczyć atrakcyjną wysokość emerytury.

Taki stan potrwa do końca marca, a następnie od kwietnia ulegnie on zmianie i będzie mniej korzystny niż ten obecny. Odejście pracowników na emeryturę powoduje dla nich dodatkowe wypłaty: odprawę emerytalną, ekwiwalent za niewykorzystane urlopy oraz dla tych co nabyli prawo nagrodę jubileuszową.

Jak odejścia wpłyną na strukturę zatrudnienia w poszczególnych zakładach i Spółce? Na pewno odpowiedź na to pytanie znajdzie pracodawca po analizie realizacji planu zatrudnienia najpóźniej za pierwszy kwartał 2023 r.

Lekarstwem na niedobory w zatrudnieniu jest pozyskanie osób z poza Spółki. Braków kadrowych nie można zastąpić zleceniem prac firmom zewnętrznym. Myślę, że osoby odpowiedzialne za prowadzenie procesów rekrutacyjnych w zakładach i Spółce zamiast narzekania powinny zabrać się do działania.

Pracodawca przekazał na spotkaniu stron Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy (ZUZP), które odbyło się 19 stycznia br. informację dotyczącą wysokości średniorocznej inflacji, która wynosiła 14,3 % natomiast podwyżka wynagrodzenia rok do roku wyniosła 16,4 % (dane dot. 2022 r.).

Od 1 stycznia 2023 r. wzrosło najniższe wynagrodzenie w Polsce. Obecnie wynosi ono 3490 zł. To o 480 zł więcej niż w roku poprzednim. Kolejna podwyżka najniższego wynagrodzenia czeka nas już 1 lipca br., wówczas wyniesie ono 3600 zł.

Efektom tego jest wzrost dodatku za pracę w porze nocnej oraz na podstawie zapisów ZUZP dodatków: funkcyjnego oraz za pracę w warunkach niebezpiecznych, uciążliwych i szkodliwych. Z informacji przekazanych przez Spółkę wynika, że spowodowało to podwyżkę wynagrodzeń dla otrzymujących te dodatki (ok. 5500 osób) o średnio 120 zł na pracownika.

W trakcie spotkania pracodawca podtrzymał swoją propozycję zmian w ZUZP, polegających na włączeniu czterech z wymienionych wyżej dodatków do wynagrodzenia zasadniczego. Spowodowałyby to wyższe

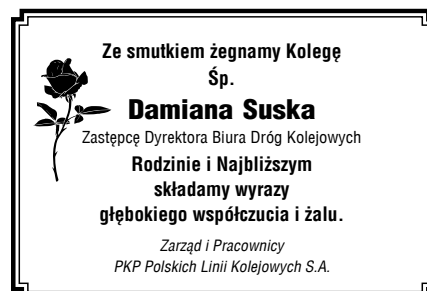
wynagrodzenie zasadnicze i wynikające z tego korzyści dla pracownika, tj. wyższą wysokość premii, wyższe wynagrodzenie za godziny nadliczbowe, świąteczne, wyższą odprawę emerytalną i nagrody jubileuszowe (podstawą ich naliczenia jest wynagrodzenie zasadnicze).

Przypominam, że stanowisko Rady Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” (SZIK) w tej sprawie jest negatywne.

Wśród różnych inicjatyw i wniosków „Solidarność” zapoczątkowała batalię o wzrost wynagrodzeń dla pracowników PLK. W uzasadnieniu przekazanym Zarządowi Spółki, SZIK uznaje konieczność podwyższenia wynagrodzeń przede wszystkim ze

względu na: wzrost kosztów utrzymania (m.in. wzrost cen artykułów żywnościowych, prądu i gazu oraz mediów i czynszów), utrzymującą się wysoką inflacją (w styczniu 2023 r. ponad 17 %), która powoduje realny spadek siły nabywczej pieniądza, wzrost wydajności pracy, który widoczny jest w kilku obszarach działalności PLK (m.in. praca niższym zatrudnieniem), sytuację na rynku pracy oraz koniecznością przyjęć nowych pracowników (konkurencja wśród pracodawców spowodowana wyższymi wynagrodzeniami). Rozmowy w tej sprawie będą prowadzone prawdopodobnie od marca br. SZIK jest już na nie gotowa.

Henryk Sikora



Dokończenie ze strony 1

Jeżeli składki na związek potrącają się przez pracodawcę, podatnikowi do odliczenia wysokości poniesionych na ten cel wydatków wystarczy informacja płatnika zamieszczona w PIT-11 za rok 2022 wersja 29 – w pozycji 123, którą przenosimy do PIT-0, punkt 8. „składki członkowskie na rzecz związków zawodowych” jako podatnik poz.

37 (PIT-0 jest załącznikiem do PIT-37).

W przypadku gdy pracodawca nie potrąca składek z wynagrodzenia pracownika wówczas podatnik (członek związku) ma obowiązek posiadania dowodu wpłaty składek np. na konto jego organizacji (przelew bankowy). Taki dokument musi zawierać dane: imię i nazwisko, z jakiego tytułu została wpłacona, datę wpłaty oraz

jej wielkość.

Podatnik (członek związku) nie ma obowiązku dołączania do zeznania podatkowego dowodów wpłaty, takie dokumenty przechowujemy przez okres 5 lat i okazujemy na wezwanie organu podatkowego który dokonuje weryfikacji prawa do powyższego odliczenia.

Miroslaw Osmiatowski

Składki na ubezpieczenie zdrowotne pobrane przez płatnika do wysokości 9% podstawy jej wymiaru ²³⁾	122.	
Składki członkowskie na rzecz związków zawodowych pobrane przez płatnika, podlegające odliczeniu od dochodu, o których mowa w art. 26 ust. 1 pkt 2c ustawy	123.	436 zł, 27 gr

H. PODPIS PŁATNIKA LUB OSOBY WYZNACZONEJ DO OBLICZENIA I POBRANIA PODATKU / PEŁNOMOCNIKA PŁATNIKA (część tę wypełniają składający będący płatnikami)

124. Imię, nazwisko, podpis albo nadruk z imieniem, nazwiskiem oraz stanowiskiem służbowym

I. PODPIS OSOBY UPOWAŻNIONEJ DO SPORZĄDZENIA INFORMACJI (część tę wypełniają składający niebędący płatnikami, którzy wypełnili część F)

125. Imię, nazwisko, podpis albo nadruk z imieniem, nazwiskiem oraz stanowiskiem służbowym

PIT-11 ₍₂₉₎ 3/4

5. Wydatki z tytułu użytkowania sieci Internet	31.	32.
Odczynniki przysługujące wyłącznie w kolejno po sobie następujących dwóch latach podatkowych.		
6. Wydatki na realizację przedsięwzięcia termomodernizacyjnego	33.	34.
7. Wpłaty na indywidualne konto zabezpieczenia emerytalnego (IKZE)	35.	36.
8. Składki członkowskie na rzecz związków zawodowych	37.	38.
		436,27
9. Wydatki poniesione w ramach ulgi na zabytki	39.	40.
10. Wydatki poniesione na nabycie lub objęcie udziałów (akcji), o których mowa w art. 26hc ustawy	41.	42.
11. Inne ulgi, niewymienione w wierszach od 1 do 10 ²⁾	43. Podać rodzaj:	44.
		45.

PIT/O ₍₂₇₎ 1/8

NOWOROCZNE SPOTKANIE RADY SZIK



W dniu 9 stycznia 2023 r. po raz pierwszy w tym roku zebrali się członkowie Rady Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” (SZIK) oraz zaproszeni goście.

Obrady zostały podzielone na dwie części: roboczą, dotyczącą bieżącej sekcji oraz spotkanie opłatkowo - noworoczne.

Na początku obrad przewodniczący Henryk Sikora poinformował zebranych o przebiegu rozmów w sprawie propozycji zmian w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy (ZUZP). Prowadzone przez pracodawcę spotkania z wybranymi grupami pracowniczymi w zakładach Spółki, opinie, którymi dysponują po konsultacjach w komisjach zakładowych przewodniczący, planowany wzrost od 1 stycznia 2023 r. dodatków: funkcyjnego, niebezpiecznego, szkodliwego i uciążliwego (niektórzy straszili, że znikną!), troska o podwyżkę wynagrodzeń w roku bieżącym, wywołały ożywioną dyskusję. Sprowokowana „burza mózgów” przyniosła zakładowe rezultaty.

Rada podjęła kierunkowe decyzje (b. ważne dla zespołu negocjacyjnego SZIK na rozmowy z pracodawcą) tj. stanowisko z negatywną opinią do jakichkolwiek zmian w ZUZP (wszystkie postanowienia układu pozostają tak jak dotychczas, bez zmian) oraz wyraziła pilną potrzebę wdrożenia podwyżki wynagrodzeń dla pracowników PLK w 2023 r.

Kolejnym punktem obrad było omówienie wydatkowania funduszu

wynagrodzeń w PLK w 2022 r. (wynagrodzeń w wys. 1400 zł. na pracownika, zwiększonej ilości godzin nadliczbowych i WD). Zebrani przyjęli także stanowisko przygotowane przez przewodniczącego SZIK o wzroście wartości posiłków profilaktycznych.

W następnych punktach zebrania Rada przyjęła uchwały w sprawie pokrycia kosztów druku kalendarza SZIK na 2023 r. oraz dofinansowania w roku bieżącym druku biuletynu „Solidarność w Pełka” oraz stanowisko popierające przejęcie PKP Energetyka przez państwową spółkę PGE.

Przekazana została także informacja o wydarzeniu pod nazwą II

Turniej Piłki Nożnej o Puchar SZIK (Łowicz, 3 lutego 2023 r.), na które przewodniczący Sikora zaprosił, najlepiej wraz z drużynami (w rozgrywkach halowych wystarczy tylko 10 umiających biegać pracowników).

Na zakończenie części roboczej przewodniczący SZIK przedstawił w skrócie „parametry” działalności sekcji w 2022 r., które okazały się ciekawymi informacjami ukazującymi pracę sekcji z innej perspektywy.

W drugiej części spotkania goście zabierali głos i składali życzenia: szczęścia, pomyślności oraz zdrowia dla wszystkich członków SZIK. Obecni byli: Henryk Grymel, przewodniczący Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność”, Wiesław Pełka (poprzedni przewodniczący SZIK), Marek Moczulski (przez wiele lat redagujący nasz biuletyn, obecnie na emeryturze).

Na nasze spotkanie przybył ks. Ryszard Marciniak, animator Katolickiego Stowarzyszenia Kolejarzy Polskich, który w swoich życzeniach przypomniał nam, że narodzone dzieciątko Jezus przynosi nadzieję i zbawienie dla wszystkich ludzi na świecie. Życzył nam wszystkim błogostawieństwa Bożego i nastania pokoju na Ukrainie i na całym świecie ogarniętym tak licznymi konfliktami.

„Bóg się rodzi, moc truchleje Pan nie biosów obnażony” zaintonował ks. Marciniak a członkowie Rady kolędowali wraz z nim.

Roman Kowalski

foto. Ryszarda Kołodziejczyk



Dokończenie ze strony 1

życia oraz integracja środowiska kolejowego. W turnieju wzięło udział 15 drużyn reprezentujących zakłady linii kolejowych z: Częstochowy, Krakowa, Łodzi, Ostrowa Wielkopolskiego, Siedlec, Skarżyska Kamiennej, Sosnowca, Tarnowskich Gór i Zielonej Góry oraz Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury (PNI), Zakładu Maszyn Torowych Kraków (IM), PNUIK Kraków, ZRK-DOM Poznań, PPM-T Gdańsk i spółki Trakcja S.A. Łącznie wystąpiło blisko 150 zawodników, którzy w ciągu ponad 8 godzin rozegrali 30 meczów.

Hala, na której rozgrywany był turniej została „oprawiona” w liczne związkowe banery i solidarnościowe flagi. Przerwy wypełniała dedykowana w tym celu muzyka. Organizatorzy zainwestowali w sprawnie działający catering, który serwował różne dania.

Jednak najważniejszymi aktorami wydarzenia byli zawodnicy drużyn, które zostały rozlosowane w pięciu, trzy zespołowych grupach. Mecze barażowe umożliwiały dalszy udział w rozgrywkach nawet drużynom, które zajęły ostatnie miejsca w grupach. Prawdziwych emocji dostarczyły mecze w drugiej części rozgrywek, już systemem pucharowym, gdzie tylko zwycięzca meczu przechodził do następnej czę-

ści, a przegrany musiał pożegnać się z turniejem. Zdarzało się, że decydowały żuty karne, albo bramka w ostatniej sekundzie meczu. To wszystko zapewniało emocje i nieprzewidywalne zwroty sytuacji.

Tak było do samego końca meczu finałowego, w którym wydawało się, że zespół z Łodzi prowadząc 1:0 kontroluje sytuację, a w końcówce drużyna IM Kraków wyrównała na 1:1, żeby po dramatycznym przebiegu, w drugiej serii rzutów karnych ostatecznie odnieść zwycięstwo 4:3.

Trzecie miejsce zajęła drużyna ze Skarżyska Kamiennej, która „rozgrała” się z meczu na mecz pokonując drużynę ZLK Kraków 5:0.

Trzy pierwsze drużyny otrzymały puchary i indywidualne nagrody dla zawodników przekazane przez PLK. Puchar za drugie miejsce dla drużyny ZLK Łódź wręczył Piotr Pazera (członek Prezydium SZIK). Zwycięzcy, drużyna IM Kraków otrzymała puchar, który w imieniu ministra Andrzeja Adamczyka wręczył Wiesław Pełka (były przewodniczący SZIK) oraz puchar Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej, który wręczył jej przewodniczący Henryk Sikora.

Wyróżnieni statuetkami zostali także: najlepszy zawodnik turnieju – Filip Jaszczak (ZLK Łódź) i najlepszy bram-

karz turnieju – Tomasz Harla (IM Kraków). Organizatorzy wręczyli także dla drużyn biorących udział w turnieju pamiątkowe dyplomy oraz dla wszystkich zawodników okazjonalne, ceramiczne kubki.

W wydarzeniu uczestniczyło ok. 200 osób. Jego hasłem było „Dołącz do najlepszych”.

I faktycznie kto wziął udział w turnieju dołączył do miana najlepszych. Pokazał to wysoki poziom sportowy, ambicja i duch sportowej rywalizacji zawodników, emocje, oprawa turnieju oraz jego profesjonalne przygotowanie.

Wydarzenie to pokazało także, że warto organizować takie turnieje dla zwykłych ludzi. Bo NSZZ „Solidarność” realizuje swoje zadania w wielu obszarach.

Organizatorzy gratulują wszystkim uczestnikom, zwycięzcom i wyróżnionym. Podziękowania należą się także wszystkim wspierającym to wydarzenie (prezesa, dyrektorzy, związkowcy, krakowski „Kultur” i wielu innych przyjaznych ludzi), czuwającym nad jego przebiegiem (sędziowie, medyk, DJ, filmowcy z Warszawy, „oprawcy”), odpowiedzialnemu za rozgrywkę Mariuszowi Pilichowskiemu oraz całej ekipie „gospodarzy” z Łodzi za wszelkie wykonane prace.

Henryk Sikora
Fot. B. Ostrowski



PARTNERAMI WYDARZENIA BYLI



RZĄD DBA O KOLEJ

Negatywne skutki wstrzymania przez Komisję Europejską należnych Polsce środków finansowych z Krajowego Programu Odbudowy (KPO) są przez PLK zdiagnozowane i wyliczone. Brak środków z KPO powoduje negatywne skutki i wymierne straty dla PLK, spółek zależnych oraz wykonawców i podwykonawców, realizujących modernizację linii kolejowych.

Zmniejszanie ilości ogłaszanych przetargów przez Polskie Linie Kolejowe i realizacji robót modernizacyjnych powoduje negatywne skutki na rynku wykonawców, podwykonawców i dostawców. Może to doprowadzić do wyniszczającej konkurencji, wygrywania przetargów po zaniżonych cenach, a to z kolei może przełożyć się na jakość i terminowość prac, porzucenia nierentownych robót i upadłości firm zaangażowanych w modernizację

linii kolejowych.

Wobec braku KPO rząd chce zabezpieczyć środki na finansowanie wzrostu kosztów realizacji inwestycji przez PLK w ramach waloryzacji kontraktów (10 %). W tym celu zaktualizowany zostanie Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku, którego budżet zwiększy się o 100 mln zł środków z Funduszu Kolejowego. Wzrost cen materiałów i robót jest skutkiem m.in. wojny na Ukrainie i kryzysu energetycznego.

Najważniejsze rozwiązania, które realizuje rząd na rzecz modernizacji linii kolejowych prowadzonych przez PLK:

- Aktualizacja Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku zabezpieczy środki na najpilniejszą potrzebę związane ze wzrostem kosztów realizacji inwestycji PLK

przewidzianych w KPK. Kwestia zabezpieczenia pozostałych środków na waloryzację kontraktów kolejowych będzie przedmiotem kolejnej nowelizacji KPK związanej z perspektywą 2021–2027.

- O dodatkowe 100 mln zł zwiększą się środki Funduszu Kolejowego w latach 2023-2024, z przeznaczeniem na projekty realizowane w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO).

- Dokonane zostanie także przesunięcie z lat 2023-2024 na rok 2022 w ramach środków pochodzących z dokapitalizowania, z przeznaczeniem na projekty Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 oraz Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF).

- Zaktualizowane zostaną dane dotyczące inwestycji, które są planowane do realizacji przez PLK w ramach Krajowego Planu Odbudowy (KPO).

H.S.

REKOMPENSATA DLA EMERYTÓW

W poprzednim numerze biuletynu (nr 01 ze stycznia 2023 r.) zamieszczony został obszerny artykuł pt. „Poradnik – emerytura”, który opisywał kilka pomocnych faktów (VI kroków) ułatwiających poruszanie się zarówno w przepisach ZUS jak i procedurach PLK. Dedykowany był on głównie pracownikom, którzy nabyli, bądź też nabędą prawo do emerytury. W bieżącym numerze wracam bardziej szczegółowo do kroku V.

Jestem emerytem, byłem kolejarem czyli dodatkowe pieniądze na emeryturze.

Rekompensata za pracę w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze.

Przedmiotowa rekompensata nie jest samoistnym świadczeniem pieniężnym. Stanowi dodatek do kapitału początkowego i łącznie z tym kapitałem podlega waloryzacji, a w efekcie powiększa podstawę obliczenia emerytury. Tym samym rekompensata ma znaczący wpływ na wysokość naszej emerytury.

ZUS ustali nam rekompensatę za pracę w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze, jeżeli:

- przed 1 stycznia 2009 r. pracowaliśmy w szczególnych warunkach

lub w szczególnym charakterze stale i w pełnym wymiarze czasu pracy przez co najmniej 15 lat,

- nie mamy ustalonego prawa do wcześniejszej emerytury ani emerytury pomostowej,

- wystąpimy z wnioskiem o emeryturę w powszechnym wieku emerytalnym (60 lat dla kobiet, 65 lat dla mężczyzn),

- dołączymy do tego wniosku świadectwo pracy lub zaświadczenie, które potwierdza, że wykonywaliśmy pracę w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze.

Ekwiwalent pieniężny dla byłych pracowników kolejowych czyli ekwiwalent pieniężny za prawo do bezpłatnego węgla (deputat węglowy).

W następstwie faktu, iż byliśmy pracownikami kolejowymi i korzystaliśmy z deputatu węglowego w czasie naszego zatrudnienia, a prawo do emerytury lub renty powstało z tytułu tego zatrudnienia, możemy otrzymać deputat węglowy w formie ekwiwalentu pieniężnego. Byłym pracownikom kolejowym ZUS może wypłacić deputat węglowy w formie ekwiwalentu pieniężnego. Ekwiwalent takowy ZUS liczy następująco:

- ekwiwalent ten to równowartość pieniężna 1800 kg węgla kamiennego rocznie,

- wysokość wypłaty wyliczana jest na podstawie przeciętnej średniorocznej ceny detalicznej 1000 kg węgla kamiennego w roku, który poprzedza rok wypłaty ekwiwalentu,

- ww. cenę ogłasza prezes Głównego Urzędu Statystycznego w komunikacie i publikuje w „Monitorze Polskim” do 20 stycznia każdego roku a ZUS koryguje ją o przewidywany w ustawie budżetowej średnioroczny wskaźnik wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych dla gospodarstw domowych emerytów i rencistów na dany rok.

Aby otrzymać ekwiwalent za deputat węglowy kolejowy należy złożyć poniższe dokumenty:

- wniosek o ekwiwalent za deputat węglowy kolejowy,

- dokument potwierdzający uprawnienia do ekwiwalentu określający, za jaki miesiąc został pobrany ostatni ekwiwalent (dokument otrzymamy w kadrach przy rozwiązywaniu stosunku pracy).

Olga Wieczorek

Cały artykuł pt.

„Poradnik – emerytura” można przeczytać na stronie internetowej SZIK: www.plk.ksk.org.pl

WYWIAD

Rozmowa z Ireneuszem Merchel, Prezesem Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

1. Panie Prezesie, jak przebiega realizacja największych przedsięwzięć inwestycyjnych polskiego kolejnictwa, czyli Krajowego Programu Kolejowego, którego finalizacja ma nastąpić w 2023 roku?

Największy w historii program inwestycyjny – Krajowy Program Kolejowy o wartości prawie 77 mld zł to jedno z przedsięwzięć wielkiej modernizacji polskiej kolei. KPK jest już prawie na finiszu. Ponad 98,9% programu to inwestycje zakończone oraz w trakcie realizacji (stan na grudzień 2022 r.). Już korzystamy z jego efektów - dostępne są w całym kraju stacje i przystanki, krótsze czasy podróży koleją, lepsze warunki do przewozu towarów – to efekty wykorzystania przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. miliardów środków unijnych i budżetowych. W ramach realizacji KPK zmodernizowaliśmy ponad 7 tys. km torów. Przebudowanych i wybudowanych zostało prawie 1200 peronów. Prace objęły także ponad 600 wiaduktów i blisko 700 mostów. Podnieśliśmy poziom bezpieczeństwa na ponad 2200 przejazdach kolejowo-drogowych, dzięki ich modernizacji, montażu nowych lub dodatkowych urządzeń.

Uzupełnieniem tych inwestycji są rządowe programy Kolej Plus oraz „Program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025”, których celem jest poprawa dostępu do kolei i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego.

2. Jaka jest wartość inwestycji kolejowych za 2022 rok? Ile środków finansowych z prawie 77 mld zł przeznaczonych na inwestycje kolejowe już zostało wydanych?

Prognozowane wykonanie nakładów za 2022 rok to ponad 11 mld zł. Natomiast w ramach środków przeznaczonych na inwestycje kolejowe z KPK zafakturowano, wg stanu na koniec grudnia 2022 r. nakłady o łącznej wartości 58,0 mld zł. Uwzględniając refundacje zaawansowanie finansowe wnosi ogółem 60,5 mld zł, co stanowi 78,8% całego KPK.

3. Jakich przetargów może się spodziewać rynek w najbliższym czasie, a jakie są planowane w dalszej perspektywie?

Przetargi ogłaszane są sukcesywnie, tak aby po zapewnieniu finansowania

jak najszybciej przystąpić do realizacji inwestycji. W 2023 r. planujemy ogłosić postępowania przetargowe o łącznej wartości między 15 a 20 mld zł. Na przełomie roku 2022/2023 ogłosiliśmy przetargi m.in. na roboty budowlane na linii kolejowej nr 8 odcinek Sitkówka Nowiny – Kozłów, linii kolejowej nr 181 na odcinku Kępno – Oleśnica, przebudowę stacji Częstochowa Towarowa, zabudowę urządzeń sterowania ruchem kolejowym na stacji Gliwice Łabędy oraz budowę tunelu drogowego w Sulejówku. W tym roku planujemy także ogłosić postępowania m.in. na modernizację trasy Somonino - Gdańsk Osowa, elektryfikację linii Gliniec – Kartuzy, roboty budowlane na odcinku Limanowa - bocznica Kłęczany oraz stacji Limanowa. Ponadto ogłaszamy i będziemy ogłaszać przetargi na realizację zadań z programu Kolej Plus oraz „Programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025”.

4. Czy Spółka przygotowuje plany inwestycyjne z myślą o nowej perspektywie finansowej UE? Na co zostaną przede wszystkim przeznaczone środki?

W najbliższych latach będziemy kontynuować rozbudowę polskiej kolei, zwłaszcza w aspekcie dostosowania infrastruktury do wymagań sieci bazowej TEN-T, w tym pełnej elektryfikacji poszczególnych linii kolejowych wchodzących w skład korytarzy sieci bazowej TEN-T, dostosowania infrastruktury do kursowania pociągów towarowych z prędkością 100 km/h, a także wdrożenia systemu ERTMS/ETCS.

Planowane są również projekty mające na celu poprawę przepustowości w aglomeracjach miejskich poprzez rozbudowę wlotów do aglomeracji do 4 torów, co pozwoli na separację ruchu podmiejskiego, dalekobieżnego i towarowego.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. inwestują wszędzie tam, gdzie jest taka potrzeba i gdzie realizacja inwestycji może sprawić, aby Polacy jeszcze chętniej korzystali z transportu kolejowego.

Konsekwentnie modernizujemy polską kolej, pamiętając w obecnej sytuacji geopolitycznej, że ma ona również istotne znaczenie militarne.

5. Jak kształtuje się realizacja Programu Kolej Plus?

Kolej Plus to program będący pod egidą Ministerstwa Infrastruktury o wartości 13,2 mld zł, w tym 11,2 mld zł stanowią środki budżetu państwa i ok. 2 mld środków jednostek samorządu terytorialnego. Jego celem jest poprawa do-

stępu do kolei i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego. Mieszkańcy zarówno dużych miast, jak i mniejszych miejscowości w całej Polsce zyskują coraz lepszy dostęp do najbardziej ekologicznego środka transportu, jakim jest kolej. Minęliśmy już półmetek podpisywania umów z wnioskodawcami.

Z 34 zakwalifikowanych do realizacji projektów do 27 stycznia br. podpisaliśmy 23 umowy. Dwie z województwa łódzkiego, cztery w woj. mazowieckiego, pięć z woj. lubelskiego oraz wielkopolskiego i siedem z woj. śląskiego. Oznacza to, że wszystkie zakwalifikowane projekty z tych regionów są w realizacji. Ponadto na część projektów ogłoszone zostały już przetargi – m.in. dot. budowy nowej linii kolejowej do Kozienic, Jastrzębia Zdroju i Wielunia.

6. Podróżni z roku na rok zyskują więcej przystanków. Czy ten trend będzie zachowany?

Poza budowę nowych miejsc dostępu do kolei na modernizowanych liniach, czy trasach przywracanych dzięki programowi Kolej Plus, walce z wykluczeniem komunikacyjnym sprzyja realizowany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025”. Na program przeznaczono 1 mld zł. Zostaną m.in. wybudowane lub zmodernizowane przystanki. W „Rządowym Programie budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025” uwzględniono 314 lokalizacji w całej Polsce. Na liście podstawowej jest 185 lokalizacji, a na liście rezerwowej 129. W grudniu 2022 roku z tego programu udostępniły np. przystanki Zator Park Rozrywki na linii Kraków Płaszów – Oświęcim, Wolbrom Zachodni na linii Tunel – Sosnowiec, Tomaszówek na linii Łódź – Opoczno, czy nowy peron na przystanku Kleszczelce w woj. podlaskim. Nowych przystanków będzie przybywało.

7. Czy 2023 rok przyniesie dalszy rozwój kolei w Polsce?

Na pewno zmiany będą korzystne dla podróżnych i przewoźników towarów. Podróżny jest w centrum uwagi - to z myślą o jeszcze lepszych ofertach podróży zmienia się np. Warszawa Zachodnia czy linia średnicowa w Krakowie. W zarządzie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. pamiętamy o trasach międzynarodowych i lokalnych liniach. Chcemy by ekologiczny transport kolejowy rozwijał się stabilnie i równomiernie w całej Polsce.

*Biuro Komunikacji i Promocji
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*

WYBORY w ZLK ŁÓDŹ



IX Zakładowe Zebranie Delegatów NSZZ „Solidarność” w Zakładzie Linii Kolejowych w Łodzi odbyło się 20 stycznia 2023 r. Z ramienia Regionu Ziemia Łódzka wybory nadzorowali v-ce przewodniczący, Piotr Ścieśko i Ireneusz Wach. Ponadto byli obecni zaproszeni goście: Henryk Grymel, Henryk Sikora, Zdzisław Jasiński, Michał Staniszewski, Wiesław Pełka oraz reprezentująca kierownictwo ZLK w Łodzi zastępca dyrektora, Elżbieta Budka. W trakcie obrad przybył v-ce prezes Zarządu PKP Cargo S.A., Marek Olkiewicz (były v-ce prezes Zarządu PLK, były dyrektor ZLK w Łodzi).

Gości i 58 delegatów obecnych na ZZZ powitał przewodniczący KZ, Piotr Pazera. Po wprowadzeniu sztandaru rozpoczęły się obrady. Wybrano przewodniczącego zebrania, protokolantów, komisje skrutacyjne do głosowań jawnych i tajnych oraz komisję uchwał i wniosków. Przedstawiono sprawozdania z działalności Komisji Zakładowej i Komisji Rewizyjnej od 25.03.2022 do 20.01.2023. Oba zostały przyjęte w głosowaniu jawnym.

Następnie głosowano przyjęcie uchwał o liczbie tur głosowania, liczbie członków Komisji Zakładowej i Komisji Rewizyjnej; kontynuacji uczestnictwa w Krajowej Sekcji Kolejarzy, Regionalnej Sekcji Kolejarzy, Sekcji Zawodowej Infrastruktury

Kolejowej oraz ustaleniu wysokości składki dla emerytów. Przyjęto Stanowisko nr 1 o poparciu kandydatury Waldemara Krenca na przewodniczącego Regionu Ziemia Łódzka.

Najważniejszym punktem ZZZ był wybór przewodniczącego Komisji Zakładowej. Bezapelacyjnie wygrał Piotr Pazera, uzyskując 58 głosów na 58 głosujących. Następnie wybrano 21-osobową Komisję Zakładową, 9-osobową Komisję Rewizyjną oraz 10 delegatów na Walne Zebranie Delegatów Regionu Ziemi Łódzkiej, 10 delegatów do Regionalnej Sekcji Kolejarzy, 5 delegatów do Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej.

Henryk Grymel poinformował o sukcesie, którym jest powrót Energetyki Kolejowej do własności Skarbu Państwa, o co walczyła „Solidarność”, czym zajmuje się Krajowa Sekcja Kolejarzy.

Henryk Sikora podziękował za wsparcie działań SZIK, omówił wzrost wynagrodzeń w naszej Spółce, przybliżył problemy związane z powstawaniem LCS, RCS i MCS. Przedstawił 7 postulatów Związku: podwyżki, wzrost diet podróżnych, praca przy ekranach komputerów, szkolenia wewnątrzzakładowe, poprawa warunków pracy, wzrost stawki za posiłki profilaktyczne do 9 zł.

Zdzisław Jasiński podziękował za

pomoc w organizacji corocznego wyścigu drezyn, liczny udział w uroczystościach patriotycznych i religijnych. Omówił obecny stan negocjacji w sprawie dodatku funkcyjnego, dodatku za staż pracy, węgiel, za pracę w warunkach szkodliwych, niebezpiecznych i uciążliwych. Powiadomił, że SZIK jest gotowa do negocjacji podwyżek w 2023 r. i oczekuje tego samego od prezesa Zarządu PLK.

Piotr Ścieśko wspominał o emeryturach stażowych, mówił, że został powołany zespół roboczy przy Rządzie, który ma wypracować kompromis między projektami związkowym i prezydenckim. Liczy, że sprawa będzie załatwiona przed wyborami.

Ponadto zabierali głos Wiesław Pełka, Zdzisław Kobus oraz v-ce dyrektor Elżbieta Budka. Po wyprowadzeniu sztandaru na sali pozostali delegaci, którzy jeszcze długo wspominali dawne czasy i rozważali, co robić, aby braci kolejarzkiej żyło się coraz lepiej.

Witold Woźniak

Fot. Ryszarda Kołodziejczyk



ZAGADKA

Kto został zwycięzcą II Halowego Turnieju Piłki Nożnej o Puchar Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „S”?

Nagrody rozlosujemy wśród osób, które prawidłowe odpowiedzi nadesłały do 10 marca 2023 r.: na kartkach pocztowych pod adresem SZIK NSZZ „Solidarność”, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa lub pocztą elektroniczną plk@ksk.org.pl z dopiskiem „Zagadka 189”, podaniem adresu, pod który wysłać nagrodę oraz wyraźnym wyrażeniem zgody na umieszczenie w naszym biuletynie związkowym – w przypadku wylosowania nagrody – swojego imienia, nazwiska oraz miejscowości zamieszkania.

Za prawidłową odpowiedź na zagadkę z numeru 189. nagrodę wylosowali **Małgorzata Jeglińska** z Wałbrzycha i **Andrzej Stiler** ze Świnoujścia. Nagrody przekazała Stacja Muzeum. Gratulujemy.

Red.



RUCH W ZESPOLE PROBLEMOWYM SZIK

W roku 2022 z inicjatywy przewodniczącego Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” (SZIK), zostało powołanych pięć zespołów problemowych. Powstał m.in. zespół do spraw inżynierii ruchu. W skład zespołu wchodzi nasza koleżanka i koleś reprezentujący różne stanowiska i struktury w naszej Spółce. Wieloletnie doświadczenia zawodowe i eksperckie oraz posiadane umiejętności członków zespołu pozwalają na rozpatrywanie problemowych kwestii pod wieloma aspektami, a tematy jakimi się zajmują są zgłaszane przez pracowników i pracodawcę.

Zespół zajmował się m.in.:

- przeglądem Instrukcji służbowych z zakresu inżynierii ruchu kolejowego, jak również opiniowaniem projektów zmian przedstawianych przez Spółkę;

- udziałem w opracowywaniu wytycznych do projektowania i ustalania obszaru funkcjonowania odcinków zdalnego pro-

wadzenia ruchu w zakresach technicznych jak również metodyki zatrudnienia;

- analiza obowiązków powierzanych pracownikom zatrudnionym na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego;

- analiza i opiniowanie zamieszczanych w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie Rządowego Centrum Legislacji, w zakładce „Rządowy Proces Legislacji” projektów Rozporządzeń Ministra Infrastruktury.

Ponadto zespół będzie zajmował się również każdym problemem, który zostanie zgłoszony przez członków naszych zakładowych organizacji w 2023 r.

Zdecydowanie do sukcesów zespołu można zaliczyć pracę, która przyczyniła się do uchwalenia długo oczekiwanej przez pracowników Uchwały nr 899/2022 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 22 listopada, wprowadzającej zmianę nr

9 (obowiązującą od dnia 1 lutego 2023 r.) do Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1. Wprowadzona zmiana zmieniła budzącą od lat kontrowersje § 6, ust. 7, Instrukcji Ir-1, który docelowo otrzymał brzmienie:

„Pracownik posterunku technicznego wywołany środkami łączności zgłaszając się po raz pierwszy po przyjęciu dyżuru, powinien podać nazwę posterunku oraz nazwisko.

Kolejne zgłoszenia pracownika wywołanego środkami łączności mogą zawierać tylko nazwę posterunku.

W tej samej kolejności informacje powinien podać pracownik wywołujący. Dający i otrzymujący środkami łączności polecenie, zawiadomienie, zgłoszenie lub pozwolenie powinni upewnić się, czy rozmawiają z właściwą osobą. Rozmowy powinny być możliwie krótkie, a ich treść nie może nasuwać żadnych wątpliwości”.

Roman Kowalski

Dokończenie ze strony 1

cyjnego CVC Capital Partners przez Koncern energetyczny Polska Grupa Energetyczna (PGE) jest ważnym elementem przejęcia kontroli przez państwo nad infrastrukturą krytyczną dla polskiego transportu kolejowego.

We wrześniu 2015 r. PKP S.A., sprzedały spółkę PKP Energetyka funduszowi CVC Capital Partners. Transakcja ta wywoła kontrowersje. Wskazywano m.in. na utratę przez państwo kontroli nad zasilaniem energetycznym pociągów i kolejowej sieci trakcyjnej, co wiązało się m.in. z kwestią bezpieczeństwa i obronności kraju.

Spółka jest w posiadaniu urządzeń, które w myśl przepisów i dyrektyw unijnych zaliczane są do elementów infrastruktury kolejowej i mają bezpośredni wpływ na dystrybucję energii trakcyjnej (ok. 800 podstacji trakcyjnych) oraz na prowadzenie ruchu pociągów.

W zasobach PKP Energetyka są pociągi sieciowe wraz z obsługą (ok. 4 tys. pracowników). Służą one do robót utrzymaniowo – naprawczych sieci trakcyjnej, która jest środkiem trwałym PLK Polskie Linie Kolejowe S.A. (PLK).

Związek wyraża także prze-

kanie, że zmiana właściciela zmieni podejście PKP Energetyka do współpracy z PLK, w zakresie realizacji umów utrzymaniowych, współpracy w obszarze modernizacji linii kolejowych i innych „punktów styku”, występujących w działalności obu spółek.

Rada Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidar-

ność” w pełni popiera działania rządu, które doprowadziły do repolonizacji i powrotu PKP Energetyka w skład spółek nadzorowanych przez skarb państwa.

Działania te są realizacją postulatów NSZZ „Solidarność” aby kluczowe spółki dla bezpieczeństwa kraju były pod kontrolą skarbu państwa.

Red

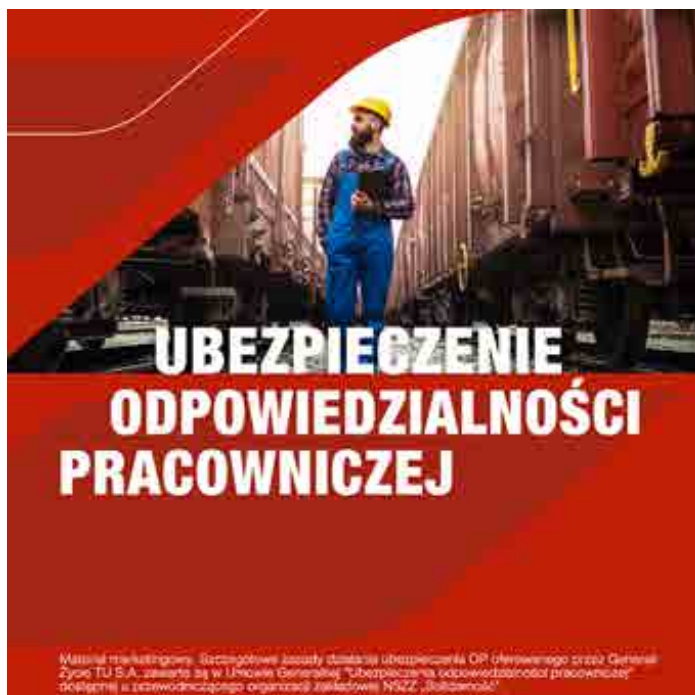


Pociąg sieciowy PKP Energetyka w trakcie naprawy sieci trakcyjnej

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, Stanisław Kokot, Piotr Pazera, Olga Wieczorek, Mirosław Ośmiałowski, Roman Kowalski.

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.



ILE WYNOŚI SKŁADKA ZA UBEZPIECZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI PRACOWNICZEJ?

Jedynie 3 zł.

W ujęciu rocznym to zaledwie 36 zł. Decydując się na wykupienie ubezpieczenia OP, zyskujesz wsparcie finansowe w wysokości nawet do 14 000 zł na pokrycie kosztów związanych ze szkodami, które wyrządził pracownik.

To się opłaca, dlatego zgłoś się do przewodniczącego organizacji zakładowej, który pomoże Ci w dopełnieniu odpowiednich formalności.

Więcej dowiesz się na:

<http://www.plk.skk.org.pl/ulotka-informacyjna.php>

ARTYKUŁ SPONSOROWANY

Organizacja Zakładowa NSZZ „Solidarność” w Zakładzie Linii Kolejowych w Ostrowie Wielkopolskim.

Przewodniczący:

Roman Zybala

tel. kol. (962) 724 3389,

tel. kom. 602 598 524

e-mail:

zlk.ostroww.solidarnosc@wp.pl

Jest **najliczniejszą,**
najlepiej **zorganizowaną**

i ciągle rozwijającą się organizacją związkową w ZLK Ostrów Wlkp. i jedną z największych organizacji Regionu Wielkopolska Południowa NSZZ „Solidarność”. Corocznie współorganizuje mistrzostwa polski drezyn ręcznych w Wieruszowie, które w bieżącym roku odbędą się 17 czerwca.

Roman Zybala



POZNAJMY SIĘ

Czyli nowa oferta skierowana do zakładowych organizacji związkowych NSZZ „Solidarność”. Umożliwia ona zamieszczenie podstawowych, albo rozbudowanych informacji (np. skład komisji zakładowej) wraz z ewentualnymi zdjęciami na jednej stronie (może być mniej) wskazanego numeru biuletynu „Solidarność w Peelka”.

Kilka zdań własnych KZ dotyczących np. celów, zasad organizacyjnych, osiągnięć, historii komisji, coś co Was wyróżnia itp.

Jej celem jest umożliwienie organizacją związkowym wypowiedzi i prezentacji swoich działań i inicjatyw na łamach biuletynu oraz finansowe wsparcie jego wydania.

Szczegóły oferty zostały przesłane przewodniczącym.

(Zespół Biuletynu „Solidarność w Peelka”)



Zostań współredaktorem Biuletynu „Solidarność w Peelka”

Poszukujemy osób do współpracy w redagowaniu Biuletynu Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” (SZIK).

Jeżeli:

- interesujesz się tematyką kolejową lub społeczną,
- jesteś pracownikiem PLK albo spółki zależnej,
- masz „lekkie pióro” i posiadasz umiejętność redagowania tekstów, pisania artykułów informacyjnych i promocyjnych, to podejmij z nami współpracę.

Co oferujemy ?

- możliwość rozwoju kompetencji oraz kreatywnego realizowania się poprzez tworzenie własnych projektów (np. stałe cykle artykułów o wybranej tematyce branżowej, wywiady, zdjęcia i grafiki),
- wnoszenie do działań zespołu redakcyjnego swoich pomysłów,
- dostęp do informacji będących w zasobach SZIK.

Zapraszamy. Kontakt z redakcją:

Henryk Sikora plk@skk.org.pl