

NSZZ

SOLIDARNOŚĆ

nr 08 (186)
październik 2022 r.

W PEELKA

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

WYBORY 2023-2028 WYBIERZ NAJLEPSZYCH!

Najbliższe miesiące, szczególnie pierwsze pięć miesięcy 2023 r. będą czasem wyborów w strukturach NSZZ „Solidarność”. To wymusza na nas wszystkich więcej pracy i zajęcia się organizowaniem oraz przeprowadzeniem wyborów.

Zaczynamy od zebrań sprawozdawczo-wyborczych i wyborów na sekcjach eksploatacji (ISE), które najczęściej stanowią okręgi wyborcze.

Tam wybieramy przewodniczącego komisji oddziałowych (takie być powinny!) i delegatów na zakładowe zebranie delegatów, które za kilka tygodni dokona wyborów władz zakładowej „Solidarności”.

Pamiętajmy, że kadencja potrwa aż 5 lat, do 2028 r. Dlatego musimy wybierać ludzi nie tylko takich, którzy są w stanie przetrwać te 5 lat, ale takich, którzy przez ten czas będą Ciebie i Mnie godnie reprezentować, zdolnych budować profesjonalny i nowoczesnie działający NSZZ „Solidarność”. To za-

gwarantuje efekty działań poprawiające nasz byt oraz warunki pracy i płacy.

Kalendarz wyborczy zakłada wybory zakładowe (przewodniczący, komisja zakładowa i rewizyjna, delegaci na WZD Regionu i struktur branżowych) odbywają się w terminach od 1 listopada br. do 31 marca 2023 r.

W następnych wydaniach naszego biuletynu poświęcimy więcej miejsca tematyce wyborczej.

Zachęcam do odważnych, dobrych wyborów.

Henryk Sikora

XXXIX OGÓLNOPOLSKA PIELGRZYMKA KOLEJARZY W PRZYSZŁOŚĆ PRZEZ RODZINĘ

5 listopada 2022 (sobota)

18.00 – Bazylika. Powitanie parafian – krajowy duszpasterz kolejarzy, ks. Eugeniusz Zarębiński.
19.15 – Wały. Droga Krzyżowa – przewodniczy ks. B. Stark.

6 listopada 2022 (niedziela)

9.00-10.30 – Spotkanie w Sali Papieskiej O pokój w sercu, rodzinie, Ojczyźnie prowadził ks. Ryszard Marciniak.
10.00 – Procesyjne wejście pocztów sztandarowych na szczyt Jasnej Góry z Alei NMP.
11.00 – Wały. Uroczysta Suma –przewodniczy i homilię głosi abp Wacław Depo.

Termin pielgrzymki w 2023 roku:
18-19 listopada.

RELACJA Z TURNIEJU O PUCHAR SZIK



Więcej na **stronie 6**



PIKIETA SZIK

Ponad dwustu pracowników spółek kolejowych z całego kraju protestowało przed Ministerstwem Aktywów Państwowych, przy ul. Wspólnej 6 w Warszawie.

Zdecydowaną większość stanowili związkowcy z zakładów linii kolejowych oraz innych jednostek organizacyjnych i spółek zależnych od PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PLK).

Protestowali również pracownicy PKP Telkol z „Solidarności” i Federacji Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji PKP.

Dokończenie na stronie 4

Z PRAC RADY NADZORCZEJ

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

28 września 2022

Rada Nadzorcza PLK obradowała na comiesięcznym posiedzeniu, które odbyło się 28 września 2022 r. w siedzibie Spółki.

Obrazy rozpoczęły sprawy proceduralne, przyjęcie porządku obrad oraz protokołu z poprzedniego posiedzenia Rady (22 sierpnia 2022 r.).

Investycje

Rada Nadzorcza zajmowała się rozpatrzeniem informacji Zarządu, w sprawie realizowanych rocznych i wieloletnich planów działalności, ze szczególnym uwzględnieniem programów inwestycyjnych, których realizacja wynika z uchwał Rady Ministrów.

Informacja zawierała dane o realizacji rocznego planu inwestycyjnego na 2022 r., prognozowanych nakładów i wskaźników rzeczowych w br., oraz realizacji programu wieloletniego (KPK – postępowania przetargowe, fundusze unijne).

Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku (KPK) jest programem wieloletnim, obejmującym inwestycje na liniach kolejowych, które dofinansowane są przez Ministerstwo Infrastruktury.

Jego łączna wartość wynosi 76,7 mld zł.

W roku bieżącym (podobnie jak w 2021 r.) PLK zaplanowała roboty inwestycyjne o wartości ok. 13 mld. zł.

Rada zwróciła szczególną uwagę na inwestycje, których ryzyko opóźnienia może spowodować utratę planowanych środków finansowych z funduszy UE. Największe niewykonanie robót występuje m.in. na inwestycjach: porty Szczecin i Świnoujście, E59 Poznań-Szczecin Dąbie, Szczecińska Kolej Metropolitalna (inwestycje realizuje Trakcja), E-30 Kędzierzyn Koźle – Opole, linie kolejowe 25 Skarżysko Kamienna-Sandomierz, 38 Ełk - Giżycko, 182 Tarnowskie Góry - Zawiercie.

Utrudnienia w realizacji inwestycji są bardzo złożone. Do przyczyn opóźnień należą m.in.: realizacja dodatkowych zakresów robót i dokumentacji do nich, brak decyzji administracyjnych, wydłużony czas odbiorów, braki oraz wady w przedmiocie zamówienia, problemy z łańcuchami dostaw oraz problemy kadrowe u podwykonawców (wojna na Ukrainie), utrata płynności finansowej wykonawcy.

Rada stale monitoruje sytuację w obszarze realizacji inwestycji. Jednocześnie wyraziła swoje zaniepokojenie do zagrożeń niewykonania planu inwestycyjnego na rok 2022.

Dotychczasowy brak uruchomienia należnych Polsce środków finansowych przez Komisję Europejską na kolej (część Krajowego Programu Odbudowy), spowodował już 1,5 roczne opóźnienie w realizacji planów inwestycyjnych, unieważnienie wielu przetargów, co przy wzrastającej inflacji i wzroście cen wykonawstwa robót przynosi straty dla PLK. Dodatkowym problemem oprócz wzrostu kosztów robót i materiałów jest ich dostępność, która jest coraz bardziej ograniczona.

Realizacja inwestycji zlecana jest przez PLK ok. 30 wykonawcom. Pod względem nakładów finansowych kluczowymi wykonawcami są: Budimex, PORR, Trakcja (Grupa PLK), Torpol, Nokia (opóźniona realizacja GSM-R), Strabag, ZUE. W pierwszym półroczu 2022 r. wzrost wartości realizowanych robót inwestycyjnych (w porównaniu do poprzednich okresów) odnotowują spółki zależne od PLK. Szczególnie wyższe wyniki mają PPM-T i PNUIK.

Podwykonawcy

W trakcie obrad Rady przekazana została informacja w sprawie weryfikacji rozliczeń (płatności) wykonawców inwestycji z podwykonawcami.

Jest to efekt ochrony podwykonawców działających na podstawie umów z wykonawcami (jak wiemy często „potentatami” o różnej własności). Jak się okazuje skala współuczestniczenia podwykonawców w procesie inwestycyjnym jest duża i ma wpływ na terminowość i realizację warunków technicznych na danej budowie. Sprawne funkcjonowanie podwykonawców jest więc w interesie wykonawcy ale i zlecającego realizację inwestycji.

W PLK obowiązuje dokument pn. Instrukcja dla podwykonawców PLK, zawierająca zasady i zakres odpowiedzialności solidarnej zamawiającego, za zobowiązania generalnego wykonawcy wobec podwykonawcy oraz ewentualnego dalszego podwykonawcy.

Istotnym jest również ewidencjonowanie podwykonawców, zgłaszanych przez wykonawców, co w krytycznych sytuacjach może powodować konieczność płatności przez PLK, bezpośrednio podwykonawcom.

Wynik finansowy

Rada prowadzi stały monitoring wyników ekonomiczno-finansowych PLK. Zarząd przedstawił i omówił wyniki za okres styczeń-sierpień 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), wyższych przychodów z działalności finansowej oraz poniesienia niższych kosztów operacyjnych.

Wyższe przychody z udostępniania linii kolejowych wynikają z większej pracy eksploatacyjnej, zrealizowanej przez przewoźników towarowych i pasażerskich. Szczególnie jest to widoczne w ruchu towarowym (ok.110 % do planu). W tym obszarze dotyczy to PKP Cargo S.A. (ok. 105 %) oraz przewoźników prywatnych.

W ruchu pasażerskim przychody z udostępniania infrastruktury kolejowej są na poziomie ok. 100 % planu (Intercity ok. 103 %, Polregio ok. 97 %, Koleje Mazowieckie ok. 102 % planowanych przychodów).

Ważnym elementem działalności finansowej PLK jest wykorzystanie środków publicznych w działalności operacyjnej Spółki (np. Fundusz Kolejowy), a także koszty wynagrodzeń (za 8 miesięcy PLK wydatkowała na wynagrodzenia ponad 2 mld. zł., które są jednym z elementów kosztów pracy).

Bezpieczniej na przejazdach

Rada Nadzorcza i Zarząd PLK z dużą troską podchodzą do problematyki bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. PLK eksploatuje ok. 2000 przejazdów kolejowo-drogowych obsługiwanych kat. A. (31.12.2021 r.). Aktualnie ok. 1500 przejazdów posiada zainstalowane urządzenia przejazdowe kat. A. (środki techniczne zabezpieczające pracowników obsługi przejazdów przed popełnieniem błędów i w sytuacjach niebezpiecznych). PLK wdraża etapami rozwiązania techniczne na przejazdach kategorii A: stosowanie tarcz ostrzegawczych przejazdowych, blokowanie funkcji „otwórz rogatki”, stosowanie systemu wymiany informacji (SWI), stosowanie powiązania systemów przejazdowych.

Zaprezentowane rozwiązania wymagają zwiększonych nakładów finansowych ze strony Spółki oraz zmian w przepisach, za które odpowiada Ministerstwo Infrastruktury. Spółka utrzymuje bezpieczeństwo poprzez m.in. zastosowanie środków technicznych. Mają one chronić pracowników PLK oraz użytkowników dróg, przejeżdżających przez przejazdy.

Dokończenie na stronie 3

Dokończenie ze strony 3

Zarząd podejmuje stałe działania mające poprawić bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych.

Rozwiązanie problemu bezpieczeństwa jest najbardziej widoczne na zmodernizowanych liniach kolejowych, gdzie budowa wiaduktów drogowych eliminuje przejazdy kolejowo-drogowe.

Rada zapoznała się także z informacją dotyczącą synchronizacji na przejazdach kolejowo-drogowych sygnalizacji świetlnej, z podnoszeniem lub opuszczaniem szlabanów (aspekty prawne i techniczne – stosowanie czujników). Wynika z niej, że podniesienie szlabanu nie zezwala na wjazd pojazdu na przejazd. Jest to możliwe kilka sekund później po zakończeniu świecenia na sygnalizatorze czerwonego światła (to działa jak na skrzyżowaniu – przy czerwonym świetle stoimy).

Odpowiedzialność dyrektorów

Rada zapoznała się z informacją w sprawie odpowiedzialności dyrektorów zakładów linii kolejowych, w związku z występowaniem na terenie zakładów, kradzieży mienia PLK.

We wcześniejszych okresach, w różnych okolicznościach stwierdzone były nieprawidłowości związane z majątkiem PLK.

Były to głównie kradzieże złomu stalowego, miedzianego i aluminiowego, co naraziło Spółkę na straty finansowe. Analizując poszczególne przypadki stwierdzone były zaniedbania, bądź też zaniechania procedur i zabezpieczeń. Dziwny brak ogrodzenia lub monitoringu placu albo obiektu gdzie składowano złom, spłot różnych okoliczności skutkujących kradzieżą to tylko przykłady zdarzeń, które dają wiele do myślenia. Kary zapisane w Kodeksie Pracy i inne wynikające z premiowania, aż w końcu utrata zaufania, to sankcje, które Zarząd Spółki może nałożyć w stosunku do osób zaniedbujących swoje obowiązki i narażających PLK na straty.

Wartość posiłków profilaktycznych

Wartość posiłków profilaktycznych omawiana w punkcie – sprawy różne, nie wynika z kompetencji Rady lecz Zarządu Spółki. Jednak, jako przedstawiciel pracowników, wniosłem tę sprawę, gdyż od kilku miesięcy brak jest porozumienia, co do wzrostu wartości posiłków (rozmowy PLK z „Solidarnością”).

Pomimo tego Zarząd przyjął uchwałę o wzroście wartości posiłków profilaktycznych od 1.01.2023 r. na kwotę 9

zł. (mimo dużego wzrostu cen artykułów żywnościowych jest to wzrost tylko o 1,45 zł.). Po ogólnej dyskusji i wsparciu przez Przewodniczącą Rady prof. Mariusza Andrzejewskiego wyższego wzrostu, uznano że sprawa ta będzie dalej traktowana przez Zarząd. Aby wzrost wartości posiłków w pełni uwzględnił rzeczywiste ceny żywności i świadczonych usług w punktach gastronomicznych, gdzie m.in. te posiłki są realizowane.

Inne tematy

Rada zajmowała się również m.in. następującymi sprawami: analizą kosztów likwidacji składników majątku (spór PLK z PKP S.A. w sprawie nierozliczonego złomu - szyny ze zdemontowanych linii kolejowych, wyrok sądu polubownego ze stycznia 2022 r.), rozpatrzeniem comiesięcznej informacji Zarządu ws. realizacji projektu „Budowa infrastruktury systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych PLK, bezpieczeństwa teleinformatycznego (wzrastające zagrożenie cyberatakami), finansowaniem obsługi prawnej w SOK, przeglądem uchwał przyjętych przez Zarząd PLK (od ostatniego posiedzenia Rady).

Henryk Sikora

PRZEBUDOWA STACJI DĄBROWA GÓRNICZA ORAZ DĄBROWA GÓRNICZA GOŁONÓG

Wspólna inwestycja PKP PLK S.A oraz Urzędu Miasta Dąbrowa Górnicza



W ramach projektu „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap III” we współpracy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Urzędu Miasta Dąbrowa Górnicza realizowane jest zadanie mające na celu kompleksową przebudowę stacji Dąbrowa Górnicza oraz Dąbrowa Górnicza Gołonóg. Z ramienia PKP PLK S.A. jednostką odpowiedzialną za realizację projektu jest Zakład Linii Kolejowych w Częstochowie.

W ramach zadania inwestycyjnego dotyczącego przebudowy stacji Dąbrowa Górnicza wybudowane zostało już przejście podziemne pod torami przy ul. Konopnickiej, dające

możliwość przemieszczania się zarówno pieszym jak i rowerzystom. Kontynuowane są prace przy budowie pochylni dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się. Nowo wybudowane przejście podziemne łączy dwie części miasta, zastąpi istniejący dotychczas przejazd w poziomie szyn mając realny wpływ na płynność i tempo komunikacji w mieście oraz przede wszystkim na bezpieczeństwo w ruchu kolejowym, pieszym, rowerowym i samochodowym. W ramach prac inwestycyjnych zadaszony został istniejący peron oraz wybudowano nowy peron przy budynku dworca od strony ul. Kolejowej.

W zakresie inwestycji po stronie PKP PLK S.A. wybudowany został także nowy wiadukt kolejowy oraz przejście pod torami umożliwiające dostęp do peronu, na który podróżni będą mogli dostać się również jedną z trzech dostępnych wind oraz przebudowany został układ torowy. Wartość inwestycji to ok. 190 mln zł, w tym udział PKP PLK S.A. to 38 mln zł.

Prace dotyczące części projektu w zakresie przebudowy infrastruktury na stacji Dąbrowa Górnicza Gołonóg znajdują się na półmetku. W ramach zadania wybudowany zostanie wiadukt kolejowy, przejście pod torami, nowy peron przy budynku dworca kolejowego a także przeprowadzona zostanie wymiana toru przy peronie. W trakcie budowy jest drugi tor od strony ul. Parkowej oraz wiaty, ławki i oświetlenie na peronie. Nowo wybudowany wiadukt wraz z planowanym do wybudowania w ramach przedmiotowego zadania inwestycyjnego przejściem podziemnym zastąpi istniejący wcześniej przejazd kolejowo-drogowy. Wartość inwestycji to ok. 55 mln zł netto. Udział PKP PLK S.A. to ponad 26 mln zł netto.

Projekt ubiega się o dofinansowanie z unijnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Zakończenie prac inwestycyjnych przewidziane jest do końca 2022 roku.

Źródło:

- Zespół prasowy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Dokończenie ze strony 1

Wśród protestujących byli także pracownicy małopolskich struktur Polregio i PKP Cargo zrzeszeni w Regionalnej Sekcji Kolejarzy.

Organizatorem pikiety była Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”, która od lat wspiera przejście pracowników i spółki PKP Telkol do PLK.

Pikietujący protestowali przeciwko zwolnieniom pracowników PKP Telkol, przeciągającym się od ponad dwóch lat procedurom przejścia (zakupu) tej spółki przez PLK od spółki Polskie Koleje Państwowe S.A., dla której nadzór właścicielski pełni Ministerstwo Aktywów Państwowych.

Związkowcy z SZIK zdecydowali się na protest, ponieważ dotychczasowe działania nie przyniosły oczekiwanych efektów. Pomimo umów i deklaracji pomiędzy spółkami, PKP S.A. skupia się na szukaniu powodów żeby czegoś nie zrobić, tym samym opóźniając albo wręcz pozorując proces sprzedaży „swojej” spółki do PLK. To wszystko dzieje się pod przykrywką „działania zgodnie z prawem” albo „na podstawie Kodeksu spółek handlowych ...”

Pikiecie towarzyszyła atmosfera związkowego protestu i walki o swoje racje. Wypowiedzi i okrzyki przerywane były wielokrotnym skandowaniem



hasła dnia: „telkol do peelki” przy akompaniamencie gwizdków i syren. W niektórych momentach było bardzo głośno.

Związkowcy zaopatrzeni byli w transparenty, koszulki z logo „S” i flagi. Wśród haseł, które można było przeczytać na transparentach były m.in.: „Telkol zakładnikiem PKP S.A.”, „PKP Telkol do Grupy PLK”, „Stop dla likwidacji Telkolu”, „Dość eksperymentów na kolejarzach” Pikietę prowadził (będąc przewodniczącym zgromadzenia) Henryk Sikora przewodniczący „Solidarności” w PLK.

Do uczestników pikiety zwrócił się Henryk Grymel przewodniczący Krajowego Sekretariatu Transportowców i Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność”: Dla Krajowej Sekcji Kolejarzy ta sytuacja jest kuriozalna. Na zespołach trójstronnych ds. kolejnictwa zapadały decyzje, że PLK przejmuje Telkol. Ministrowie obiecywali, mówili, że tak będzie. I nic się z tym nie dzieje. PLK chce Telkol, PKP S.A. chce się Telkol-u pozbyć, wszyscy są dogadani, tylko nie ma żadnych działań w tym kierunku. To pozorowane przejście trwa już dwa lata. Sekcja krajowa robiła wszystko co mogła. Skończył się czas naszego czekania, dlatego dzisiaj tutaj jestem.

Zdaniem związkowców przejście PKP Telkol przez PLK jest jedynym ratunkiem dla tej spółki i jej pracowników. To PLK zleca prace z branży telekomunikacyjnej, w tym utrzymanie urządzeń radiołączności kolejowej (mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów), które najczęściej wykonują firmy zewnętrzne. Związkowcy wskazują, że brak sprawnych

działań finalizujących przejście PKP Telkol przez PLK doprowadzi do jej upadłości.

Elżbieta Baczevska przewodnicząca Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” w PKP Telkol stwierdziła: Doszliśmy do ściany. Mówimy dość! Jesteśmy tutaj żeby zaprotestować przeciw sytuacji, która jest w spółce. Pracodawca za zgodą właściciela, czyli prezesa PKP S.A. Krzysztofa Mamińskiego, odebrał pracownikom praktycznie wszystko. Wypowiedziano układ zbiorowy pracy, na czym pracownicy stracili średnio około 800-1000 zł, zabrano premie, wypowiedziano porozumienie partnerów społecznych, które mówi o dialogu. Co to oznacza? W tej spółce nie ma dialogu. My przychodzimy na spotkania, bo nas zarząd wzywa po to, żeby usłyszeć, że ma do zwolnienia kolejne 50 czy 100 osób.

SZIK przygotowała Petycję adresowaną do Jacka Sasina Wiceprezesa Rady Ministrów, Ministra Aktywów Państwowych, którą odczytał Stanisław Kokot Zastępca sekcji zawodowej. Została ona przekazana osobom, które w imieniu ministra wyszły do zgromadzonych.

Przez kilkadziesiąt minut trwało spotkanie delegacji związków zawodowych z przedstawicielami MAP. Tematem spotkania były problemy pracowników PKP Telkol. Przedstawiciele ministerstwa zadeklarowali większe wsparcie dla realizacji przejścia przez PLK spółki PKP Telkol.

Sprawę będziemy monitorować, na pewno nie pozwolimy na niekorzystny rozwój zdarzeń.

Piotr Pazera

PODZIĘKOWANIE

W imieniu Komisji Międzyzakładowej w PKP TELKOL sp. z o.o. chciałam serdecznie podziękować wszystkim uczestnikom wczorajszej pikiety (12.10.2022r.)

O tym jak ważna była to pikieta wiedzą najlepiej sami pracownicy spółki PKP TELKOL, którzy z niepewnością jutra oczekują jakichkolwiek decyzji w sprawie przejścia do PKP PLK. To dzięki waszej determinacji i wsparciu w walce o miejsca pracy i przyszłość jutra dla tej spółki, daliście NAM nadzieję, że w tak trudnej sytuacji nie jesteśmy sami. może wreszcie coś zacznie się dziać i proces sprzedaży ruszy z miejsca i skończą się trudności piętrzone przez PKP S.A.

z wyrazami szacunku
Przewodnicząca KM w PKP TELKOL
Elżbieta Baczevska.

ZAGADKA

Od ilu lat w Krakowie jest obecna kolej?

Nagrody rozlosujemy wśród osób, które prawidłowo odpowiedzi nadesłały do 14 listopada br.: na kartkach pocztowych pod adresem SZIK NSZZ „Solidarność”, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa lub pocztą elektroniczną plk@ksk.org.pl z dopiskiem „Zagadka 186”, podaniem adresu, pod który wysłać nagrodę oraz 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 185. nagrody wylosowały **Katarzyna Konat** z Jeleniej Góry i **Arleta Koza** ze Zbąszynka. Gratulujemy.

PETYCJA

Pan Jacek Sasin
Wiceprezes Rady Ministrów
Minister Aktywów Państwowych

Warszawa,
12 października 2022 r.

Od 2019 r. trwają procedury formalno-prawne mające na celu zakup spółki PKP TELKOL sp. z o.o. przez narodowego zarządcę infrastruktury jakim są Polskie Linie Kolejowe S.A. (PLK) od spółki PKP S.A., która posiada 100 % udziałów w PKP TELKOL. Niestety mnożone są ciągle przeszkody, aby tę transakcję odwiec w czasie, albo doprowadzić do jej niezrealizowania. Trwanie spółki w impasie zarządczym i brak decyzji kierunkowych ma negatywne skutki na jej bieżącą i dalszą działalność oraz zatrudnionych pracowników.

Przypomina to zabawę w „ciuciubabkę”, która odbywa się kosztem zwalnianych pracowników i negatywnych skutków dla załogi PKP TELKOL. Realizowany jest program restrukturyzacji, który polega głównie na zmniejszeniu kosztów pracy, rozwiązaniu umów na nierentowne kontrakty i wysprzedaży majątku spółki.

W wyniku oszczędności w PKP TELKOL wypowiedziano Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy, Porozumienie partnerów społecznych, wprowadzono Regulamin wynagradzania pozbawiony lub ograniczający większość dodatków do wynagrodzenia (np. nagroda jubileuszowa, odprawa emerytalna, święto kolejarza).

W ramach narzuconych limitów zwolnieni zostali pracownicy, często o najwyższych, branżowych kwalifikacjach z doświadczeniem i znajomością specyfiki kolejowych robót.

W spółce nie ma premii i od 4 lat podwyżek wynagrodzeń, nie podpisuje się nowych kontraktów – to wszystko powoduje, że kolejni specjaliści sami odchodzą ze spółki nie widząc w niej przyszłości, spada jej wizerunek i wiarygodność zarówno na rynku kolejowym jak i zewnętrznym.

W tym samym czasie PLK zleca szereg robót z obszaru telekomunikacji firmom zewnętrznym, gdzie często PKP TELKOL występuje jako podwykonawca na gorszych warunkach.

Przejęcie PKP TELKOL przez PLK jest jedynym ratunkiem dla tej spółki i jej pracowników, gdyż to PLK zleca roboty z branży telekomunikacyjnej, w tym utrzymanie urządzeń łączności i radiołączności kolejowej (mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów) z perspektywą możliwości utrzymania kabli własnych PLK, zarówno miedzianych i światłowodowych.

Związki zawodowe występowały w tej sprawie wielokrotnie do Pana Ministra z żądaniem wstrzymania zwolnień i spowodowania przejęcia (zakupu) PKP TELKOL przez PLK. Za każdym razem padała odpowiedź o trwającym procesie i prowadzonym dialogu społecznym ze związkami zawodowymi działającymi w tej spółce a w rzeczywistości nadal trwało przetrzymywanie się odpowiedzialnością za trwający marazm pomiędzy spółkami PLK a PKP S.A.

Dodatkową „komplikacją” prowadzonego od ponad dwóch lat procesu może być próba jednostronnego „rozliczenia” udzielonej przez PKP S.A. przed laty pożyczki na rzecz PKP TELKOL, której zastaw stanowi część infrastruktury w postaci kabli miedzianych, a które w celu utrzymania łączności i radiołączności ruchowej są niezbędne dla PLK.

Pikieta jest wyrazem naszej determinacji i próbą zwrócenia uwagi na problem, który powinien zostać rozwiązany na poziomie ministerstw.

W ostatnich tygodniach przeprowadzone zostało badanie due diligence oraz wycena wartości rynkowej udziałów PKP TELKOL, która miała umożliwić dalsze sprawne kontynuowanie procesu nabycia udziałów tej spółki przez PLK.

Niestety następną przeszkodą stworzoną przez PKP S.A. jest brak akceptacji na podpisanie listu intencyjnego pomiędzy PLK i PKP S.A. co jest jednym z wymogów Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wydania zgody na zmianę właściciela spółki (zamiar koncentracji). Takie działania po raz kolejny opóźnią harmonogram przejęcia.

Związki zawodowe: NSZZ „Solidarność” i Federacja Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji PKP żądają:

- wstrzymania redukcji zatrudnienia i podniesienia wynagrodzeń pracowników PKP TELKOL,
- zaprzestania szykanowania związków zawodowych działających w PKP TELEKOL i przywrócenia dialogu społecznego opartego na wzajemnym szacunku, porozumieniu i poszanowaniu stron,
- uznania wartości rynkowej ceny udziału oszacowanej przez niezależnego audytora (doradcę) jako podstawy wyceny wartości PKP TELKOL,
- pilnego zakończenia procedury przejęcia (zakupu udziałów) PKP TELKOL przez spółkę PLK.

SZIK NSZZ „Solidarność” - Henryk Sikora
FZZPAIT PKP - Janusz Stefańczyk

UZWIĄZKOWIENIE

Działanie związku zawodowego w naszym kraju reguluje „Ustawa z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych”. W art. 1, pkt. 1 czytamy: „Związek zawodowy jest dobrowolną i samorządną organizacją ludzi pracy, powołaną do reprezentowania i obrony ich praw, interesów zawodowych i socjalnych”, dodajmy – jest siłą mogącą spowodować poprawę warunków naszego życia. Pracownicy, którzy są zorganizowani, mogą wspólnie wynegocjować wyższe płace, lepsze traktowanie, korzystne układy zbiorowe pracy. Dlatego należy kłaść nacisk na zrzeszanie

się w związku zawodowym, m.in. z uwagi na wewnętrzne prawo pracy, jakim w naszej Spółce jest Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy (ZUZP). Trzeba za wszelką cenę utrzymać jego zapisy. Dzięki przynależności związkowej będzie to łatwiejsze, bo to związek zawodowy jest uprawniony do opracowania ZUZP, negocjowania jego zapisów z pracodawcą i wdrożenia w życie.

ZUZP opisuje z nazwy stanowiska, na które jesteśmy zatrudniani, podpisując umowę o pracę. ZUZP określa przyznane nam poziomy zaszeregowania (wynagrodzenie

zasadnicze) oraz dodatki do niego (premia procentowa, deputat węglowy, staż pracy, szkodliwe, uciążliwe, niebezpieczne, za pracę w niedzielę i święta, nadgodziny, odprawy jubileuszowe i ulgi przejazdowe).

Powinniśmy przekonywać, tłumaczyć, dlaczego należy się zrzeszać: bo z wywalczonych przez związek zawodowy uprawnień, dodatków, podwyżek wynagrodzenia korzysta każdy pracownik, zarówno ten, który rozumie potrzebę przynależności do związku zawodowego, jak i ten, który chce z nich korzystać bez żadnych zobowiązań i przynależności.

Podstawową komórką działalności związkowej jest zakładowa organizacja związkowa. To, jak

Dokończenie na stronie 8

TURNIEJ SEKCJI ZAWODOWEJ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ



Fot. H. Sikora

23 września 2022 r. w Zduńskiej Woli rozegrany został turniej piłki nożnej o puchar Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” (SZIK). Celem wydarzenia było upowszechnianie kultury fizycznej i sportu wśród kolejarzy oraz integrowanie środowiska kolejowego.

Było to już trzecie wydarzenie o podobnym charakterze zorganizowane przez SZIK w bieżącym roku. Wcześniej były to: halowy turniej piłki nożnej w Łowiczu (kwiecień) i grupowe spotkanie na Kasprowym Wierchu (maj).

Turniej odbył się pod patronatem Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność”, a partnerem wydarzenia było Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno Torowe Sp. z o.o. w Gdańsku.

Turniej wygrała drużyna z Zakładu Linii Kolejowych (ZLK) z Łodzi, która wygrała mecz finałowy z ZLK Tarnowskie Góry 1:0. Trzecie miejsce (półfinałści) zajęły reprezentacje PKP Cargo Zakład

Centralny i ZLK Kraków. Oprócz wymienionych powyżej w rozgrywkach wzięły udział drużyny reprezentujące: ZLK Częstochowa, Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej Sp. z o.o. z Krakowa i Zakład Robót Komunikacyjnych DOM Sp. z o.o. z Poznania.

Organizatorzy udekorowali obiekt (mecze odbywały się równolegle na dwóch boiskach) w związkowe banery i flagi, zabezpieczyli uczestnikom poczęstunek i napoje (doskonały catering). Każdy z zawodników otrzymał okazjonalną koszulkę. Wszystkie drużyny otrzymały dyplomy za udział w turnieju, a cztery pierwsze reprezentacje pucharu.

Ponadto doskonałą atmosferę tworzyło piękne, jeszcze letnie słońce, muzyka i czerwone race świetlne, które zostały odpalone przy wręczaniu pucharów.

Gratulujemy wszystkim zawodnikom ambicji i entuzjazmu wynikającego ze

sportowej rywalizacji. Słowa uznania kierujemy także do ludzi, często będących na drugim planie za wszelką pomoc w zorganizowaniu zespołu, motywację zawodników i spowodowanie, że reprezentacja spółki albo zakładu wzięła udział w turnieju.

Dziękujemy również osobom, które w trakcie wydarzenia wykonywały różne prace organizacyjne (np. sędzią i obsługę muzyczną) oraz tym wszystkim, którzy zajmowali się jego organizacją na wiele dni i tygodni wcześniej.

Henryk Sikora



SOLIDARNOŚĆ NA PILSKU

Z inicjatywy Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” (SZIK) w dniach 30 września -1 października 2022 r. odbyło się wydarzenie pod nazwą „Górski piknik Solidarności na Pilsku”. Jego uczestnicy przyjechali z Gdańska, Siedlec, Warszawy, Łodzi, Ostrowa Wlk., Tarnowskich Gór, Częstochowy i Krakowa. Stworzyli oni piękną mozaikę życzliwych i radosnych ludzi na co dzień związanych z Polskimi Liniami Kolejowymi oraz „Solidarnością”

W pierwszym dniu wyruszyliśmy z Przełęcz Glinne szlakiem wzdłuż granicy polsko-słowackiej na Pilsko. Pogoda była typowo jesienna, padał deszcz, droga była miejscami zalana wodą, a w wyższych partiach szlaku było bardzo ślisko i błotnisto. Pomimo tego dotknęliśmy pięknej jesieni prezentującej całą paletę kolorów drzew i runa leśnego. Szczególnie buki o tej porze roku prezentują swoje kolory od żółtego poprzez złoty aż po kolor czerwony.

Ok. godziny 17 pomimo bardzo trudnych warunków, we mgłę 35 osób weszło na szczyt Pilska na wysokość 1557 m. pokonując ponad 700 m. podejścia. Pomimo zmęczenia uczestnicy wędrowki, żartowali wyrażając swoją radość ze zdobycia góry. Byli witani trady-



cyjnym przybiciem „piątki” i gratulacjami za wejście.

W takich warunkach mogliśmy tylko pomarzyć o wspaniałych widokach z Pilska ... bliskością Babiej Góry - „Królowej Beskidów”, widocznymi w oddali Tatrami i słowacką Małą Fatrą oraz dalej na zachód Wielką Raczą, Halą Lipowską i Beskidem Śląskim. Nasz pobyt na szczycie uświetniony został wspólnym zdjęciem z transparentem SZIK w czerwonym blasku rac-

świetnych, które przygotowali na tę okazję organizatorzy.

Zejście ze szczytu czarnym szlakiem na Halę Miziową w panujących w tym dniu warunkach było nie lada wyzwaniem. Na szczęście bardzo stromą i śliską drogę udało się przejść bezpiecznie używając jedynie w kilku przypadkach własnych pośladek.

W Schronisku czekał na nas smaczny obiad i uroczysta kolacja przy daniach grillowych, która dopełniła dzień pełen niezapomnianych przeżyć.

W sobotni poranek po śniadaniu zabezpieczeni w odzież przeciwdeszczową ruszyliśmy w dół (dosłownie, gdyż początkowy odcinek szlaku był poprowadzony narciarską trasą zjazdową).

Po ponad dwugodzinnej błotnej wędrowce dotarliśmy na Przełęcz Glinne w komplecie (38 osób). Tam czekał na nas autokar, który przewiózł uczestników „pikniku” w pobliże katowickiego dworca PKP.

Pobyt w rejonie Pilska z jego beskidzką specyfiką, pomimo trudnych warunków możemy uznać za bardzo udany. Spełniający rolę poznawczą, edukacyjną oraz integracyjną dla ludzi, którzy dzięki górcom i „Solidarności” spotkali się ze sobą w większości po raz pierwszy.

Henryk Sikora



mocne struktury będą w „Solidarności” na poszczególnych szczeblach, będzie zależeć od silnych liczebnie zakładowych organizacji związkowych. Dlatego rolą każdego przewodniczącego jest dbać o stałe uzupełnianie naturalnych odejść z organizacji (zwolnienia, przejścia na rentę lub emeryturę), ciągle zabiegać o nowych członków. Nie można mówić „mnie wystarczy”, „duża komisja – duży problem”. Pytanie, co wystarczy i z czym problem?

Przewodniczenie komisji zakładowej wymaga stałego zaangażowania i ciężkiej pracy. Jeśli nie będziemy rozbudowywać swojej

organizacji, to – być może już za kilka lat – nie będzie po niej śladu. Koś inny zajmie twoje miejsce, konkurencja nie ma wakacji. Przewodniczący musi być stale na posterunku. Nie może się bać konkurencji, która chce dyskredytować „Solidarność” i wyrugować ją z ruchu związkowego.

Wielkość naszych organizacji przekłada się na reprezentatywność w strukturach ponadzakładowych, czyli siłę negocjacji w sprawie układów zbiorowych pracy, czy podwyżek naszych wynagrodzeń. Pracodawca zdaje sobie doskonale sprawę, że najsilniejsze struktury w PLK ma NSZZ „Soli-

darność”. To „Solidarność” wywalczyła prawo związkowe, jakim jest ustawa o związkach zawodowych. Dlatego mamy moralny przywilej prowadzenia obszernej kampanii zrzeszania się w związku zawodowym. Nie martwmy się, gdy mówią o „przybudówkach PiS”. A co wymyślą i z kim w szeregu będą nas stawiać, gdy się zmieni władza? Pamiętajmy jedno: związek zawodowy zawsze będzie na styku z polityką. Chcąc wywalczyć zmiany w ustawach należy zwracać się do senatorów, posłów, ministrów, ponieważ to parlament (ustawy) i rząd (rozporządzenia) stanowią prawo.

Mirostaw Ośmiatowski



Decyzją Komisji Krajowej „Solidarność” ogłosiła, że 17 listopada odbędzie się w Warszawie manifestacja, podczas której będziemy się domagać:

- **Systemowego powstrzymania wzrostu cen energii uzyskiwanej ze wszystkich rodzajów surowców i nośników;**
- **Zapewnienia godziwego (systemowego) wzrostu wynagrodzeń pracowników w szeroko rozumianej sferze finansów publicznych;**
- **Przyjęcia ustawy dotyczącej tzw. emerytur stażowych.**

Hasłem manifestacji będzie: „Marsz Godności”!

Dlaczego protestujemy ?

Komisja Krajowa po spotkaniach z premierem i przedstawicielami rządu pozyskała pogłębioną wiedzę na temat działań rządu dot. naszych postulatów. Niestety z tych spotkań wynika jednoznacznie, że propozycje rządu nie gwarantują skutecznej ich realizacji. Nie chronią społeczeństwa przed ubóstwem energetycznym, nie chronią firm energochłonnych przed upadłością, a w kontekście wysokiej inflacji nie gwarantują podwyżek dla szeroko rozumianej sfery finansów publicznych. Nie dają też jasnej odpowiedzi co dalej z emeryturami stażowymi.

W przypadku pierwszego postulatu dot. cen energii zasadnicza różnica między nami polega na tym, że rząd uruchamia cały system wsparcia m.in. dla konkretnych firm, podmiotów, organizacji, samorządów, gospodarstw domowych (wprowadzając jednocześnie limity), zamiast – czego domaga się „Solidarność” – systemowego zablokowania wzrostu cen dla wszystkich.

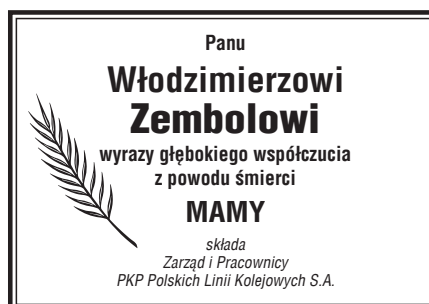
To skomplikowane i groźne, bo w wielu przypadkach mamy do czynienia z pomocą publiczną, a ta musi być zgodna z prawem unijnym. Dla przykładu, jeśli udziela się wsparcia dla firm energochłonnych, to konieczna jest notyfikacja Komisji Europejskiej. A ta nie jest oczywista, co mogliśmy obserwować np. wobec hut szkła. Jeśli Komisja uzna pomoc za niezgodną z prawem unijnym, będzie trzeba ją zwrócić, a firmy takie jak huty, cementownie, zakłady chemiczne będą musiały upaść. To oznacza utratę nawet miliona miejsc pracy i nienotowane od lat dwucyfrowe bezrobocie. Zablokowanie wzrostu cen dla wszystkich będzie wymagało wsparcia jedynie dla wytwórców energii i nie będzie niosło za sobą groźby wzrostu inflacji oraz upadłości zakładów przemysłowych. Nie będzie również konieczny system dotacji, który wielu z takiego wsparcia wyklucza.

Jeśli chodzi o drugi postulat, „Solidarność” domaga się podwyżki dla pracowników z obszarów finansowanych z pieniędzy publicznych i to jeszcze w tym roku. W tym kontekście nie wolno też zapominać o pracownikach finansowanych przez samorządy. To również pieniądze publiczne. Zgodnie z naszym stanowiskiem do przyszłorocznego budżetu domagamy się też podwyżek w 2023 roku na poziomie 20 proc. Tymczasem rząd proponuje

w przyszłym roku jedynie 7,8, co stanowi zaledwie połowę obecnej inflacji. W naszej ocenie nie należy mówić o podwyżce, ale co najwyżej o regulacji, czy raczej dodatku inflacyjnym.

W przypadku emerytur stażowych, sprawa jest najbardziej oczywista. Od 10 miesięcy mrożony jest w komisji sejmowej obywatelski projekt „Solidarności”, który miał pierwsze czytanie w grudniu ub. roku. Jeszcze gorzej jest z projektem prezydenckim w tej sprawie. Ten od grudnia nie miał nawet swojego pierwszego czytania. Takie traktowanie głowy państwa to skandal. Domagamy się natychmiastowego odmrożenia prac w sejmie, przeprowadzenia pierwszego czytania projektu prezydenckiego oraz dialogu. Jesteśmy otwarci na dialog, ale ten dialog trzeba prowadzić.

*Na podstawie info.
KK NSZZ „Solidarność”*



POSTULATY SOLIDARNOŚCI

Na podstawie Porozumienia stron Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy (ZUZP) Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” 6 kwietnia 2022 r. wystąpiła do Zarządu Spółki PLK Polskie Linie Kolejowe z żądaniem realizacji siedmiu postulatów.

Do najważniejszych należał postulat wdrożenia podwyżki wynagrodzenia zasadniczego dla pracowników PLK. Zgodnie z praktyką wynikającą z przepisów zewnętrznych, Zarząd PLK nie może podpisać porozumienia w sprawie wzrostu wynagrodzeń tylko z „Solidarnością”. Byliśmy więc „skazani” na współpracę z innymi związkami zawodowymi i takie działania podjęliśmy.

Ostatecznie po trudnych negocjacjach podwyżka wyniosła 520 zł. w wynagrodzeniu zasadniczym (średnio na pracownika) co dało kwotę 817 zł. z pochodnymi do wynagrodzenia od 1 lipca 2022 r.

Drugi postulat:

dotyczył wzrostu wartości posiłków profilaktycznych wydawanych na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 maja 1996 r. w sprawie profilaktycznych posiłków i napojów oraz z dnia 12 czerwca 2019 r. zmieniającego rozporządzenie gdzie § 2 ust 2 umożliwi pracodawcy zapewnienie pracownikowi posiłku w czasie pracy przez przekazanie bonów, talonów, kuponów uprawniających do otrzymania produktów.

Wzrost wartości posiłku profilaktycznego nastąpił Uchwałą Zarządu PLK od 1 stycznia 2023 r. na kwotę 9 zł. Dalsze rozmowy w tej sprawie będą prowadzone w lutym 2023 r.

Trzeci postulat:

poprawa warunków pracy pracowników Spółki poprzez doprowadzenie bieżącej wody (instalacje wodno-kanalizacyjne) do miejsc stałego zatrudnienia, doposażenie pomieszczeń socjalnych w niezbędne urządzenia AGD oraz zwiększenie środków finansowych na poprawę warunków BHP w budżecie Spółki na 2023 r.

Spółka przeznaczyła w br. i planuje na 2023 r. większe środki finansowe na poprawę warunków pracy.

Istotną rolę, zdaniem Spółki mają kierownicy jednostek organizacyjnych, którzy mając do dyspozycji środki finansowe planują najlepsze ich wykorzystanie celem poprawy warunków pracy uwzględniając lokalne potrzeby (m.in. wyposażenie pomieszczeń socjalnych).

Wyrażamy przekonanie, że jednym z podstawowych zagadnień jest konieczność doprowadzenia bieżącej wody do miejsc pracy, które niestety pomimo upływu czasu nie posiadają instalacji wodno-kanalizacyjnych. Nie chodzi o strażnice przejazdowe i nastawnie, które ze względu na planowaną modernizację przestaną działać i inwestowanie w nie jest niezasadne ale o takie, które muszą pozostać i być obsługiwane przez personel PLK.

Związek wskazał kilka lokalizacji, gdzie doprowadzenie wody jest wymagane. W takich miejscach, gdzie doprowadzenie wody jest możliwe, będzie to realizowane.

Czwarty postulat:

zmiana przepisów wewnętrznych Spółki (instrukcja IBH 102), tak aby obserwowanie monitorów ekranowych na stanowiskach pracy: dróżnik przejazdowy, operator informacji pasażerskiej (obsługa systemu SDIP) było uznawane jak praca przy monitorach ekranowych na podstawie obowiązującego Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 1 grudnia 1998 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na stanowiskach wyposażonych w monitory ekranowe. Bez zmiany Rozporządzenia, kompleksowo brak jest możliwości poprawy istniejącej sytuacji.

Piąty postulat:

wzrost wysokości należności (diety) przysługującej pracownikowi z tytułu podróży służbowej, która zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. wynosiła 30 zł. Od 28 lipca 2022 r. została ona podwyższona o 8 zł. (26 %) i wynosi obecnie 38 zł.

Szesty postulat:

wypracowanie metody określenia ilości stanowisk dyżurnego ruchu w centrach sterowania ruchem kolejowym z uwzględnieniem m.in. takich parametrów jak: ilość pociągów w dobie, ilość obsługiwanych punktów ładunkowych i bocznic, długość kilometrów obsługiwanych linii kolejowych oraz umiejscowienia centrów sterowania ruchem kolejowym

w granicach jednego zakładu linii kolejowych działających w obecnej strukturze organizacyjnej Spółki.

Został przekazany SZIK jeden z załączników do Uchwały Zarządu PLK ws. zdalnego prowadzenia ruchu pociągów, który dotyczy projektowania centrów sterowania ruchem.

Cała sprawa jest bardzo złożona i wielowątkowa. Na pewno ma także konsekwencje społeczne i pracownicze, gdyż nowoczesne centra dyspozytorskie (niezależnie jak je nazwiemy), z których prowadzony będzie ruch pociągów na odcinku 300 albo 500 km. linii kolejowych spowoduje zmniejszenie zatrudnienia. Transparentne rozwiązania w tym zakresie mają docelowo wpływ na stabilność i przewidywalność zatrudnienia w ISE i IZ i dlatego „Solidarność” chce o tym nadal rozmawiać.

Siódmy postulat:

zmiana w Uchwale nr 936/2018 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 20.11.2018 r. w sprawie Zasad mówiących o szkoleniach wewnątrzzakładowych i w Załączniku nr 1 poprzez wzrost stawek płatności.

Uchwałą Zarządu PLK (z 13.09.2022 r.) zostały wprowadzone nowe „Zasady organizacji i płatności za realizację szkoleń wewnątrzzakładowych, za przygotowanie pracowników na stanowiska podlegające egzaminowi kwalifikacyjnemu, wewnętrznemu, autoryzacji oraz płatności dla członków komisji egzaminacyjnych BHP w PLK”.

W ww. dokumencie zostały wprowadzone uregulowania w zakresie płatności za przygotowanie pracowników do autoryzacji tj.

- zadania pracownika przygotowującego innego pracownika do autoryzacji,
- rodzaje autoryzacji, za które będzie przysługiwało wynagrodzenie,
- stawka wynagrodzenia,
- liczba godzin realizacji przeszkolenia praktycznego, za którą pracownik będzie otrzymywał wynagrodzenie,
- warunki niezbędne do wypłaty wynagrodzenia.

Ponadto został opracowany wzór dokumentu stanowiący podstawę do obliczenia płatności dla pracownika przygotowującego do autoryzacji.

Podsumowanie obecnego Dialogu Społecznego zostanie zamieszczone w następnym numerze biuletynu.

Henryk Sikora

WOJCIECH BOGDAŃSKI

W półtorawiecznej warszawskiej „Kolejówce” – rok założenia 1873 – wpisuje się wiele ciekawych życiorysów. W cyklu „150 lat Kolejówki” przedstawiamy absolwentów, którzy wrócili do szkoły, by uczyć innych. Byli wśród nich m.in.: Eugeniusz Wodiczko, Józef Moczulski, Czesław Grzanka, Henryk Skwarka, Wojciech Toruń i Karol Budzicki. Dziś sylwetka Wojciecha Bogdańskiego.

https://forum.gazeta.pl/forum/w,76,460542,460542,TECHNIKUM_KOLEJOWE_Warszawa.html?s=2

– Trafiłem na to forum zupełnym przypadkiem, ale bardzo się cieszę – pisze: Gość Darek K, Re: TECHNIKUM KOLEJOWE Warszawa IP: 23.08.2004, 23:53.

Ja też trafiłem na to forum przypadkiem i też się bardzo ucieszyłem, bowiem w tekście liczącym 176 211 znaków ze spacjami znalazłem nie tylko wspaniałe treści świadczące o sympatii absolwentów do „starej budy”, ale także kolejny życiorys ucznia, który wrócił do „Kolejówki”, by w niej uczyć.

Gość Wojtek, Re: TECHNIKUM KOLEJOWE Warszawa IP, 09.10.2004, 09:27 pisze: Kochani!!!! Ze wzruszeniem to czytam, od początku (2002 r.) i z zachwytem odkryłem, że forum jest nadal kontynuowane. Ja, stary koń (63 lata) mam łzy w oczach, gdy to piszę. Nazywam się Wojtek Bogdański, wydział trakcji elektrycznej, lata 1954-1959. Po TKMK rok pracowałem na odcinkach PKP Oddziału Sieci i Zasilania Warszawa. Lata 1959-1964 – studia na Politechnice Warszawskiej (trakcja elektryczna oczywiście), a od 1965 r. wróciłem do TKMK jako nauczyciel „dochodzący” przedmiotu „tabor trakcji elektrycznej” lub jakoś tam podobnie. Ściągnął mnie Jan Rączka – wspaniały człowiek, kierownik wydziału trakcji elektrycznej w czasach mojej nauki i późniejszej pracy. Działałem tak do (chyba) 1975 r., najpierw ucząc w klasach 4-ych dziennych (kierownikiem wydziału był już wtedy Tadzio Kwaśniewski), a następnie w wieczorowych oraz policealnych.

Odszedłem w 1975 r. wykładać na Politechnikę Warszawską (Wydział Samochodów i Maszyn Roboczych, Instytut Pojazdów, Zakład Pojazdów Szynowych, przedmiot „Sterowanie elektryczne pojazdów szynowych”), gdzie przez moje ręce (raczej gardło) przeszła większość ludzi, którzy utworzyli potem kadrę taborową metra warszawskiego. Równolegle pracowałem na PKP (lokomotywnie warszawskie), a do 1971 r. w COBiRTK, potem CNTK do 1990 r., w Zakładzie Pojazdów Szynowych.

Od 1990 r. pracuję w międzynarodowym konsultingu technicznym (francuskie firmy BCEOM i SYSTRA – filia konsultingowa SNCF i RATP), potem brytyjska Sir Alexander GIBB, przekształcona następnie na JacobsGIBB, obecnie ponownie SYSTRA. W tej działalności brałem udział w realizacji wielu projektów dla PKP. Obecnie z SYSTRA robimy projekt dla Urzędu Transportu Kolejowego dotyczący dostosowania polskiego prawodawstwa kolejowego do wymogów UE, ustawienia właściwych relacji: zarządca infrastruktury kolejowej – przewoźnik, itp., itp.

(...) Czy ktoś mnie pamięta, czy jest ktoś z kolegów z okresu nauki? Odezwiście się. Czy w bieżącym roku też jest planowany zjazd absolwentów? Gorąco ściskam.

Wojtek Bogdański

Pamiętam. Część elektryczną przedmiotu „tabor trakcji elektrycznej” wykladał Mieczysław Świtalski, autor książek, m.in. „Prędkościomierze w kolejowych pojazdach trakcyjnych”, „Lokomotywa elektryczna EU05”, „Elektryczne pojazdy trakcyjne”, członek komisji powypadkowej Ministerstwa Komunikacji, specjalista z wieloletnim doświadczeniem w dziedzinie taboru kolejowego, niezwykle ceniony. Części mechanicznej uczył nas dużo młodszy Wojciech Bogdański.

A pytanie o kolejny zjazd absolwentów, który powinien się odbyć w 2023 r., wciąż pozostaje aktualne. Mam nadzieję, że się odbędzie...

Marek Moczulski

(trakcja elektryczna, kl. Vb, 1970)



Na tym samym forum pisze Gość Andrzej Re: TECHNIKUM KOLEJOWE Warszawa IP, 24.10.2004, 17:52: (...) jestem absolwentem technikum (Trakcja Elektryczna, kl. Va,) z 1970 roku. Tym niemniej z sentymentem wracam myślami do lat nauki w szkole. I nie tylko dlatego, że byliśmy wtedy młodzi. Wydaje mi się, że zarówno my uczniowie, jak i nasi nauczyciele i wychowawcy, a tym samym szkoła jako taka, a więc my wszyscy wyrastaliśmy ponad przeciętny poziom. W tamtych czasach nasze technikum miało swoją rangę i można było z dumą nosić kolejarzki mundur.

POD GROZĄ UISZCZENIA

Kilka lat temu sąsiedzi zostali zmuszeni do zrobienia porządku na strychu, który od końca wojny światowej – tej drugiej – gromadził niepotrzebne już nikomu bogactwa. Należało przejrzeć każde pudło, zajrzeć do starych szaf, przekartkować książki, ocenić przydatność zbieranych latami roczników czasopism i odkładanych na zasadzie „a może się kiedyś przydadzą” szklanych naczyń. W jednej z szuflad solidnego, ale nie pasującego już do współczesnych standardów mebla, leżała damska portmonetka. Jej otwarcie nie sprawiło problemu. W środku było kilka kartoników.

Sąsiedzi przeczytali: „Karta wstępu / na dworzec kolejowy / Kraków / CENA 30 h. / Upoważnia tylko do przebywania w poczekalniach i na peronie. Natomiast wzbronionem jest wchodzenie do wagonów pod groźbą uiszczenia sześciu koron (paragraf 16. regulaminu ruchu)”. Uznali, że tylko ja mogę być zadowolony z ich otrzymania. Byłem i to bardzo. Tym bardziej, że była na nich odcisnięta kompostem data: „14 XI 1919”. Historia stuletniej peronówek znalazła swoje miejsce w okolicznościowym wydawnictwie upamiętniającym jubileusz kolei w Krakowie (obchody 13-16 października 2022).

Marek Moczulski

Bilet peronowy, potocznie nazywany peronówką to dokument uprawniający posiadacza do przebywania na peronie, ale nie dający prawa do podróży. Do II wojny światowej peronówki były używane w niemal całej Europie. Paragraf 4 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Ministra Komunikacji z 13 stycznia 1962 r. w sprawie ochrony porządku na kolejach użytku publicznego stanowił, że „wstęp na perony i na inne ogrodzone lub zamknięte części stacji i na przystanki, przeznaczone dla dostępu publicznego, dozwolony jest osobom posiadającym bilet na przejazd koleją lub bilet peronowy”. Przepis obowiązywał do 1997 r., ale w praktyce zniesiono go w latach 80. XX wieku.



ZWIĄZKOWE INWESTYCJE

Komisja Zakładowa NSZZ „Solidarność” działająca w PKP PLK S.A. Centrum Realizacji Inwestycji (CRI) zorganizowała wyjazdowe zebranie. Odbyło się ono 5 października 2022 r. w Toruniu. W skład komisji wchodzi przedstawiciele Regionów CRI, w których działają komisje oddziałowe (Wrocław, Poznań, Gdańsk, Lublin, Kraków i Warszawa). Ich liczebność – jak podkreśliła Olga Palibuda, przewodnicząca „Solidarności” w CRI – jest zróżnicowana i wynika z różnych czynników.

W trakcie obrad członkowie komisji zakładowej dyskutowali w sprawach bieżącej działalności związku. Podjęto „pakiet” uchwał dotyczących przygotowania i przeprowadzenia wyborów przewodniczących komisji oddziałowych i delegatów na zakładowe zebranie delegatów NSZZ „Solidarność” w CRI. Zebrania wyborcze organizują przewodniczący komisji oddziałowych w najbliższych tygodniach w terminach skoordynowanych przez przewodniczącą KZ.

W obradach uczestniczył Henryk Sikora, przewodniczący Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”(SZIK). Scharakteryzował on sytuację w PLK uwzględniając m.in. takie parametry jak: plan i realizacja

zatrudnienia oraz koszty pracy i wykorzystanie funduszu wynagrodzeń, przychody od przewoźników, wykorzystanie środków publicznych.

Znacząca część wypowiedzi dotyczyła planu inwestycyjnego (głównie Krajowy Program Kolejowy i finansowanie: budżet, środki unijne i inne jak PO Polska Wschodnia), jego realizacji i opóźnień, które mogą spowodować niezrealizowanie planu przyjętego w PLK na 2022 r.

W dyskusji na tematy dotyczące prac SZIK została przypomniana skarga złożona do PIP w sprawie tzw. porozumień trójstronnych, które były wręczane pracownikom CRI i Centrali przy przekazywaniu pracowników pomiędzy jednostkami organizacyjnymi PLK, co miało miejsce na przełomie listopada i grudnia 2021 r. „Solidarność” jako jedyna organizacja związkowa zaprotestowała przeciwko działaniom Spółki, które niedookreślały w porozumieniach wysokości wynagrodzenia, stanowiska i miejsca pracy (Biuletyn „Solidarność w Peelka” nr 05 maj 2022 r., str. 8).

Przewodniczący SZIK podsumował podwyżki wynagrodzeń, które miały miejsce w bieżącym roku dla grup pracowniczych wynagradzanych na podstawie ZUZP i Uchwały Zarządu Spółki (w terminach: 1.01, 1.07, 1.08, 1.09). Dla CRI szczególnie ważna jest wypłata premii inwestycyjnej i ZPC (premia roczne). Mówił także

o rozmowach z przedstawicielami PLK w Dialogu społecznym i postulatach, w których już udało się porozumieć oraz o licznych wydarzeniach organizowanych przez SZIK i inicjatywach związkowych (planowana pikietą przed MAP itp.).

W dyskusji padły pytania dotyczące m.in. podwyższenia przez Spółkę ekwiwalentu za deputat węglowy (Biuletyn „Solidarność w Peelka” nr 07 sierpień/wrzesień 2022 r., str. 9) i nagrody na Święta Kolejarza, rozliczenia premii na zakończenie kontraktu, wadliwego systemu przydzielania podwyżek przez dyrektorów regionów (brak informacji o wynagrodzeniu przy propozycjach składanych przez dyrektorów projektu).

W tym dniu odbyła się również miła uroczystość podziękowania dla Olgi Palibudy, przewodniczącej Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w CRI, która po zakończeniu kadencji (luty 2023 r.) zamierza zakończyć pracę zawodową i przejść na emeryturę. Kiludziesięcioletnia praca na kolei i zarazem od początku powstania związku pełnienie różnych funkcji w strukturach NSZZ „Solidarność” przyczynia się do uznania i podziękowania za pracę na rzecz członków związku.

Takie i wiele innych życzliwych słów padło od związkowców do swojej przewodniczącej. Były kwiaty, wspomnienia, a także życzenia zdrowia i dalszej pomyślności.

(red)



Fluktuacja kadr w CRI nie ułatwia działalności „S” w rozproszonym organizacyjnie centrum



Olga Palibuda (w środku) przewodnicząca komisji zakładowej NSZZ „Solidarność” w Centrum Realizacji Inwestycji

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.

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.

PIKIETA SZIK NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” W SPRAWIE PKP TELKOL PRZED MAP W OBIEKTYWIE

