

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

### OPTIMALIZACJA ZWROTNICZEGO



Fot. Archiwum SZIK

Spółka PKP PLK S.A. zmienia się. Powstają nowe pomysły i stanowiska pracy. Jednym z tych pomysłów jest utworzenie stanowiska pod nazwą mobilny zwrotniczy. Jak każdy nowy pomysł tak i ten wymaga rozpatrzenia dobrych, ale i złych stron.

Po spotkaniu z Łukaszem Górnickim, pełnomocnikiem Zarządu ds. zarządza-

nia operacyjnego jest sporo wątpliwości co do organizacji pracy mobilnego zwrotniczego.

Na niekorzyść pracowników przemawia fakt, że stworzenie zespołów mobilnych poruszających się po obszarze sekcji eksploatacji wiąże się z ograniczeniem zatrudnienia czyli krótko mówiąc przekwalifikowaniem na inne stanowisko albo

zwolnieniem.

Zadaniem przypisanym do tego stanowiska to oględziny rozjazdów na przydzielonym obszarze, który może obejmować kilka oddalonych od siebie stacji. Aby się do nich dostać mobilny zwrotniczy będzie korzystał ze służbowego samochodu. Na wykonanie pracy będzie miał 12 godzin w zmianie dziennej. Na przydzielonym terenie może być około 100 rozjazdów. Zatem stanowisko to będzie wiązało się z pracą pod dużą presją czasu.

Korzystanie ze służbowego samochodu to udogodnienie, jednak zawsze jest ryzyko kolizji zwłaszcza przy niesprzyjających warunkach atmosferycznych. Ponadto pogoda ma znaczący wpływ na prędkość jazdy. Przykładowo zimą dojazd na poszczególne stacje wydłuży się z uwagi choćby na śliską nawierzchnię. Zatem dojazd do poszczególnych posterunków zajmie pracownikowi przy dobrych warunkach przynajmniej 2 godziny, czas na wykonanie samych oględzin skraca się do 10 godzin. Jest to 600 minut, czyli na każdy rozjazd mamy 6 minut. Do każdego

*Dokończenie na stronie 5*

### POSTULATY I ROZWÓJ



Fot. Archiwum SZIK

Sytuacja w PLK, postulaty i rozwój związku były głównymi tematami omawianymi na obradach Rady SZIK.

W dniu 24 lutego 2025 r. odbyło się zebranie Rady Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” (SZIK). Spotkanie miało na celu omówienie aktualnej sytuacji w PLK, oraz przyszłych wyzwań dotyczących wynagrodzeń i działań organizacyjnych w Spółce. Pierwszym tematem poruszonym podczas zebrania była sytuacja w PLK. Został zaprezentowany plan zatrudnienia na 2025 r., który ma na celu dostosowanie liczby pracowników do potrzeb organizacyjnych.

Przewodniczący Henryk Sikora podkreślił, że w poprzednim roku nastąpił spadek wypracowanych godzin nadliczbowych. Taka sytuacja jest spowodowana procesami optymalizacyjnymi zwłaszcza w inżynierii ruchu na stanowisku zwrotniczego np.: skracając czas jego pracy. Dzięki takim działaniom pracodawca ograniczył godziny nadliczbowe o 13%

*Dokończenie na stronie 6*

# Z PRAC RADY NADZORCZEJ

## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

25 lutego 2025 r.

Rada Nadzorcza PLK spotkała się na comiesięcznym posiedzeniu, które odbyło się w siedzibie Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

Obrady rozpoczęły sprawy proceduralne, przyjęcie porządku obrad oraz protokołu z poprzedniego posiedzenia Rady (28 stycznia 2025 r.).

### Sytuacja finansowa

Rada zapoznała się z sytuacją finansową PLK, w okresie od stycznia do grudnia 2024 r. Jest ona stabilna a przychody z działalności operacyjnej były realizowane zgodnie z planem. Prawdopodobnie wynik finansowy PLK za rok ubiegły będzie gorszy niż planowano, a jego ostateczna wielkość będzie znana po przyjęciu rocznego sprawozdania finansowego.

Ważnym elementem działalności operacyjnej są przychody od przewoźników kolejowych z udostępniania linii kolejowych. Są one niższe niż przewidywał plan (ok. 98 % planu), co wynika z pracy eksploatacyjnej przewoźników towarowych i pasażerskich.

W przewozach pasażerskich roczne przychody były na poziomie niewiele przekraczającym 100 %, z czego największy udział miały Koleje Mazowieckie ponad 102 % planu, Intercity ok. 102 %, Polregio blisko 100 %, a pozostali przewoźnicy ok. 97 %.

Po ubiegłorocznej recesji w przewozach towarowych nastąpił spadek pracy eksploatacyjnej i przychodów od przewoźników towarowych, które wyniosły ok. 94 % rocznego planu. Szczególnie widać to na przykładzie PKP Cargo w restrukturyzacji - ok. 83 % planu (inni przewoźnicy ok. 101 %).

### Realizacja inwestycji

Rada Nadzorcza wykonując czynności nadzorcze przyjęła informację Zarządu, w sprawie realizacji inwestycji w 2024 r. Kluczową sprawą była kontynuacja realizacji wieloletniego planu inwestycyjnego (Krajowy Program Kolejowy) i realizacja zadań inwestycyjnych z uwolnionych środków finansowych z Krajowego Planu Odbudowy (KPO).

Spółka realizuje inwestycje finansowane z różnych źródeł i w ramach pro-

gramów rządowych, takich jak: program utrzymaniowy, Kolej + i program przystankowy. Łączna wartość inwestycji zrealizowanych przez PLK w ubiegłym roku przekroczy 10 mld zł.

Największym problemem z obszaru inwestycji jest już od kilku lat budowa systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych oraz napotykaną na coraz to większe problemy budowa tunelu średnicowego w Łodzi.

W trakcie omawiania bieżącego stanu prowadzonych inwestycji, Rada m. in. zaakceptowała (zmiana uchwały) wniosek Zarządu PLK w sprawie wydatkowania ok. 82 mln zł (netto) na remont toru na odcinku Stary Sącz-Granica Państwa (l. k. nr 96 Tarnów-Leluchów) oraz wniosek o wartości ponad 124 mln zł (netto) na poprawę stanu infrastruktury kolejowej na linii kolejowej nr 139 w wybranych lokalizacjach (odcinek Węgierska Górka - Zwardoń).

### Plan działalności PLK na 2025 r.

Jednym z głównych punktów posiedzenia Rady Nadzorczej była analiza przedłożonego przez Zarząd planu działalności PLK na 2025 r.

Uwzględnia on przychody z udostępniania infrastruktury przewoźnikom kolejowym oraz w ramach rządowego Programu utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, a także dotacji celowych.

Plan zakłada kontynuację prowadzonych inwestycji i modernizacji linii kolejowych, przede wszystkim w oparciu o realizację Krajowego Programu Kolejowego (KPK), który jest obecnie przedmiotem rewizji w Ministerstwie Infrastruktury. Obejmuje on inwestycje na liniach kolejowych, które dofinansowane są przez Ministerstwo Infrastruktury oraz Program budowy i modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025.

Plan odnosi się do wielu obszarów działalności PLK, w tym do kosztów pracowniczych zakładając wzrost wydatków na wynagrodzenia (w tym podwyżkę dla pracowników).

Dlatego w tym punkcie wywołałem dyskusję, pytając - jaką kwotę Zarząd zaplanował na podwyżkę wynagrodzeń

dla pracowników PLK i od kiedy byłyby ona możliwa? Niestety nie otrzymałem precyzyjnej odpowiedzi.

Po dyskusji Rada przyjęła uchwałę (nie jednogłośnie), wyrażając w ten sposób pozytywną opinię do Planu, którym zajmie się teraz Walne Zgromadzenie PLK, w celu jego zatwierdzenia.

### Opóźnienia pociągów

Kluczowym dla pasażera korzystającego z usług przewoźników kolejowych, jest cena biletu, komfort przejazdu i punktualność przyjazdu zgodnie z umową (rozkładem jazdy) do stacji docelowej. Przyczyny opóźnień pociągów pasażerskich bywają różne i najczęściej są one z winy przewoźników kolejowych i PLK (zarządca infrastruktury).

Ten obszar działalności kolei był omawiany przez Radę na podstawie analizy opóźnień pociągów w IV kwartale 2024 r. Wynika z niej, że główną przyczyną opóźnień jest z winy przewoźników kolejowych oraz czynników zewnętrznych (ok. 83 % w stosunku do wszystkich opóźnień). Z ok. 15 % opóźnień wynikających z winy PLK ponad 2 % wynika z działalności inwestycyjnej wykonywanej przez Centrum Realizacji Inwestycji.

Wyniki te pokazują w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r., że udział przewoźników kolejowych w opóźnieniach w IV kwartale 2024 r. jest na zbliżonym poziomie.

Opóźnienia pociągów, których przyczyną są prace inwestycyjne wynikają głównie z usterek, uszkodzeń kabli światłowodowych, wprowadzenia ograniczeń prędkości i awarii sieci trakcyjnej.

Z powodu opóźnień pociągów z winy PLK, Spółka ponosi koszty wynikające z wypłat rekompensat przewoźnikom kolejowym. Koszty opóźnień z winy zakładów linii kolejowych wynoszą ok. 83 %, a z winy Centrum Realizacji Inwestycji ok. 17 %.

Spółka czyni systematyczne starania usprawniające organizację robót inwestycyjnych (dyscyplinowanie wykonawców, planowanie zamknięć torowych) oraz podejmuje działania ograniczające opóźnienia wynikające z usterek (np. awarie urządzeń sterowa-

nia ruchem kolejowym na LCS). Z analizy opóźnień pociągów pasażerskich z winy PLK wynika, że najczęstszą przyczyną są awarie urządzeń automatyki (często objęte gwarancją producenta), następną usterki w drodze kolejowej, a kolejną przyczyną to wina eksploatacji, inżynierii ruchu i energetyki.

### Postępowanie kwalifikacyjne na członka Zarządu

Rada uzgodniła procedury związane z rozpoczęciem postępowania kwalifikacyjnego na członka Zarządu PLK ds. transformacji cyfrowej. Zgłoszenia kandydatów wraz z odpowiednimi dokumentami można składać w PLK do dnia 26.03.2025 r.

Przypomnę, że 22 stycznia 2025 r., Walne Zgromadzenie PLK odwołało Piotra Kubickiego z funkcji członka Zarządu PLK ds. transformacji cyfrowej.

Członkowi Zarządu ds. transformacji cyfrowej podlegały w Centrali PLK biura: informatyki, automatyki i telekomunikacji oraz Pełnomocnik Zarządu ds. transformacji cyfrowej i Centrum Diagnostyki. Dotychczas nadzorował on i był odpowiedzialny za realizację projektu budowy systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych.

### Zatrudnienie i płace

Rada Nadzorcza przyjęła informację Zarządu PLK, w sprawie sytuacji zatrudnieniowo-płacowej w 2024 r.

Wynika z niej, że Spółka realizowała zadania, zatrudniając średniorocznie ponad 37 060 pracowników, to jest mniej niż planowano o ok. 240 etatów (dla przypomnienia, wykonanie planu zatrudnienia za 2021 r.: 38 370 etatów, za 2022 r.: 37 705 etatów, a za 2023 r.: 37 560 etatów). Spółka zatrudniała na koniec grudnia 2024 r. 36 706 pracowników w 30 jednostkach organizacyjnych.

W omawianym okresie (grudzień 2023 r. do grudnia 2024 r.) w PLK zatrudnienie zmniejszyło się o ok. 580 osób. Ze Spółki odeszło ok. 3 150 pracowników (emerytury: ok. 1 700 osób, renty: ok. 400 osób, zwolnienia poza PLK: ok. 900 osób). W tym samym czasie zostało przyjętych do Spółki ok. 2 570 osób (w tym: z zewnątrz ok. 2 100, oraz z PKP Cargo: ok. 113 osób).

W Spółce wypracowanych zostało ok. 1 425 000 godzin nadliczbowych (spadek do analogicznego okresu ub. o ok. 14 %). Najwięcej godzin nadliczbowych wypracował zespół inżynierii ruchu, tj. 88 % wszystkich wypracowanych godzin w PLK, następnie zespół utrzymania i diagnostyki drogi kolejowej ok. 4 % i zespół utrzymania urządzeń automatyki i telekomunikacji ok. 2 %.

Po podwyżkach wynagrodzeń (m. in. dwukrotny wzrost dodatków do wynagrodzenia tj. od stycznia i lipca ub., podwyżka dla pracowników wynagradzanych z ZUZP od 1.07.2024 r., podwyżka dla pracowników wynagradza-

nych z Regulaminu – Uchwała Zarządu od 1.09.2024 r.) średnie miesięczne wynagrodzenie wzrosło w porównaniu do 2024 r. o 850 zł i wyniosło ok. 9 015 zł. (średnie wynagrodzenie w 2023 r. wynosiło 8 165 zł).

### Inne tematy

Rada zajmowała się również m.in. następującymi sprawami: informacją z pracy Komitetu ds. Inwestycji Rady Nadzorczej, opracowaniem celów zarządczych dla członków Zarządu na 2025 r., stanem realizacji projektu budowy systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych i problemami wykonawcy tego projektu spółki Nokia (lider konsorcjum), pracami Forum Inwestycyjnego, stanem budowy tunelu średnicowego w Łodzi, gospodarką materiałową (m. in. sprzedaż złomu), kontrolami instytucji zewnętrznych w jednostkach podległych PLK, 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), aktualizacją Strategii Spółki obejmującą okres do 2030 r., informacją o realizacji zadań przez członka Zarządu ds. utrzymania infrastruktury (ZPC), propozycjami Zarządu zmian do Statutu Spółki oraz przeglądem uchwał przyjętych przez Zarząd PLK (od ostatniego posiedzenia Rady).

Henryk Sikora

## WIĘKSZY WSKAŹNIK ZMIANOWOŚCI DLA INŻYNIERII RUCHU

Przypominamy, że 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 również: „*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 możliwość korzystania przez pracowników z dodatkowych dni wolnych od pracy uważamy, że zwiększenie wskaźnika*

*zmianowości do wysokości 5,5 jest zasadne”.*

W odpowiedzi z Biura Spraw Pracowniczych PLK otrzymaliśmy informację, że nasz wniosek jest analizowany. Pozostaje najważniejsze pytanie - jaki wpływ miałaby zmiana wskaźnika zmianowości w zespole inżynierii ruchu na zatrudnienie ?

(red)

UBEZPIECZ SIĘ  
RAZEM Z NAMI W  
**TUZ**  
więcej informacji  
na [www.plk.ksk.org.pl](http://www.plk.ksk.org.pl)

## ZADANIOWY CZAS PRACY DLA NIEWIELU

W ostatnich tygodniach w jednostkach organizacyjnych PLK pojawiły się sygnały o zmianach w zakładowych regulaminach pracy, w których chciano wpisać zapisy wprowadzające zadaniowy czas pracy.

W tej sprawie Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” wystosowała pismo do Zarządu PLK z kilkoma pytaniami, m. in. o podstawę prawną, zasadność wdrożenia takiego systemu czasu pracy i jakich stanowisk miał by on dotyczyć.

Na nasze pismo Nr SZIK 06/01/2025 z dnia 16 stycznia 2025 r. Biuro Spraw Pracowniczych udzieliło następującej odpowiedzi:

Zadaniowy czas pracy nie jest nowością w Spółce, o czym mogą świadczyć funkcjonujące już od dłuższego czasu w niektórych regulaminach pracy jednostek organizacyjnych Spółki (jak m.in. Centrala Spółki, IZ Białystok, IZ Gdynia, IZ Kielce czy IZ Poznań) stosowne zapisy przewidujące możliwość pracy w tym systemie. Znajduje to umocowanie w przepisach kodeksu pracy, które dopuszczają ustalanie m.in. systemów czasu pracy w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie pracy. Także zapis Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: ZUZP) zawiera odesłanie wskazujące, iż stosowanie dla zatrudnionych pracowników innych systemów czasu pracy niż podstawowy czy równoważny reguluje kodeks pracy (dalej: k.p.).

Zadaniowy system czasu pracy stanowi elastyczną alternatywę w ramach różnych systemów organizacji czasu pracy i korzystanie z niego nie jest aż tak szczególnym działaniem pracodawcy, które wymagałoby zasięgnięcia opinii w świetle § 12 Porozumienia w sprawie wzajemnych zobowiązań stron ZUZP z dnia 11 stycznia 2005 r. Ponadto przy wprowadzaniu przez jednostki organizacyjne, do swoich regulaminów pracy, zapisów odnośnie zadaniowego czasu pracy - czy to obecnie (przez jednostki organizacyjne, które takich zapisów nie mają jeszcze w regulaminie pracy), czy to w przeszłości (w przypadku jednostek, które już miały takie zapisy w regulaminie pracy), przewidziano miejsce na procedurę konsultacyjną z partnerem społecznym, wymaganą przy wprowadzaniu zmian do regulaminu pracy.

Uwarunkowania kodeksu pracy w zakresie zadaniowego czasu pracy przewidują jedynie, iż może on być stosowany w przypadkach uzasadnionych rodzajem pracy lub jej organizacją albo miejscem wykonywania pracy. Natomiast nie przewidują innych ograniczeń m.in. w zakresie zajmowanego przez pracownika stanowiska. W PLK S.A. nie przewiduje się obecnie innych okoliczności warunkujących stosowanie zadaniowego czasu pracy niż określone przepisami kodeksu pracy.

Proponując zmiany do treści regulaminu pracy pracodawca zobowiązany jest zastosować procedurę wynikającą z przepisów kodeksu pracy, a w szczególności

przeprowadzić konsultacje z zakładową organizacją związkową w sprawie treści proponowanych zmian.

Nie można więc wykluczyć, że w niektórych jednostkach organizacyjnych Spółki, procedura konsultacji może zakończyć się brakiem uzgodnienia pomiędzy tym pracodawcą a stroną społeczną w zakresie proponowanych przez pracodawcę zmian.

Zadaniowy czas pracy jest jedną z elastycznych form czasu pracy. Jego zastosowanie przynosi korzyści zarówno pracodawcy, jak i pracownikowi. W ramach zadaniowego czasu pracy pracownik ma większą swobodę w obszarze czasu realizacji powierzonych mu zadań, gdyż w tym systemie czas pracy jest określony wymiarem zadań.

Pracownik wiedząc co ma do wykonania, sam ustala sobie najbardziej optymalny dla niego rozkład czasu pracy. Posiadanie kontroli nad tym, kiedy wykonuje swoje zadania, pozwala pracownikowi dostosowywać pracę do własnych preferencji. Elastyczność jaką daje zadaniowy czas pracy ułatwia mu także skuteczne godzenie obowiązków zawodowych z życiem osobistym.

Natomiast pracodawca np. nie ma obowiązku bezpośredniej kontroli nad czasem pracy pracownika, a ewidencję czasu pracy może prowadzić w ograniczonym zakresie. Ponadto dzięki bardziej elastycznemu podejściu do czasu pracy, pracodawca może lepiej zarządzać potencjałem pracowniczym wobec bieżących potrzeb i realizowanych projektów.

(opr. H.S.)

## WYKLĘCI W ETOSIE SOLIDARNOŚCI

Etos Wyklętych obejmuje także wielu niezwykłych, świętych kapłanów, poczynając od więźnia Rakowieckiej, sekretarza Prymasa Wyszyńskiego abp. Antoniego Baraniaka, który mimo najwymiślniejszych tortur fizycznych i psychicznych trwających trzy lata, nie złamał się i nie złożył fałszywych zeznań przeciwko Prymasowi. „Baraniak, nie możesz się ześwinić” – powtarzał sobie wówczas proste, żołnierskie słowa. Do ideałów reprezentowanych przez Żołnierzy Niezłomnych sięgali także kapelani Solidarności – bł. ks. Jerzy Popiełuszko czy ks. Stefan Niedzielak, kapelan AK i WiN-u.

Dla działaczy podziemnej Solidarności etos AK i innych formacji niepodległościowych był czymś nieustannie żywym, także dzięki osobistym kontaktom z weteranami II wojny światowej i członkami podzie-

mia komunistycznego z epoki stalinizmu. Jednym z takich kontynuatorów walki o wolność w sztafecie pokoleń był Antoni Lenkiewicz, przedwojenny harcerz, więzień stalinowski, a następnie członek „Solidarności” i rzecznik głojujących kolejarzy w Lokomotywowni Wrocław w okresie stanu wojennego. – W zakładzie karnym przy Kleczkowskiej we Wrocławiu w grudniu 1981 r. tłumaczył uwięzionym wraz z nim działaczom „Solidarności”, często dużo od niego młodszym i mniej doświadczonym, że należy konsekwentnie odmawiać rozmów z esbekami i niczego nie podpisywać. Podtrzymywał ich na duchu, inicjował wspólne śpiewanie pieśni. Młodszy internowani nazywali go „Wodzem”. W listach z więzienia niewiele pisał o sprawach doczesnych. Za to wiele jest w nich słów

nadziei i wiary w sens walki za Ojczyznę. Nieustannie podkreślał, że to ci, którzy manifestują swoją siłę militarną, są słabi i w ostatecznym rozrachunku przegrają – wspominała w rozmowie z „Tygodnikiem Solidarność” córka Antoniego Lenkiewicza, Agata Kłopotowska. – A Ojciec do starości jeździł po całym kraju, wygłaszał w kościołach prelekcje historyczne. I ciągle powtarzał: „Nasze będzie zwycięstwo!”.

*W tym roku już po raz czternasty obchodziliśmy Narodowy Dzień Pamięci „Żołnierzy Wyklętych”. Święto upamiętnia żołnierzy antykomunistycznego podziemia niepodległościowego, którzy po II wojnie światowej stawiali opór sowietyzacji Polski i podporządkowaniu jej ZSRR. Inicjatorem ustanowienia 1 marca Narodowym Dniem Pamięci Żołnierzy Wyklętych był śp. Prezydent Lech Kaczyński.*

(H.S.)

# MOBILNY I OD WSZYSTKIEGO

„O bezpieczeństwie w UTK”, „Solidarność wyraziła sprzeciw”, „Ma obserwować wskaźniki oraz stosować się do ich wskazań”, „Współodpowiedzialność dyżurnego ruchu”, „Regulamin techniczny czy człowiek?”, „Ile można jeszcze dodać obowiązków pracownikowi?”. „Szkolenia dla zwrotniczych”, „Nie igrzajcie z bezpieczeństwem” to tylko niektóre tytuły artykułów publikowanych w mediach SZIK, które wyrażają negatywne zdanie „Solidarności” do procesów zatrudnieniowych i zmiany w organizacji pracy głównie w inżynierii ruchu.

Wdrażana od kilku miesięcy przez Zarząd PLK optymalizacja zatrudnienia, czyli dostosowanie ilości pracowników i zmianę organizacji pracy zwrotniczych, nastawniczych i dyżurnych ruchu aby zwiększyć efektywność wykorzystania czasu pracy nie może odbywać się kosztem bezpieczeństwa.

Decyzje optymalizacyjne „na siłę” są rażąco nieodpowiedzialne i nie mogą mieć akceptacji społecznej.

Co jeszcze możemy dodać tej grupie zawodowej? Spółka twierdzi, że bezpieczeństwo jest fundamentalną wartością i traktuje go z najwyższą powagą, a zapomina jaki podstawowy obowiązek ma dyżurny ruchu – bezpieczne organizowanie, prowadzenie i nadzorowanie ruchu pociągów.

Już w październiku 2024 r. w stanowisku SZIK pisaliśmy, że „dyżurny ruchu do wykonywania czynności dodatkowych przed optymalizacją miał dyżurnego pomocniczego, nastawniczego albo zwrotniczego, których nadzorował, a sam mógł zająć się prowadzeniem ruchu pociągów bez presji czasu i rejestrowania wykonywanych czynności. Obecnie wykonuje większość czynności sam i prowadzi ruch pociągów na obszarze swojego działania. Wspiera również przewoźników - maszy-

nistów w prowadzeniu pociągu przez dodatkowe informacje przekazywane radiotelefonem.

Jednym słowem „człowiek od wszystkiego”- organizowania, nadzorowania, prowadzenia ruchu pociągów i manewrów, obsługi przejazdów kolejowych oraz obserwacji coraz większej ilości monitorów ekranowych, obsługi stanowiska informacji pasażerskiej, oględzin i konserwacji rozjazdów, zabezpieczenia bezpiecznej pracy na torach, rejestrowania przejazdu pociągów i wszystkich zdarzeń w elektronicznych lub papierowych dziennikach ruchu i dziennikach telefonicznych. Ponadto dyżurny ruchu ma obowiązek prowadzenia dokumentacji techniczno-ruchowej posterunku zgodnie z zapisami instrukcji: Ir-1, Ir-2, Ir-7, le-5, le-8, le-10, Id-4 itp., a także przekazać informację o wystąpieniu usterki lub zdarzenia chronologicznie z czasem jego zaistnienia. Obowiązkiem dyżurnego jest również zbieranie informacji od maszynistów o przyczynach wydłużenia czasu jazdy i telefonicznego przekazywania do dyspozytora liniowego informacji o wszelkich odchyłkach od rozkładu jazdy.

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

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

W sytuacjach nadzwyczajnych pracownik nie jest w stanie wykonać obowiązują-

cych czynności na bieżąco zgodnie z procedurami bezpieczeństwa.

W trakcie jednego ze spotkań na poziomie decydentów kolejowych usłyszałem, że:

- musimy skończyć z ograniczeniami prędkości, które są na wyrost,
- musimy odejść od zatrudniania pracowników na wszelki wypadek albo jak się coś stanie (chodzi głównie o zwrotniczych),
- musimy wymóc aby zamknięcia torowe jeśli muszą być to bardziej efektywne,
- musimy przyspieszyć likwidację strażnic przejazdowych (drożników przejazdowych PLK zatrudnia obecnie ponad 5 tys. Czy ktoś wie ilu z nich w ciągu 1,5 roku straci pracę?).

Trudno się nie zgodzić z przedstawionymi tezami. Wydają się oczywiste i niepodważalne. Jednak wyraźnie ukazują one intencje i działania za wszelką cenę, bez względu na koszty społeczne i pracownicze, obliczone jedynie na zaplanowany wynik.

Czy powyższe tezy nie są w sprzeczności z bezpiecznym prowadzeniem ruchu kolejowego, a także z bezpieczeństwem pracy pracowników zaangażowanych w ten proces?

Tak postawione pytanie może wywołać różne zdania, a nawet chęć polemiki. Jedno jest pewne, że w tym procesie bierze udział człowiek, który ma prawo do poczucia swojego bezpieczeństwa, a jak twierdzą bezpośrednio zaangażowani w ten proces pracownicy, ktoś im to bezpieczeństwo zabiera.

Strona społeczna powinna być wsparciem dla tych pracowników i mówić głośno o jego problemach. Taka jest rola związków zawodowych, przynajmniej tak to rozumiem „Solidarność”.

Henryk Sikora

## Dokończenie ze strony 1

rozjazdu trzeba dojść a to zajmuje kolejne minuty. Przed rozpoczęciem oględzin należy dokonać odpisu o ich rozpoczęciu oraz o zakończeniu. Znowu wiąże się to z kolejnymi minutami poświęconymi na czynności inne niż same oględziny.

Oględzin dokonuje się bez wstrzymywania ruchu pociągów, zatem dostanie się na poszczególne rozjazdy będzie wiązało się z oczekiwaniem aż będzie on wolny od taboru, co skraca czas przeznaczony na dokładne przyjrzenie się rozjazdowi.

Wiele osób uważa, że presja czasu, nie dotyczy tego stanowiska, a w rzeczywistości tak naprawdę jest ona ogromna. Ponadto mobilny zwrotniczy to człowiek,

który podczas pracy musi mieć czas i godziwe warunki do spożycia posiłku. Nie będzie jadł podczas jazdy służbowym autem, ani tym bardziej chodząc od rozjazdu do rozjazdu.

Jesień i zima to czas, kiedy dzień trwa dużo krócej, a w wielu miejscach oświetlenie rozjazdów jest niewystarczające, więc dokonanie oględzin może być nie możliwe.

Czy uwzględniając te wszystkie czynniki można mieć pewność, że oględziny będą wykonane starannie, czy jednak pobieżnie? Czy jest szansa aby przy takiej ilości rozjazdów móc poświęcić wystarczająco dużo czasu na same oględziny każdego z nich?

Tworząc to stanowisko Spółka z pewnością kierowała się chęcią optymalizacji zatrudnienia i zmniejszeniem kosztów. Czy nie wiąże się to z obniżeniem jakości wykonania pracy i samych warunków pracy? Czy Spółka w tym wypadku kierowała się szeroko rozumianym bezpieczeństwem czy tylko chęcią poprawy wyników ekonomicznych? Brakuje konkretnych danych ile czasu mobilny zwrotniczy ma na oględziny każdego rozjazdu.

Spółka zdaje się zapominać o tym, że praca polegająca na poruszaniu się w torach, to nie to samo co przeglądanie tabel z wynikami na laptopie przy biurku.

Piotr Pazera



Fot. A. Van-Selow

**Zmiany w organizacji pracy pionu inżynierii ruchu stanowią największe zagrożenie dla pracowników.**

w stosunku do 2023 r. Najwięcej godzin nadliczbowych wypracował zespół inżynierii ruchu i było to ok. 90%, zespół utrzymania drogi kolejowej 4%, a zespół urządzeń automatyki i telekomunikacji 2%.

Wzrost wynagrodzenia nastąpił w czterech terminach. Pierwsze dwa miały miejsce w miesiącach styczniu i lipcu 2024 r. i wynikały z dwukrotnego wzrostu dodatków, poprzez podwyższenie najniższego wynagrodzenia. Kolejny to wzrost pensji dla pracowników wynagradzanych na podstawie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy (ZUZP) i nastąpił on od 1 lipca 2024 r. Ostatni wzrost dotyczył pracowników wynagradzanych na podstawie uchwały Zarządu (regulaminu) i był on od 1 września 2024 r.

Podsumowując średnio roczny wzrost wynagrodzenia pracowników PLK za poprzedni rok zamyka się liczbą 9 015 zł. (obejmuje wszystkie dodatki). W stosunku do 2023 r. to wzrost o 850 zł, na co bezpośredni wpływ miała podwyżka wynagrodzenia średnio o 500 zł, co z pochodnymi dało ok. 756 zł.

Dalsze omówienie dotyczyło planu zatrudnienia w jednostkach organizacyjnych PLK w 2025 r. Statystyki wyraźnie wskazują na spadek zatrudnienia. Na taką sytuację ma wpływ nabywanie uprawnień emerytalnych przez pracowników, realizowane inwestycje, ale przede wszystkim optymalizacja zatrudnienia w branżach ruchowej. Zmiana organizacji pracy na niektórych posterunkach poprzez powiększenie obszaru działania pracy tzw. mobilnego zwrotniczego, a także przyszłe ograniczenia jak np. „ściągnięcie” obowiązku przekazywania rozkazów pisemnych (forma elektroniczna). Zmniejszenie zatrudnienia dotyczy także stanowiska dróżnika przejazdowego poprzez realizację programu modernizacji przejazdów kolejowo-drogowych i budowy wiaduktów nad torami (ruszyły przetargi). Zarząd kładzie również duży nacisk na szkolenia, które w efekcie

mają powodować „przekierowanie” zwrotniczego czy nastawniczego na dyżurnego ruchu. Przedstawiony katalog zmian wpływa również na stanowiska dyżurnego ruchu, nastawniczego, toromistrza czy obchodowego.

W zakresie działań „Solidarność” jest kontrola planu zmian w organizacji pracy w PLK. W chwili obecnej można zauważyć działania w obszarach audytu niektórych jednostek organizacyjnych Spółki.

PLK to także spółki zależne, które w ostatnim czasie otrzymywały niepokojące informacje dotyczące startowania w przetargach na roboty inwestycyjne i dostępności do robót utrzymaniowych.

Na początku tego roku doszło do spotkania przedstawicieli pracowników spółek Grupy PLK z udziałem przewodniczącego SZIK z władzami Spółki. Wynika z niego m. in., że obecnie nie przewiduje się konsolidacji spółek. Padła także deklaracja dalszego obowiązywania regulaminu (bez przetargów) na roboty utrzymaniowe, choć będą od tego wyjątki dotyczące przekazania „punktowego” części prac w przetargach otwartych firmą zewnętrzną. Dla spółek zostały określone wymagania lepszego wykorzystania maszyn i zasobów ludzkich oraz możliwość startowania spółek w przetargach na roboty inwestycyjne.

Realizując porządek obrad Rady przekazane zostały informacje dotyczące pracy Prezydium SZIK m.in. poprzez wystąpienia pisemne do pracodawcy. Ten katalog to sprawy dotyczące łamania ustawy o publicznej służbie krwi, a także wniosek o podwyższenie wskaźnika zmianowości w zespole inżynierii ruchu do wysokości 5,5 (dotychczas 5,1). Poruszono także temat ujednoczenia zapisów Instrukcji Id-3 z obowiązującymi przepisami prawa oraz propozycję utworzenia stanowiska specjalisty technologa ds. inżynierii ruchu.

Początek roku to właściwy czas na wypracowanie nowych postulatów. Jak pamiętamy zeszło roczne podsumowanie dialogu społecznego obejmowało dziewięć żądań „Solidarność” o charakterze finansowym i pracowniczym (streszczenie w biuletynie nr 01 „Solidarność w Peelka”). Bieżący rok to kolejne postulaty, które mają poprawić sytuację finansową pracowników i warunki pracy w naszej Spółce. Rada SZIK przedstawiła propozycję kilku z nich. Ostateczna forma i treść zostanie wypracowana na najbliższych spotkaniach roboczych.

Prezydium SZIK z dużą troską podchodzi do spraw rozwoju związku i zaangażowania w ten problem przewodniczących zakładowych organizacji związkowych, szczególnie etatowych działaczy, którzy „żyją” ze związku. Dlatego ta sprawa wróciła i tym razem na zebraniu Rady „jak bulewar”. Przytoczono różne parametry, w tym spadające zatrudnienie oraz ilość pracowników przyjętych do PLK, których w ostatnich dwóch latach było ponad 5 tys.

Jednym z najważniejszych punktów zebrania było przyjęcie uchwał dotyczących rozliczenia budżetu SZIK (realizację) za 2024 r. i przyjęcia planu budżetowego na 2025 r. To ważne dokumenty związkowe, które pozwolą sekcji realizować zadania statutowe i bieżącą działalność w 2025 r.

Kolejnym tematem była kwestia zadaniowego czasu pracy. Omówiono pismo Centrali PLK w tej sprawie, które zdaniem



Fot. P. Pazera

**Obrady Rady SZIK zaowocowały podjęciem kilku uchwał i kierunkowych decyzji.**

pracodawcy mówi, że taki czas pracy może wpłynąć na elastyczność organizacji pracy w spółce i lepsze dostosowanie godzin pracy do rzeczywistych potrzeb operacyjnych. Reasumując to zagadnienie – tam gdzie związki zakładowe wyrażą zgodę na wpisanie tego czasu pracy do zakładowych regulaminów pracy, to będzie on obowiązywał, a tam gdzie w jednolitym stanowisku związki nie uzgodnią takiego zapisu, to w tym zakładzie takiego czasu pracy nie będzie.

Nie zabrakło też tematów porządkujących prace sekcji poprzez przedstawienie rocznego harmonogramu spotkań zespołów problemowych ds. bhp, inżynierii ruchu, drogi kolejowej, automatyki, spółek zależnych.

W ramach „spraw różnych” dyskutowano propozycje tematów szkoleń dla przewodniczących i członków Rady SZIK, w tym organizację jednodniowych szkoleń stacjonarnych, których zakres dotyczyłby zmian w Kodeksie pracy, poprawne tworzenie dokumentacji związkowej, zasad negocjacji z pracodawcą, czy wspomniany wyżej rozwój związku. Na zakończenie obrad przedstawione zostały plany organizacji wydarzeń takich jak:

- turniej szachowy o puchar 45-lecia NSZZ „Solidarność” (23 maja),
- IV turniej piłki nożnej o puchar SZIK w Zduńskiej Woli (30.05.2025 r.),
- IX Mistrzostwa Polski w wyścigach drezyn ręcznych (14.06.2025 r.),
- IV górski trekking SZIK – „Z nami na

szczyt” (26-27.09.2025 r.),

- uroczystość 45-lecia NSZZ „Solidarność” połączona z rocznicą 20-lecia budowy i poświęcenia sztandaru SZIK (termin listopadowy).

Podsumowując Henryk Sikora mobilizował zebranych do aktywnego włączenia się w rozwiązywanie problemów z którymi borykają się na co dzień pracownicy PLK, a te które można rozwiązać jedynie na poziomie Centrali PLK, do ich przekazywania do SZIK. Ważnym jest także wspieranie inicjatyw i organizowanie wydarzeń będących realizacją zadań statutowych NSZZ „Solidarność”.

*Opracował: Andrzej Van-Selow*

## OBRADOWAŁ ZESPÓŁ TRÓJSTRONNY DS. KOLEJNICTWA

W dniu 20 lutego 2025 r. w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury odbyło się posiedzenie Zespołu Trójstronnego do spraw Kolejnictwa. W skład zespołu wchodzi przedstawiciele ministerstw, na czele z Ministerstwem Infrastruktury (obradom współprzewodniczył Piotr Malepszak, wiceminister infrastruktury), pracodawcy kolejowi i związki zawodowe działające w spółkach kolejowych. Krajową Sekcję Kolejarzy NSZZ „Solidarność” reprezentowali: Henryk Grymel (przewodniczący KSK, współprzewodniczący zespołu) i Henryk Sikora (zastępca przewodniczącego KSK).

Porządek obrad Zespołu Trójstronnego obejmował omówienie zagadnień związanych z:

1) sytuacją w PKP CARGO S.A. i spółkach Grupy PKP CARGO S.A. oraz zamianami Zarządu PKP S.A. i Ministra Infrastruktury wobec PKP CARGO S.A.,

2) bezpieczeństwem ruchu kolejowego,

3) równoważeniem konkurencyjności w transporcie,

4) taborem dla spółek kolejowych,

5) przejściem przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. spółki PKP Telkol (100 % udziałów w tej spółce posiada PKP S.A.).

W pierwszym punkcie posiedzenia Agnieszka Wasilewska-Semail, prezes PKP Cargo omówiła sytuację w tej spółce i spółkach Grupy PKP Cargo. Przekazane informacje obejmowały m. in.:

- plan naprawczy dla PKP Cargo - jest w trakcie opracowywania przez firmę doradczą (KPMG), jego pierwsza wersja ukaże się niebawem, a ostateczny plan ma być dokumentem publicznym, który ukaże się w maju, w procesie sanacji rozpatrywa-

ne jest zbycie majątku spółki w celu zaspokojenia wierzycieli,

- trwające rozmowy z LHS w sprawie konsolidacji ze spółką Cargotabor,

- zaplecza utrzymaniowo-naprawcze spółki Cargotabor w Czerwińsku i Legnicy, które mają być przekazane do kolejowych spółek samorządowych, które chcą naprawiać tam swój tabor (minister Malepszak wskazał te lokalizacje jako przykład zagospodarowania majątku),

- trwające prace nad przejściem spółki Cargotor przez PLK (zarządza m. in. Rejonem Przeładunkowym Małaszewicze, gdzie tereny są własnością PKP S.A.), które mają się zakończyć do połowy tego roku,

- plany PKP Cargo na 2025 r. (zbilansowanie spółki, zwiększenie udziału w przewozach na 30 % i sprzedaży, a także zwiększenie tranzytu pomiędzy wschodem i zachodem Europy),

- zwiększenie konkurencyjności na rynku - minister Malepszak mówił o konieczności poprawy efektywności (m. in. efektywne wykorzystanie czasu pracy maszynistów) i wykorzystanie potencjału PKP Cargo,

- udział PKP Cargo w rynku, który stale spada i obecnie wynosi 29 % (62 mln ton w 2024 r.),

- narasta problem nierównej konkurencji kolei z transportem drogowym (np. wzrost cen energii elektrycznej, który obciąża przewoźników kolejowych - kolej wymaga wsparcia ze strony rządu),

- sytuacji skansenu w Chabówce - docelowo ma go przejąć wraz z pracownikami Stacja Muzeum, obecnie PKP S.A. i Fundacja Grupy PKP współfinansują jego działalność.

Zagadnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego omówili przedstawiciele PLK (Maciej Kaczorek, członek Zarządu PLK ds. strategii i Włodzimierz Kiełczyński, dyrektor biura bezpieczeństwa w Centrali PLK).

Wśród przekazanych informacji i ogólnej dyskusji (przedstawiciele związków zawodowych oraz przewoźników IC i Polregio) znalazły się m. in. działania mające na celu poprawę stanu bezpieczeństwa na kolei:

- 1/3 wypadków na kolei ma miejsce na przejazdach kolejowych dlatego PLK skupia się głównie na poprawie bezpieczeństwa na przejazdach poprzez m. in. zabudowę urządzeń, które mają zastąpić dróżnika przejazdowego oraz ograniczenie przebywania pracowników przy torach czynnych poprzez automatyzację (obchody torów, praca zwrotniczego – dostarczanie rozkazów w formie cyfrowej, 1 rozkaz na całą trasę, wyeliminowanie oględzin przy torach czynnych),

- organizacja pracy dyżurnego ruchu – nie obciążanie go dodatkowymi obowiązkami, obserwacja monitorów ekranowych (brak ograniczeń, ile może ich być zamontowanych na jednym stanowisku pracy dyżurnego), nie rozszerzanie zapisów instrukcji Ir – 1 o obowiązek informowania maszynisty w każdym przypadku),

- zwiększenie uprawnień SOK tak aby podobnie jak policja funkcjonariusze SOK mieli uprawnienia karania kierowców mandatami za przekroczenie przepisów ruchu drogowego na przejazdach kolejowych (sprawę prowadzi Departament Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury),

- Janusz Malinowski, prezes PKP Intercity mówił o montażu kamer wideo w kabinie maszynisty (IC realizuje taki program), szkoleniach (dodatkowe na temat SPAD – ów, zwiększeniu liczby godzin szkoleń na symulatorze dla maszynistów, którzy mają

*Dokończenie na stronie 9*

## BEZPIECZNY PRZEJAZD



W ubiegłym roku na przejazdach kolejowych i przejściach doszło łącznie do 163 wypadków, w wyniku których życie straciło 49 osób, a 15 odniosło poważne obrażenia. Do takich zdarzeń zwykle dochodzi przez błędy kierowców.

PLK prowadzi kampanię społeczną od 2005 r. „Bezpieczny Przejazd” - mającą uświadomić wszystkich użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych o zagrożeniach wynikających z niewłaściwego zachowania. PLK prowadzi szkolenia w temacie prawidłowego zachowania na przejazdach, ostatnio zorganizowała je w Wieluniu zapraszając na nie uczniów z Zespołu Szkół nr 2 w Wieluniu. Wydarzenie „Bezpieczny przejazd”- symulacja wyłamania rogatek samochodem i ręczne

wyłamanie rogatek miało miejsce w dniu 4 marca 2025 r. na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach na przejeździe Wieluń Dąbrowa. Młodzież wysłuchała prelekcji, którą poprowadził Marcin Kruszyński ekspert biura promocji i komunikacji w PLK oraz Mariusz Lach Zastępca Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach zgromadzeni obserwowali zdarzenie.

Samochód mimo czerwonego światła wjeżdża na przejazd i zostaje uwięziony przez zamknięte szlabany, kierowca nie waha się, dodaje gazu wyłamuje rogatekę ratując życie. W takich momentach należy jak najszybciej opuścić przejazd. Dyrektor ostrzega, że, często dochodzi do sytuacji, gdy kierowcy nie podejmują próby

opuszczenia przejazdu i oczekują na jego otwarcie.

Symulacja, która przeprowadzono w Wieluniu okazuje, jak należy się zachować w takiej sytuacji. Wszyscy kierujący powinni wiedzieć, że w każdej rogatce jest zamontowany bezpiecznik drąga rogatek. Jest to urządzenie, które zostało zaprojektowane w taki sposób, żeby pękło, kiedy działa na nie odpowiednio przyłożona siła, o czym przekonali się uczniowie. W trakcie spotkania przypomniano także o „żółtej naklejce”, którą zaprezentowali prelegenci. Taka naklejka zawiera indywidualny dziesięciocyfrowy numer przejazdu, który należy podać w przypadku zgłaszania zagrożenia na przejeździe.

Rzecznik prasowy Katarzyna Głowacka apeluje, aby nie ignorować przepisów. Kierowcy rowerzyści i piesi, muszą pamiętać, każdego takiego zdarzenia na przejeździe można łatwo uniknąć – wystarczy przestrzegać przepisów i zachować zdrowy rozsądek! Łamanie zasad bezpieczeństwa to ogromne zagrożenie dla wszystkich osób w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego.

*Roman Kowalski*

## ASERTYWNOŚĆ PRACOWNICZA

W dzisiejszych czasach asertywność w pracy jest bardzo ważna. Nie tylko gdy mówimy NIE, lecz także kiedy mówimy TAK. Należy żyć w zgodzie ze sobą, nie wstydzić się tego czego chcemy i potrzebujemy. Szanujmy potrzeby innych ludzi. Wyznaczymy granice dla siebie i innych. Bądźmy stanowczy a zarazem łagodni.

Często wydaje się nam, że odmowa może spowodować nieprzyjemne konsekwencje, przestaniemy być akceptowani przez otoczenie a nawet stracimy pracę. Pamiętajmy jednak, że jeśli jasno określimy nasze potrzeby i swoje zdanie, asertywność nasza zwiększy pewność siebie i wiarę we własne możliwości. Wyrażenie odmiennego zdania nie może mieć przykrych konsekwencji. Jeśli dobrze przekażemy i uzasadnimy swoją wypowiedź w sposób merytoryczny, możemy zyskać uznanie u przełożonego i wypracować rozwiązanie, które przyniesie satysfakcję obu stronom.

Dzisiaj nie jeden pracownik staje przed dylematem, jakiego dokonać wyboru przy podwyższeniu kwalifikacji w związku z likwidacją stanowiska lub optymalizacją zatrudnienia. Wszyscy mówią, że dają ci szansę na lepszą i stabilniejszą pracę, na rozwój. Tak to po części prawda, ale nikt nie mówi o konsekwencjach podjętej

przez siebie decyzji w przypadku rezygnacji lub nie zdania egzaminu – o bilecie w jedną stronę. Warto przemyśleć i przeanalizować, czy jesteśmy gotowi na takie wyzwanie? Czy znamy specyfikę pracy na zaproponowanym stanowisku i czy poddamy wyzwaniu, które proponuje pracodawca? Dokonaj właściwego wyboru zgodnie ze swoją wolą, przekonaniem i predyspozycjami. Nie ulegaj naciskom i sugestii. To ty będziesz wykonywał czynności na tym stanowisku i odpowiadał za nie.

Mając na uwadze sytuację, która wydarzyła się w ostatnim czasie mamy obowiązek przestrzec was przed nieprzemysłanymi decyzjami, które mogą wpłynąć na wasze zatrudnienie w Spółce. Wiemy, że nie każdy pracownik jest przygotowany na takie wyzwanie i tak radykalny krok, dlatego szukajmy rozwiązań, które zadowolą obie strony: pracodawcę by zrealizował cele pozyskania pracownika na określone stanowisko i pracownika by wykonywał swoje obowiązki odpowiedzialnie i bezpiecznie zgodnie z predyspozycjami.

Świadomość pracownicza jest gwarancją odpowiedzialności pracowniczej – bezpieczeństwa w ruchu kolejowym.

*Małgorzata Jędrusik*

## 13 ROCZNICA



W dniu 3 marca 2025 r w Katedrze pw. Św. Michała Archanioła i św. Floriana Męczennika w Warszawie sprawowana była msza święta w intencji ofiar katastrofy kolejowej pod Szczekocinami.

Koncelebrę sprawowali m.in. Krajowy Duszpasterz Kolejarzy ks. Eugeniusz Zarebiński oraz Krajowy Animator Katolickiego Stowarzyszenia Kolejarzy Polskich ks. Ryszard Marciniak.

Przed ołtarzem stanęło sześć pocztów sztandarowych, w tym sztandar SZIK w składzie: Dariusz Ignaczak (chorąży), Golińska Wioleta, Tomaszewska Anna.

*Piotr Pazera*



# ROZWÓJ ZWIĄZKU W ZAKŁADZIE MASZYN TOROWYCH



Fot. Archiwum SZIK

Przy stole prezydialnym siedzą: P. Waśniowski (od lewej), T. Zaborowski, I. Dynowski i A. Van-Selow.

Miesiąc luty to dobry czas na podsumowanie działalności związkowej za miniony rok i omówienie planów na przyszłość. W dniach 20-21.02.2025 r. odbyło się sprawozdawcze Zebranie Delegatów NSZZ „Solidarność” w Zakładzie Maszyn Torowych w Krakowie (IM). Na początku Mariusz Pilichowski, przewodniczący Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” powitał wszystkich obecnych oraz zaproszonych gości m.in.: Tomasza Zaborowskiego, przewodniczącego Zarządu Regionu Małopolskiego NSZZ „Solidarność”, Ireneusza Dynowskiego, przewodniczącego Regionalnej Sekcji Kolejarzy (RSK) i Andrzeja Van-Selow, sekretarza Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej (SZIK).

Przewodniczący Pilichowski przedstawił sprawozdanie z działalności Komisji Zakładowej (KZ). To obszernie wystąpienie zawierało przegląd podjętych uchwał, decyzji i przepływów finansowych w okresie sprawozdawczy. Na uwagę zasługuje liczba 236 członków „Solidarności” w IM, co stanowi 40% uzwiązkowienia. Przypomniawszy, że każdego roku uprawnienia emerytalne nabywa spora grupa związkowców, jednak mimo tych odejść dzięki aktywności i transparentności zakładowa „Solidarność” „przyciąga” młodych do związku.

Zaangażowanie związkowe zostało docenione przyznanymi odznaczeniami resortowymi dla kolegów Pawła Gawła (Kraków) i Bernarda Śladczyka (K-Koźle). Nie zabrakło historycznego przeglądu wydarzeń minionego roku takich jak: pikiety, manifestacje, coroczne uroczystości branżowe i religijne (Święto Kolejarza, pielgrzymka na Jasną Górę i do Łagiewnik). Przy tej okazji przewodniczący podziękował osobą stanowiącym poczet sztandarowy za zaangażowanie umożliwiające obecność pocztu na uroczystościach w różnych miejscach Polski. Podkreślił, że w poprzednim roku związek pozyskał 6 nowych mundurów, co pozwoli na jeszcze większą aktywność w tym obszarze związkowej działalności.

Nie zabrakło przeglądu wydarzeń sportowych do których należą turnieje piłki nożnej w Barcicach, Łowiczu i Zduńskiej Woli, a także siatkówka plażowa w Opolu. Takie inicjatywy wpisują się w statutowe działania związku. Przypomniał, że rozwój związku to przede wszystkim promocja poprzez skuteczność w działaniach i umiejętne przekaz osiągnięć związku w mediach związkowych. Organizacja zakładowa w IM jest także widoczna na stronie internetowej SZIK, biuletynach „Solidarność w Peelka” i „Kolejarz Małopolski”.

W dalszej części zebrania przedstawione zostało sprawozdanie Komisji Rewizyjnej (KR), które odczytała Maria Marzec. Komisja w okresie sprawozdawczym przeprowadziła kompleksową weryfikację działań statutowych, organizacyjnych i finansowych oraz wyrównowe kontrole podczas posiedzeń KZ. W wyniku tych działań nie stwierdzono nieprawidłowości. Tę część obrad zakończyła dyskusja nad przedstawionymi sprawozdaniami KZ i KR.

Następnie głos zabrali zaproszeni goście. Przewodniczący Tomasz Zaborowski przekazał informacje dotyczące bieżących wydarzeń w Regionie Małopolskim, wspominając jednocześnie o spotkaniach na poziomie Komisji Krajowej. Przedstawił kalendarz wydarzeń na br. w który wpisuje się m.in. wrześniowy piknik rodzinny „Solidarności” w Nowym Sączu.

Członkostwo w Regionie Małopolskim niesie ze sobą szereg korzyści i dostęp do różnych form wsparcia (benefity). To także pomoc w zakresie prawa pracy. Zachęcił do bieżącego śledzenia informacji w mediach regionu.

Przewodniczący Ireneusz Dynowski podziękował organizacji związkowej za jej aktywność w wydarzeniach organizowanych przez RSK. Zachęcił do uczestnictwa w kolejnych wydarzeniach zaplanowanych na 2025 r. Poruszony został temat uruchomienia przystanku kolejowego Kraków Nowa Huta Północ. Jego rewitalizacja ułatwiłaby

połączenie kolejowe z centrum Krakowa mieszkańcom okolicznych osiedli i pracownikom zakładu. Przewodniczący Dynowski zapewnił o swoim wsparciu w rozmowach z Marszałkiem Województwa dla tej inicjatywy.

Następnie głos zabrał Andrzej Van-Selow przedstawiając zakres zadań jakim zajmuje się Prezydium i Rada SZIK. Podsumował dialog społeczny prowadzony pomiędzy „Solidarnością” a PLK. Przypomniał, że wypracowanie postulatów (9) to wysiłek Rady SZIK, która określiła istotę problemu, a swoje żądania oparła o podstawę prawną i przepisy ogólnie obowiązujące.

Na drugą część zebrania przybył Adam Janik, dyrektor Zakładu Maszyn Torowych. Przedstawił wyniki pracy za 2024 r. z podziałem na poszczególne sekcje. Nie zabrakło informacji dotyczących planów na br., uwzględniającego obciążenie pracą maszyn, znajdujących się w zasobach IM. Jak podkreślił – „...plan jest planem, jednak plan się zmienia i wymaga bieżących korekt...”. Odnosząc się do prowadzonego audytu przez Centralę PLK dyrektor uspokoił zebranych słowami – „...w tej chwili zbierane są dane przez audytora, a my czekamy na podsumowanie i wyniki...”.

Kolejne tematy zebrania skupiły się na sprawach socjalnych. Przekazane zostały informacje z prac komisji socjalnej, która przedstawiła obszary wsparcia dla pracowników i ich rodzin. Paweł Waśniowski (zakładowy SIP) przedstawił najważniejsze tematy z prac komisji BHP.

Kończąc zebranie, przewodniczący Pilichowski podziękował za jego przygotowanie, a także gościom za udział w spotkaniu. Zwrócił się z apelem do wszystkich związkowców o dalsze zaangażowanie, co powinno przełożyć się na rozwój NSZZ „Solidarność”.

**Andrzej Van-Selow**

## Dokończenie ze strony 7

mniej niż 5 lat stażu pracy, premiami w systemie szkolenia, podwójnej obsadzie maszynistów na trasach gdzie prędkość wynosi 160 km/godz.).

W związku z trwającą, blisko trzygodziną dyskusją obejmującą zaledwie dwa zagadnienia, podjęta została decyzja o ogłoszeniu przerwy w posiedzeniu.

Zespół ma być zwołany w terminie do połowy marca celem kontynuowania posiedzenia w następnych trzech zagadnieniach przyjętych w porządku obrad.

**Henryk Sikora**

# WZROŚLA EFEKTYWNOŚĆ UTRZYMANIA SIECI KOLEJOWEJ PLK SA!



Fot. PKP PLK S.A.

**Nastawienie na wynik eksploatacyjny i efektywne wykorzystanie środków dostępnych na utrzymanie. Tak, w skrócie, przedstawia się nowe podejście PLK SA do kwestii związanych z eksploatacją i zapewnieniem sprawnych przejazdów pociągów. Likwidacja ograniczeń prędkości, wąskich gardel, poprawa parametrów, a także wdrażanie nowych rozwiązań na sieci – te działania zapewnią właściwe warunki przewozowe na lata.**

Poprawianie parametrów infrastruktury na kolei to proces, na który składają się przede wszystkim zadania z branży dróg kolejowych, automatyki oraz energetyki. To trzy obszary, które można uznać za kluczowe w służbie eliminowania ograniczeń prędkości, poprawy parametrów i skracania czasów przejazdów. Systematyczna diagnostyka, monitoring sieci i obiektów umożliwiają skuteczną identyfikację miejsc, które mogą mieć wpływ na prędkość pociągów i przepustowość na linii kolejowej. Określenie potencjalnych zagrożeń mogących mieć negatywny wpływ na ruch pociągów daje szansę na opracowanie harmonogramu odpowiednich prac i przyjęcie działań prewencyjnych, pozwalających na wyeliminowanie utrudnień. Szukanie nowych rozwiązań i ich wdrażanie przynosi wymierne korzyści, bowiem kolej staje się bardziej punktualna i przewidywalna.

– Zidentyfikowanie potrzeb na sieci kolejowej to nie wszystko. Ważne jest jeszcze właściwe skoordynowanie prac, które mają przynieść wymierne efekty, ale też w jak najmniejszym stopniu wpływać na proces przewozowy w trakcie ich realizacji. Dążymy do tego, by w ramach posiadanych możliwości organizacyjnych i finansowych zaplanować roboty tak, by przynosiły trwałą poprawę parametrów infrastruktury oraz aby po ich realizacji nie musieć ponownie prowadzić prac na odcinkach wcześniej objętych robotami. Stawiamy na optymalne rozwiązania, które przynoszą efekt w postaci likwidacji ograniczeń prędkości oraz poprawy parametrów eksploatacyjnych – powiedział Krzysztof Waszkiewicz,

członek Zarządu – dyrektor ds. utrzymania infrastruktury.

## Tory najważniejsze

W 2024 roku w ramach prac utrzymaniowych, które koncentrowały się na branży dróg kolejowych, zrealizowano ponad 100 zadań o łącznej wartości ponad 1 mld zł. Wymieniliśmy nawierzchnię kolejową na długości ponad 160 km, szyny na kolejnych 320 km torów oraz podkłady na długości ponad 450 km. Roboty te były finansowane głównie ze środków PLK SA. Ogólna liczba ograniczeń spadła o ponad 29% (porównując rozkład 23/24 do 24/25)! Nowoczesne, specjalistyczne maszyny torowe, kupowane dzięki dokapitalizowaniu spółek zależnych z grupy PLK SA skracają czas prac przy zachowaniu wymaganych parametrów. W zeszłym roku podbijarki czy profilarki wykonały zadania między innymi na liniach kolejowych nr 404 i 276.

W ubiegłym roku zainicjowano projekt Automatykacji Obchodów Torów (AOT). Obecnie inspekcje torów wykonywane są bezpośrednio przez pracowników, co jest czasochłonne, stanowi duży koszt dla zarządcy infrastruktury, a na liniach o dużych prędkościach – jest zwyczajnie niebezpieczne. PLK SA planują automatyzację tego procesu, co poprawi dokładność pomiarów, przyspieszy analizę wykrytych usterek i zwiększy bezpieczeństwo pracowników. W tym roku planowane jest zawarcie umowy ramowej i pierwszej umowy wykonawczej w ramach tego projektu.

Rozwiązaniem korzystnym dla zastosowania przy budowie i dobrym utrzymaniu torów w tunelach, może okazać się nowy rodzaj nawierzchni bezpodsypankowej. Ta testowana jest obecnie przy przystanku Kraków Przylasek. Właściwie dobrane elementy systemu nawierzchni umożliwiają ograniczenie hałasu i drgań wywołanych przez przejeżdżające pociągi.

Na poprawę parametrów technicznych na liniach kolejowych ma wpływ także liczba przejazdów kolejowo-drogowych i sposób ich zabezpieczenia. W zeszłym roku PLK SA zlikwidowały 107 jednopoziomych skrzyżowań dróg z torami, dodatkowo poprawiając tym samym poziom bezpieczeństwa. Na 58 przejazdach w miejscach krzyży świętego Andrzeja i znaków STOP zamontowano nowe samoczynne lub obsługiwane przez personel urządzenia za-

bezpieczające.

43 przejazdy kategorii D zostały zastąpione przejściami przez tory. Obecnie na liniach eksploatowanych funkcjonuje 11 519 przejazdów kolejowo-drogowych.

Ten rok stawia przed kolejowymi „drogowcami” kolejne wyzwania. Dla usprawnienia procesu polepszania parametrów sieci, konieczne są zmiany w wewnętrznych procedurach Spółki, kontynuacja cyfryzacji diagnostyki wraz ze stworzeniem odpowiednich baz danych, czy doskonalenie wykrywalności wad i wdrożenie nowych rozwiązań do ich usuwania.

## Ważna sieć trakcyjna

W ubiegłym roku, przy wykorzystaniu środków finansowych Spółki, zaplanowano do realizacji 54 zadania, które swoim zasięgiem obejmowały prawie 94 tkm (toro-kilometry) sieci trakcyjnej. Weryfikacja zadań i szybka reakcja na korzystne dla zamawiającego ceny usług pozwoliły na remont około 131 tkm sieci – to o 40% więcej niż wstępnie zakładano. Oszczędności, które powstały w wyniku optymalizacji zadań sprawiły, że z ponad 116 mln zł zaplanowanych do realizacji zadań, wydano 95 mln zł.

PLK SA koncentrują się także na ograniczaniu strat energii i zmniejszaniu jej zużycia. W tym celu coraz częściej instalowane są elementy, które kompensują energię elektryczną. W 2024 roku zamontowano kompensację mocy biernej na 320 przyłączach, co przełożyło się na realne oszczędności. Planujemy kontynuowanie tego procesu w kolejnych latach.

Aby ograniczyć uszkodzenia sieci trakcyjnej spowodowane niewłaściwym stanem technicznym pantografów lokomotyw i jednostek elektrycznych, PLK SA w dalszym ciągu stawiają na rozwój programu Detekcji Stanów Awaryjnych Pantografów (DSAP). Jest to system, który rejestruje i wykrywa usterki odbieraków prądu, dzięki czemu informacja szybciej dociera do przevoźnika, a ten bez zbędnej zwłoki może naprawić wadliwy element. Statystyki Spółki wykazują, że rocznie dochodzi do ponad 100 awarii spowodowanych złym stanem pantografów. W zeszłym roku zbudowano drugie stanowisko DSAP w okolicach przystanku Różyny na liniach kolejowych nr 9 i 260. W I kwartale bieżącego roku stanowisko zostanie w pełni uruchomione, dzięki czemu weryfikowany będzie stan pantografów wszystkich składów kursujących na odcinku Tczew – Pruszcz Gdański na liniach Warszawa – Gdańsk i Zajęczkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański.

Systematycznie spada liczba minut opóźnień spowodowanych awariami sieci

trakcyjnej. Związane jest to z realizacją modernizacji i remontów sieci trakcyjnej, działaniami prewencyjnymi (systemy detekcji stanów awaryjnych pantografów) oraz sprawniejszym usuwaniem skutków awarii i szybszym przywracaniem ruchu kolejowego. W 2022 roku liczba minut opóźnień z powodu awarii sieci sięgała 17 789 minut, w 2023 roku 16 142 minuty, a w zeszłym roku 9 344 minuty.

### Ostatnia, ale nie mniej ważna jest automatyka

W 2024 roku wykonano pierwszy krok w kierunku wprowadzenia na sieci sygnalizacji wykonanej w technologii niezarowej. Chodzi o zastąpienie w zewnętrznych urządzeniach sterowania ruchem tradycyjnych żarówek przez diody LED. Takie rozwiązanie zapewni dłuższą żywotność urządzeń, mniejszy pobór prądu i przede wszystkim lepszą widoczność wskazywa-

nych sygnałów przez maszynistów – a co za tym idzie – zmniejszenie ryzyka błędnego odczytania sygnału na semaforze.

Biuro Automatyki PLK SA rozpoczęło pierwsze przygotowania do wdrożenia systemu Automatycznego Nastawiania Przebiegów z Rozkładu Jazdy (ANP RJ). To nowoczesna funkcjonalność wspomagająca pracę dyżurnych ruchu poprzez automatyczne ustawianie przebiegów pociągów na podstawie danych z rozkładu jazdy. Tego typu rozwiązywanie w przyszłości może poprawić płynność ruchu i przepustowość linii kolejowych oraz ograniczyć powstawanie opóźnień pociągów. Przed wprowadzeniem przez PLK SA nowego rozwiązania, należy wcześniej przeprowadzić testy i prace poligonowe we współpracy z dostawcami systemów.

W zeszłym roku uruchomiliśmy kolejne odcinki linii kolejowych, umożliwiające prowadzenie ruchu pociągów pod nadzorem systemu ETCS: Pruszcz Gdański – Gdańsk

Port Północny i Gdańsk Południowy – Gdańsk Olszynka (poziom 1) oraz Warszawa Włochy – Koluszki – Łódź Widzew (poziom 2). Dodatkowo utworzono nową grupę roboczą pomiędzy PLK SA a PKP Intercity S.A., która analizuje stwierdzone problemy i pracuje nad ich rozwiązaniem, co przekłada się na sprawniejsze prowadzenie ruchu w oparciu o system ETCS.

Kontynuowana jest współpraca z dostawcami i serwisantami systemów sterowania ruchem kolejowym.

- PLK w ciągu roku wykonała duży postęp. Wyraźnie kładziemy większy nacisk na efektywność funkcji utrzymania, standaryzację głównych obszarów w spółce oraz wdrażanie nowoczesnych rozwiązań. Jest to proces trudny i czasochłonny, ale konieczny, jeśli polskie koleje mają funkcjonować w standardzie XXI wieku – podsumował Piotr Wyborski, Prezes PLK SA.

*PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*

## ODPIS NA ZFŚS W 2025 ROKU

ZFŚS tworzy się z corocznego odpisu podstawowego, naliczanego w stosunku do przeciętnej liczby zatrudnionych. Wysokość odpisu podstawowego ustala się na podstawie przeciętne wynagrodzenia miesięcznego w gospodarce narodowej w roku poprzednim lub w drugim półroczu roku poprzedniego, jeżeli przeciętne wynagrodzenie z tego okresu stanowiło kwotę wyższą. Prezes GUS w obwieszczeniu z dnia 19 lutego 2025 r. ogłosił, że przeciętne wynagrodzenie miesięczne w gospodarce narodowej, pomniejszone o potrącone od ubezpieczonych składki na ubezpieczenia emerytalne, rentowe oraz chorobowe, w 2024 r. wyniosło 7 140,52 zł, a w drugim półroczu 2024 r. wyniosło 7 262,39 zł. W związku z powyższym w 2025 r. podstawą naliczenia odpisu na ZFŚS stanowi przeciętne wynagrodzenie miesięczne w gospodarce narodowej w drugim półroczu 2024 r., tj. **kwota 7 262,39 zł.**

Wysokość odpisów na ZFŚS w 2025 r. w stosunku do zatrudnianych pracowników - w tym pracowników młodocianych - odpisy obowiązkowe:

1. na jednego pracownika zatrudnionego w normalnych warunkach- 37,5 %, to kwota **2 723,40 zł**
2. na jednego pracownika wykonujące-

go prace w szczególnych warunkach lub prace o szczególnym charakterze (w rozumieniu przepisów o emeryturach pomostowych) – 50 %, to kwota **3 631,20 zł**

### Zwiększenia dobrowolne na ZFŚS w 2025 r.

Na każdą zatrudnioną osobę, w stosunku do której orzeczono znaczny lub umiarkowany stopień niepełnosprawności, wysokość odpisu podstawowego może być zwiększona o 6,25 %, o kwotę **453,90 zł**

Pracodawcy sprawujący opiekę społeczną nad emerytami i rencistami, w tym także ze zlikwidowanych zakładów pracy, mogą zwiększyć fundusz o 6,25 % na każdego emeryta i rencistę uprawnionego do tej opieki, o kwotę **453,90 zł** Pracodawcy, którzy utworzyli zakładowy żłobek lub klub dziecięcy oraz przeznaczą na ten cel z odpisu podstawowego kwotę odpowiadającą 7,5 punktu procentowego tego odpisu mogą zwiększyć fundusz na każdą zatrudnioną osobę o 7,5 %, o kwotę **544,68 zł**, pod warunkiem przeznaczenia całości tego zwiększenia na prowadzenie żłobka lub klubu dziecięcego.

Naliczone odpisy pracodawca przekazuje

zuje na rachunek ZFŚS w dwóch terminach:  
- do 31 maja 2025 r. - kwotę stanowiącą co najmniej 75 proc. równowartości dokonanych odpisów  
- do 30 września 2025 r. - pozostałą kwotę dokonanych odpisów i zwiększeń.

### Sukces „Solidarności”

Przypomnijmy, że począwszy od 2012 r., ustawy o budżecie zawierały przepisy, które blokowały naliczanie odpisu w oparciu o wynagrodzenia z roku poprzedniego i ustalały go na podstawie przeciętne wynagrodzenia za dużo wcześniejsze lata, czyli „mroziły” jego wysokość. Przywrócenie ustawowych zasad naliczania odpisu oznacza koniec tej niesprawiedliwej praktyki i jest sukcesem „Solidarności” - zwieńczeniem podejmowanych przez wiele lat działań w kierunku poprawy korzyści finansowych dla pracowników, emerytów, rencistów oraz ich rodzin.

Odmrożenie odpisu na ZFŚS to pokłosie porozumienia, jakie NSZZ „Solidarność” podpisała 7 czerwca 2023 r. z rządem Zjednoczonej Prawicy. Po podpisaniu porozumienia wdrożono przepisy, wedle których od lipca 2023 r. nastąpiło odmrożenie odpisu na ZFŚS według podstawy na rok 2021, a od 2024 roku dalsze jego odmrożenie zgodne z zasadami ustawowymi.

*Opracowane na podstawie INFOR*

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.



# Z NAMI NA SZCZYT



Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej

NSZZ **Solidarność**



[plk.ksk.org.pl](http://plk.ksk.org.pl)  
[szik-solidarnosc.org.pl](http://szik-solidarnosc.org.pl)

Fot. Archiwum SZIK