

NSZZ

SOLIDARNOŚĆ

nr 09 (197)

listopad 2023r.

W PEELKA

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

PIOTR DUDA PRZEWODNICZĄCYM „SOLIDARNOŚCI”



Fot. A. Zyzman

Piotr Duda został po raz czwarty wybrany na funkcję przewodniczącego Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność” podczas XXXI Krajowego Zjazdu Delegatów NSZZ „Solidarność” w Spale. Władze Związku wybrano na nową, pięcioletnią kadencję 2023-2028.

Dokończenie na stronie 3

KOLEJARZE NA JASNEJ GÓRZE

Fot. M. Moczulski



Pod hasłem „Mocni świadectwem wiary”, na Jasnej Górze już po raz 40 kolejarze z całej Polski, ze wszystkich Spółek związanych z koleją, stawili się przed wizerunkiem Matki Bożej Częstochowskiej Królowej Polski.

Dokończenie na stronie 7

ZWIĄZKOWE ROZMOWY



Fot. R. Kołodziejczyk

Członkowie Rady Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” od 23 do 25 października w Jeleniej Górze podsumowali pierwsze pół roku nowej kadencji 2023-2028.

23 Zakłady Linii Kolejowych, Centrala, Centrum Realizacji Inwestycji, Zakład Maszyn Torowych, Centrum Diagnostyki,

Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury, Straż Ochrony Kolei oraz cztery spółki zależne: PNUIK Kraków, DOLKOM Wrocław, DOM Poznań, PPM-T Gdańsk czyli Grupa Kapitałowa PLK. W każdej z ww. jednostek organizacyjnych działa zakładowa organizacja związkowa NSZZ „Solidarność”, a

Dokończenie na stronie 4

„SOLIDARNOŚĆ” W SOK



Fot. Archiwum SZIK

Straż Ochrony Kolei jest jednostką organizacyjną PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. NSZZ „Solidarność” jest największym i najprężniej działającym związkiem zawodowym działającym w SOK.

11 października 2023 r. zorganizowane zostało cykliczne posiedzenie Komisji Zakładowej w Warszawie. Prowadził je

Włodzimierz Ganczar, przewodniczący „Solidarności” w SOK. W obradach uczestniczył Henryk Sikora, przewodniczący Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” (SZIK), przedstawiciel pracowników w Radzie Nadzorczej PLK.

Dokończenie na stronie 5

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

26 października 2023 r.

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

Obrazy rozpoczęły sprawy proceduralne, przyjęcie porządku obrad oraz protokołu z poprzedniego posiedzenia Rady (26 września 2023 r.).

Kończenie inwestycji

Rada Nadzorcza wykonując czynności nadzorcze zapoznała się z informacją Zarządu w sprawie realizacji dotychczasowych inwestycji ze szczególnym uwzględnieniem miesiący sierpnia i września 2023 r. Po tym okresie można precyzyjniej prognozować wykonanie planu inwestycyjnego na rok bieżący.

Kluczową sprawą jest realizacja rocznego planu inwestycyjnego (Krajowy Program Kolejowy - KPK), prognoza realizacji nakładów i wskaźników rzeczowych w 2023 r. i ryzyka niewykorzystania środków finansowych, które dedykowane są do realizacji KPK.

Ważne jest także realizowanie inwestycji finansowanych z różnych źródeł w ramach programów rządowych, takich jak:

- Krajowy Plan Odbudowy do 2026 r. (wartość ok. 11 mld zł, blisko 150 zadań),
- Kolej + (budżet programu: ponad 13 mld zł, w tym ponad 11 mld zł z budżetu państwa i 2 mld zł z jednostek samorządu terytorialnego, obejmuje 35 projektów),

- „Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025” (jego wartość to ponad 1 mld zł, ponad 200 zadań na liście podstawowej i ponad 100 na liście rezerwowej),

- program wsparcia PLK w zakresie utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej do 2023 r. (ok. 23 760 mln zł).

Na większość dedykowanych kolei środków finansowych są już podpisane umowy na realizację zadań, część z nich jest w trakcie realizacji a część została już zrealizowana co najbardziej widać na przykładzie kilkudziesięciu wybudowanych już przystanków kolejowych na terenie całego kraju.

Dla zobrazowania wielkiego rozmachu w inwestycjach i inwestowania

przez obecny rząd miliardów w kolej, można przytoczyć zestawienie wartości inwestycji w ciągu roku, które za rządów PO wynosiło 3-5 mld zł, do tego co obserwujemy w ostatnich latach tj. 11-12 mld zł.

Monitoring finansów PLK

Rada prowadzi stały monitoring wyników ekonomiczno-finansowych w PLK. Jego częścią było przyjęcie informacji Zarządu, dotyczących wyników Spółki, za okres styczeń-sierpień 2023 r.

Wynika z niej, że Spółka osiągnęła korzystniejszy wynik finansowy niż planowano, przede wszystkim ze względu na wyższe przychody z działalności finansowej. Oprócz środków publicznych dedykowanych na różne obszary działalności PLK (inwestycje, utrzymanie infrastruktury itp.) ważnym elementem przychodów są wpływy z udostępniania linii kolejowych, które są niższe niż zakładał plan rzeczowo-finansowy (98 % planu – niższa praca eksploatacyjna u przewoźników towarowych).

Tutaj w porównaniu z poprzednimi miesiącami sytuacja się odwróciła. Wyższe przychody są od przewoźników pasażerskich (ok. 102 % planu, w tym IC ok. 102 %, Polregio ok. 102 %, Koleje Mazowieckie ok. 97 %), a niższe od przewoźników towarowych (95 % planu, w tym Cargo ok. 85,5 %, pozostali przewoźnicy ok. 101 %).

Współpraca z PGE Energetyka

PGE Polska Grupa Energetyczna 3 kwietnia 2023 r. zakończyła proces zakupu 100 % udziałów PKP Energetyka. Spółka ta będąc na wykazie podmiotów strategicznych dla państwa (m.in. dostarcza energię elektryczną na rzecz przewoźników kolejowych) została sprzedana w 2015 r. przez Platformę Obywatelską prywatnej spółce CVC Capital Partners z siedzibą w Luksemburgu (CVC jest m.in. właścicielem sieci sklepów „Żabka”). Po odzyskaniu kontroli przez skarb państwa nad spółką zmieniła nazwę na PGE Energetyka Kolejowa.

Obecnie dysponuje ona 6 nowoczesnymi centrami sterowania ruchem w sieci kontrolowanej przez 52 tys.

inteligentnych liczników energii (AMI). Infrastrukturę uzupełnia 814 podstacji trakcyjnych i kabin, 6 213 stacji energetycznych oraz 70 pociągów sieciowych.

Firma odpowiada za dystrybucję 4,32 TWh energii elektrycznej rocznie, co stanowi ok. 3 % całej energii dostarczanej w kraju. Wykorzystuje do tego ok. 21,5 tys. km linii energetycznych.

PLK realizuje umowę z PGE Energetyka Kolejowa na utrzymanie sieci trakcyjnej (robi to od 2019 r.) będącej w zarządzaniu PLK do 2027 r. W skład utrzymania wchodzi m. in. serwis awaryjny, przeglądy okresowe i naprawy bieżące. Rada Nadzorcza zaopiniowała wnioski Zarządu Spółki o wzrost wartości określonych w umowie robót na lata 2022-2024 pozytywnie. Zwiększenie wartości wynika z kosztów waloryzacji wartości umowy oraz wzrostu cen materiałów.

ERTMS/GSM-R

ERTMS/GSM-R (Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchovej, który zapewnia operacyjną komunikację głosową i transmisję danych, użytkownikom sieci na infrastrukturze PLK). Częścią projektu realizowanego na terenie całego kraju jest wykonanie obiektów radiokomunikacyjnych (wieże) i zabudowa rurociągów kablowych, dla linii światłowodowych.

System budowany jest od 2018 r. a prace nad jego oddaniem do użytkowania miały zakończyć się w 2023 r. Jednak już dzisiaj wiadomo, że potrwać one jeszcze co najmniej dwa lata. Realizuje go spółka Nokia (w konsorcjum), bazując jednak na wielu podwykonawcach, którzy zgłaszają różne problemy (m.in. wzrost cen materiałów i kosztów wykonawstwa robót, upadłość kluczowych podwykonawców). Sytuacja podwykonawców i ich podejście do terminowej realizacji robót jest obecnie decydująca w realizacji całego projektu.

Istotnym powodem opóźnienia budowy jest niska wydajność prac ze strony wykonawcy i kluczowych dla projektu podwykonawców. Trwają ustalenia o przejęciu robót od podwykonawców (upadłość) przez innych konsorcjantów.

Trakcja S.A.

Trakcja S.A. jest jedną z największych spółek działających w sektorze budownictwa infrastrukturalnego oraz energetyki w Polsce. Jest notowana na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie. Trakcja wraz z kilkoma spółkami (m. in. Kauno Tiltai, PRK 7 Nieruchomości, Biuro projektowe Torprojekt, Przedsiębiorstwo Produkcyjno – Usługowe DALBA, BTW, PEUiM) tworzy Grupę Trakcja.

Od połowy 2022 r. PLK objęła większość akcji (82,7 %) spółki Trakcja. Spółka wykonuje szereg robót inwestycyjnych i jest jednym z największych wykonawców modernizacji linii kolejowych zarządzanych przez PLK, a przez to ma istotny wpływ na terminową realizację planów inwestycyjnych wynik finansowy Grupy Kapitałowej PLK.

Dlatego Rada Nadzorcza zapoznała się z dostępnymi informacjami, dotyczącymi opublikowanego przez Trakcję skonsolidowanego raportu za 6 miesięcy 2023 r. oraz planami jej dalszego rozwoju.

Zatrudnienie i sprawy pracownicze

Rada Nadzorcza przyjęła informację Zarządu PLK, w sprawie sytuacji zatrudnieniowo-płacowej w okresie dziewięciu miesięcy 2023 r.

Wynika z niej, że Spółka realizowała zadania, zatrudniając blisko 37 300 pracowników, to jest mniej niż planowa-

no o ok. 350 etatów (dla przypomnienia, wykonanie planu za 2022 r. - 37 705 etatów, a za 2021 r. - 38 370 etatów). W omawianym okresie w PLK zatrudnienie zmniejszyło się o ok. 2 900 osób (emerytury: ok. 1 700 osób, renty: ok. 300 osób, zwolnienia poza PLK: ok. 770 osób). W tym samym czasie zostało przyjętych do Spółki ok. 2 400 osób (w tym: z zewnątrz ok. 2 000, w tym z dawnego p.p. PKP: ok. 80 osoby).

W ślad za każdym etatem idą pieniądze z funduszu wynagrodzeń, a powyższe dane pokazują na poziomie PLK pewne oszczędności.

W Spółce wypracowanych zostało ok. 1 200 000 godzin nadliczbowych (wzrost do analogicznego okresu ub. o ok. 2,70 %). Najwięcej godzin nadliczbowych wypracował zespół inżynierii ruchu, tj. 88 % wszystkich wypracowanych godzin w PLK (57 % dyżurni ruchu – wzrost do 2022 r. o ok. 7,30 %).

Po podwyżkach wynagrodzeń (m. in. dwukrotny wzrost dodatków do wynagrodzenia tj. od stycznia i lipca br., podwyżka dla pracowników wynagradzanych z ZUZP od 1.06.br., podwyżka dla pracowników wynagradzanych z Regulaminu – Uchwała Zarządu od 1.07.br.) średnie miesięczne wynagrodzenie wzrosło w porównaniu do 9 miesięcy 2022 r. o ok. 1 245 zł i wyniosło ok. 7 830 zł.

Rada Nadzorcza przyjęła informację w sprawie kosztów postępowań sądowych w sądach pracy poniesionych przez niektóre jednostki organizacyjne

Spółki oraz wnoszenia spraw, których wygranie jest wątpliwe. Omówione zostały także sprawy dotyczące SOK w zakresie realizowania na podstawie stosownego rozporządzenia wydawania posiłków profilaktycznych. Dostawca wyłoniony w postępowaniu przetargowym (pzp) przed kilkoma miesiącami zaprzestał dostarczania posiłków co spowodowało wypowiedzenie umowy przez zamawiającego. Niestety, w tym okresie uprawnieni pracownicy posiłków profilaktycznych nie otrzymywali. Po sprawdzeniu przez stosowne organy Spółki sygnalizowanych spraw w SOK nie stwierdzono nieprawidłowości albo zaniedbań ze strony kierownictwa SOK.

Inne tematy

Rada zajmowała się również m.in. następującymi sprawami: informacją o działalności Rady Nadzorczej PLK w III kwartale br. przekazywaną do Ministerstwa Infrastruktury, pracami Komitetu ds. Inwestycji Rady Nadzorczej, umowami podpisanymi przez PLK w III kwartale br., przeniesieniem własności składników infrastruktury kolejowej oraz gruntów pod liniami kolejowymi (aport zorganizowanej części przedsiębiorstwa z PKP S.A. do PLK), gospodarką materiałową oraz przeglądem uchwał, przyjętych przez Zarząd PLK (od ostatniego posiedzenia Rady).

Henryk Sikora

Dokończenie ze strony 1

19-20 października w hali Centralnego Ośrodka Sportu w Spale odbył się 31. Krajowy Zjazd Delegatów NSZZ „Solidarność”. Jego hasłem było: „Ty nas obudziłeś, my Cię obornimy”, które nawiązywało do Wielkiego Papieża Polaka, Świętego Jana Pawła II.

Jedynym kandydatem na tę funkcję był obecny przewodniczący Związku Piotr Duda, który otrzymał 211 głosów. Łącznie oddano 232 ważnych głosów. To czwarta kadencja Piotra Dudy, który na czele „Solidarności” stoi od 2010 roku.

W pierwszym dniu Zjazdu wśród gości byli prezydent Andrzej Duda i premier Mateusz Morawiecki.

Jestem dumny z dzieła, które przez ostatnie 8 lat wspólnie zrealizowaliśmy. Co do jednego nie mam wątpliwości, będę konsekwentnie realizował tą politykę, do której zob-

owiązywałem się wspólnie z „Solidarnością” (...).

Możecie być pewni, że ja z tej drogi nie zejdem, będę bronił wszystkich ustaleń i zobowiązań które zostały w ostatnich latach zrealizowane – powiedział do delegatów prezydent Andrzej Duda.

Niezależnie od obrotu wydarzeń związanych z ostatnimi wyborami, formacja którą mam zaszczyt reprezentować, Prawo i Sprawiedliwość będzie stała na straży praw pracowniczych. Będzie stała również na straży polityki społecznej i prorodzinnej (...).

Trwa bitwa o Polskę, o lepszą Polskę. Przed nami, ludźmi Solidarności wielkie zadania, obrona tego, co udało się zrealizować w ostatnich latach, a także wytyczanie ścieżek na kolejne lata.

Mam nadzieję, że znajdziemy w sobie siłę i podejmiemy wyzwanie. Walczmy o Polskę, jest tego warta –

mówił w swoim wystąpieniu premier Mateusz Morawiecki.

W drugim dniu Zjazdu wybrano 56 osób do Komisji Krajowej (KK) NSZZ „Solidarność”. Oprócz wybranych, w KK zasiadają także przewodniczący Regionów NSZZ „Solidarność” oraz Krajowych Sekretariatów Branżowych.

Krajowy Zjazd Delegatów jest najwyższą władzą stanowiącą w NSZZ „Solidarność”. Delegaci wybierani są według klucza wyborczego uchwalonego przez KK. Liczba miejsc mandatowych przypadających poszczególnym regionom jest proporcjonalna do liczby członków Związku zrzeszonych w tym regionie.

Wśród 248 delegatów było 12 kolejarzy reprezentujących 9 regionów.

Opr. Henryk Sikora na podstawie: tysol.pl



Fot. R. Kołodziejczyk



Fot. R. Kołodziejczyk

wybrani przez zrzeszonych w nich członków związku przedstawiciele tworzą Radę Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej (SZIK).

Takie zestawienie osobowe, nie tylko daje głos w Radzie przedstawicielom jednostek przypisanych terytorialnie do każdej części Polski, ale także gwarantuje możliwość poruszenia problemów wynikających zarówno z zarządzania infrastrukturą kolejową, prowadzonych procesów inwestycyjnych, bieżących robót budowlanych, jak i prowadzenia ruchu pociągów, a także zapewnienia bezpieczeństwa oraz ochrony podróżnych i mienia kolejowego.

Pierwsze pół roku pięcioletniej kadencji to z jednej strony naprawdę niewiele na podsumowanie, ale z drugiej jest to idealny moment na dyskusję, analizę, wyznaczenie celów, a także spojrzenie trochę z boku na działalność swoją, oraz innych zrzeszonych w Radzie organizacji. Poniekąd bardzo podobnych, choć jednocześnie zupełnie innych.

Na początek narady, na terenie administrowania swojej jednostki organizacyjnej,

przywitał nas Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Wałbrzychu, Pan Dariusz Kolubka. W krótkim wystąpieniu przybliżył zakres działalności oraz specyficzne uwarunkowania pracy Zakładu wynikające m.in. z jego położenia geograficznego, jak również podzielił się z nami kilkoma ciekawostkami dotyczącymi ZLK Wałbrzych.

Przewodniczący SZIK przedstawił Radzie informacje dotyczące bieżących danych oraz działalności Spółki, a także streścił przebieg i zakres prac Rady Nadzorczej. Omówiliśmy również postępy rozmów w sprawie realizacji postulatów SZIK prowadzonych z pracodawcą w formie dialogu społecznego, a także przebieg negocjacji w sprawie warunków ubezpieczenia odpowiedzialności pracowniczej.

Zaproszony gość Henryk Grymel, przewodniczący Krajowej Sekcji Kolejarzy, zrelacjonował przebieg XXXI Krajowego Zjazdu Delegatów NSZZ „Solidarność”, wyniki wyborów do Komisji Krajowej oraz najważniejsze uchwały i stanowiska na nim podjęte.

Niewątpliwie największe emocje wy-

wołała jednak dyskusja na temat docierających do nas informacji o działaniach kierownictwa Spółki w zakresie warunków oraz optymalizacji pracy PLK, dotyczących ewentualnych zmian w zakresie stanowisk pracy związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego m.in. dyżurnego ruchu peronowego. Powyższe rozmowy zaowocowały podjęciem przez członków Rady stanowiska w sprawie działań Sekcji w przedmiotowej sprawie.

Po wielogodzinnych rozmowach, zdenerowaniu stanowisk i doświadczeń oraz wypracowaniu dalszych kierunków działania SZIK zakończyliśmy wyjazdową Radę Sekcji w Jeleniej Górze i wróciliśmy do macierzystych organizacji oraz bieżącej działalności związkowej. Jednocześnie, korzystając z okazji, chcielibyśmy serdecznie podziękować za gościnę oraz bardzo miłe przyjęcie zarówno kierownictwu zakładu, jak i koleżance Dorocie Zając przewodniczącej Zakładowej Organizacji Związkowej NSZZ „Solidarność” w Zakładzie Linii Kolejowych w Wałbrzychu.

Olga Wieczorek

NIE KOSZTEM BEZPIECZEŃSTWA

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” w trakcie obrad Rady dyskutowała na temat ograniczeń zatrudnienia w inżynierii ruchu, które mają miejsce w ostatnich tygodniach.

Wskazywano wiele przykładów, gdzie w zakładach linii kolejowych likwiduje się dyżurnych peronowych, albo zastępuje ich zwrotnicznymi, ogranicza pracę poprzez jej skrócenie, redukuje ilość dyżurnych tam gdzie są posterunki wieloosobowe (np. w porze nocnej). Odbywa się to kosztem pracowników, którzy pracują przejmując dodatkowe zadania, które dotychczas wykonywał inny pracownik.

Tym sposobem pociągów wcale nie ubywa, a pracy jest więcej, często ponad siły. Nakładanie dodatkowych obowiązków zwiększa ryzyko popełnienia błędu, tworzy presję i frustrację pracowników,

a to zagraża bezpieczeństwu prowadzenia ruchu pociągów.

(red)

Poniżej zamieszczamy pełną treść naszego stanowiska, które zostało przekazane do Zarządu PLK.

Stanowisko nr 04/2023 Rady Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” z dnia 24.10.2023 r.

**ws. optymalizacji zatrudnienia w PKP
Polskie Linie Kolejowe S.A.**

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” protestuje przeciwko prowadzonej przez PLK optymalizacji zatrudnienia, co w wielu przypadkach jest nieuzasadnioną likwidacją stanowisk pracy m.in.: dyżurny ruchu

peronowy, zwrotniczy, operator obsługi pasażerskiej.

Żądamy utrzymania dotychczasowych miejsc pracy w poszczególnych zakładach.

Zwracamy po raz kolejny uwagę na granicę ludzkiej percepcji i podzielność uwagi oraz na nadmierne obciążenie obowiązkami pracowników prowadzący ruch pociągów.

Głęboko niepokojąca seria wypadków i incydentów, które wydarzyły się w ostatnim czasie, miały miejsce na nowoczesnych, zmodernizowanych i rzekomo super bezpiecznych stacjach.

Mając świadomość dużej ilości zadań inwestycyjnych prowadzonych przez PLK uważamy, że ograniczenia kadrowe wprowadzą dodatkowe zamieszanie oraz negatywnie wpłyną na prowadzenie ruchu pociągów zwiększając ryzyko zagrożenia bezpieczeństwa.

To ostatni moment do refleksji w tej materii i radykalną zmianę stanowiska kierownictwa Spółki.

(red)

43. ROCZNICA PROTESTU GŁODOWEGO KOLEJARZY WE WROCŁAWIU



Fot. Archiwum SZIK

W niedzielę, 22 października 2023 r., stolica Dolnego Śląska stała się miejscem wzruszających uroczystości upamiętniających 43. rocznicę Protestu Głodowego Kolejarzy. W wydarzeniu uczestniczyły poczty sztandarowe z całego kraju, a Sekcję Zawodową Infrastruktury Kolejowej reprezentował Piotr Pazera, zastępca przewodniczącego SZIK.

Rozpoczęcie obchodów miało miejsce w Kaplicy dworca PKP Wrocław Główny w której ks. bp Jacek Kiciński i ks. Jan Kleszcz, przypomnieli zasługi Kolejarzy w

trudnej walce o wolność Ojczyzny. Podczas Mszy Świętej bp Kiciński podkreślił: „Gromadzimy się na Eucharystii by okazać szacunek dla tych, którzy podjęli się tego dzieła 43 lata temu. Jesteśmy tu by uświadomić sobie i innym, że w każdej ludzkiej ciemności pojawia się zawsze światło nadziei.

Siła narodu zawsze zawarta jest w jedności, a życie ludzkie ma sens, jeśli niebo jest ostatecznym celem”.

Te słowa to przesłanie jedności, siły ducha oraz wiary w lepszą przyszłość, które stały się fundamentem ruchu kolejarskiej solidarności w tamtych trudnych czasach.

Następnie przyszła kolej na uroczystość wręczenia odznaczeń państwowych. Wiceminister infrastruktury, Andrzej Bittel, oraz prezes PKP S.A., Krzysztof Mamiński, osobiście przekazali zasłużone wyróżnienia. Nie zabrakło także odznaczeń związkowych „Zasłużony dla NSZZ Solidarność na kolei”, które wręczył przewodniczący Krajowej Sekcji Kolejarzy, Henryk Grymel. W gronie wyróżnionych znaleźli się m.in. Witold Woźniak (ZLK Łódź) i Adam Robak (PLK CRI, Poznań), którzy przez lata działali na rzecz kolejarzy i „Solidarność”.

Odczytano również listy, które do uczestników skierowali Marszałek Sejmu Elżbieta Witek, minister infrastruktury Adam Adamczyk i Główny Inspektor Pracy Katarzyna Łażewska-Hrycko. To gest uznania dla determinacji i poświęcenie dla wszystkich walczących o godne warunki pracy.

Nie można zapomnieć o samej istocie Protestu Głodowego Kolejarzy, który trwał od 21 do 27 października 1980 r. To właśnie wtedy, w świetlicy Lokomotywni Wrocław Główny, zrodził się ruch, który wstrząsnął polskim społeczeństwem. Kolejarze domagali się legalizacji NSZZ „Solidarność”, podwyżek oraz poprawy warunków pracy. Ich determinacja i poświęcenie są po dziś dzień inspiracją dla wszystkich walczących o godne warunki zatrudnienia.

Wspomnienia z tamtych dni, dzielone przez uczestników głodówki, są niezwykle wzruszające. Ewaryst Waligórski, jeden z głównych bohaterów tych wydarzeń, podkreślał ogromną solidarność, która ogarnęła cały Wrocław. To nie był protest tylko pracowników, to był protest całego społeczeństwa. Profesorowie, artyści, studenci - wszyscy stanęli murem w obronie kolejarzy.

Piotr Pazera

Dokończenie ze strony 1

Przekazał on informacje dotyczące sytuacji w PLK, działalności SZIK oraz zrelacjonował wrześniowe posiedzenie Rady Nadzorczej PLK, na którym omawiano kilka spraw dotyczących SOK (szczegóły w Biuletynie SZIK „NSZZ Solidarność w Peelka” nr 08 z października br. oraz na stronie www.plk.ksk.org.pl w relacji „Z prac Rady Nadzorczej PLK”).

Członkowie komisji omówili sprawy bieżącej pracy związku z uwzględnieniem realizacji zadań przez przewodniczących komisji oddziałowych działających w Komendach Regionalnych.

Dyskutowano m.in. o działalności Komisji BHP, realizacji rozporządzenia o wydawaniu posiłków profilaktycznych, wyborach oddziałowych SIP, szkoleniach związkowych, odznaczeniach resortowych, dokumentacji związkowej oraz problemach występujących w codziennej pracy funkcjonariuszy.

Przewodniczący SZIK omówił m.in. osiem postulatów SZIK, które są negocjowane na spotkaniach z przedstawicielami Zarządu Spółki. Scharakteryzował sytuację zatrudnieniowo-płacową w PLK z uwzględnieniem danych za pierwsze półrocze br. (m.in. wypłata dla pracowników Spółki wrześniowej nagrody w wys. 800 zł z oszczędności funduszu wynagrodzeń, ok. 8 % zatrudnienia w PLK stanowią pracownicy SOK).

Mówił także o realizowaniu inwestycji i programów rządowych na niespotykaną dotychczas skalę oraz przychodach Spółki, na które ma wpływ praca eksploatacyjna przewoźników kolejowych.

Dyskutowano także o problemach z wykonywaniem badań okresowych, ubezpieczeniu odpowiedzialności pracowniczej, które jest bardzo atrakcyjną ofertą SZIK adresowaną do naszych

członków związku, wypracowaniu przez Komisję Krajową NSZZ „Solidarność” wspólnie z rządem emerytur pomostowych i stażowych.

Poruszono również sprawę szkalowania i działań na szkodę SOK niektórych związków zawodowych („kanapowych” gdyż mają po kilku a inne po kilkunastu lub kilkudziesięciu członków na ponad 3 tys załogę), które donoszą na formację do różnych instytucji.

Wynika z nich, że wcale nie chodzi o dobro pracowników, tylko o szukanie choćby najmniejszego pretekstu aby uderzyć w formację. Takie działania, jak podkreślono są naganne i szkodzą wizerunkowi SOK.

(red)



Fot. Archiwum SZIK

Lublin, 25 listopada 2023 r.

Drodzy Kolejarze!

Tegoroczne Święto Patronalne obchodzimy z przesłaniem „Mocni świadectwem wiary”, z którym jako wspólnota kolejarska pielgrzymowaliśmy do stóp Matki Bożej Jasnogórskiej.

Za wstawiennictwem naszej Patronki św. Katarzyny Aleksandryjskiej życzę, abyście pełniąc kolejarską służbę kierowali się wrażliwością i piękną postawą poświęcenia siebie dla innych, strzegąc wypracowanego przez pokolenia etosu polskiego kolejarza.

Wszystkim pracownikom Polskich Kolei dziękuję za sumienne i odpowiedzialne wykonywanie swoich obowiązków i życzę, aby Jezus umacniał Was i strzegł w Waszej trudnej służbie. Bez niej niemożliwy byłby rozwój i modernizacja Polskich Kolei.

Kapłańską modlitwą i pasterską posługą ogarniam wszystkie pokolenia rodziny

kolejarskiej, prosząc o siły dla pracujących, łaskę miłości i zgody w rodzinach, o zdrowie dla chorych i seniorów. Niech dobry Bóg błogosławi Wam wszystkim i Polskim Kolejom.

**Z kapłańskim błogosławieństwem.
Krajowy Duszpasterz Kolejarzy
Ks. Eugeniusz Zarębiński**

Z okazji Święta Kolejarza pragnę w imieniu Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność” i własnym, życzyć wszystkim Kolejarzom solidarności i determinacji w działaniu na rzecz polskiej kolei.

Niech w życiu zawodowym i osobistym towarzyszy Wam wiara dodająca pozytywnej energii do tworzenia i realizacji celów.

Życzę Wam oraz Waszym Rodzinom błogosławieństwa naszych świętych patronów, życzę zdrowia, spokoju i pomyślności, zadowolenia z wykonywanej pracy, satysfakcji z działalności związkowej.

**Henryk Grymel
Przewodniczący Rady
Krajowej Sekcji Kolejarzy
NSZZ „Solidarność”**

Z okazji Święta Kolejarza składam życzenia satysfakcji i wytrwałości w kolejarskiej służbie dla Ojczyzny i społeczeństwa. Niech nasza odpowiedzialna praca będzie powodem do codziennej dumy, zawsze bezpieczna i doceniana przez przełożonych oraz powszechnie szanowana.

Seniorom kolejnictwa, emerytom i rencistom życzę dobrego zdrowia po wieloletniej wyłożonej pracy dla polskiego kolejnictwa.

Niech nasza patronka Święta Katarzyna Aleksandryjska otoczy nas swoją opieką i chroni przed zagrożeniami.

Całej kolejarskiej rodzinie przekazuję najserdeczniejsze życzenia pomyślności i szczęścia wśród najbliższych.

**Henryk Sikora
Przewodniczący Sekcji Zawodowej
Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”**

Szanowni Państwo, Koleżanki i Koledzy,

25 listopada wspominamy patronkę Kolejarzy – Świętą Katarzynę Aleksandryjską, której mądrość, odwaga i poświęcenie są ważną inspiracją dla społeczności kolejarskiej. Doroczne Święto Kolejarza stanowi szczególną okazję do tego, aby docenić oddanie i sumienność pracowników sektora kolejowego, a także wyrazić szacunek dla Państwa dokonań na rzecz rozwoju polskiej kolei.

W dniu naszej patronki składam wszystkim osobom związanym zawodowo z branżą kolejową serdeczne życzenia wszelkiej pomyślności. W gronie tych, którzy pełnili i pełnią służbę na kolejowych szlakach oraz związani są z kolejnictwem, bardzo licznie reprezentowani są pracownicy PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

W sposób szczególny dziękuję Wam – Koleżanki i Koledzy za codzienną odpowiedzialną służbę

i pracę, za dbanie o sprawne i bezpieczne podróże milionów pasażerów, a także czuwanie nad kolejowymi przewozami. Przyjmijcie jednocześnie życzenia satysfakcji z pracy zawodowej oraz zdrowia i pomyślności w życiu osobistym.

Jako spółka zarządzająca narodową siecią linii kolejowych mamy świadomość tego, że gospodarka narodowa potrzebuje nowoczesnej, rozbudowanej infrastruktury kolejowej, która będzie odpowiedzią na rosnące i wyspecjalizowane potrzeby przewozowe. Dlatego w okresie ostatnich kilku lat PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. postawiły na mocny rozwój, przekształcając krajobraz infrastruktury kolejowej w Polsce.

Efekty największych w historii programów inwestycyjnych w infrastrukturę kolejową są realne i wymierne, a ich wyznacznikiem jest wzrost atrakcyjności, dostępności i konkurencyjności transportu kolejowego. Polska kolej staje się modną alternatywą dla innych środków transportu – zarówno w obszarze przewozów pasażerskich, jak i transportu ładunków. Jednak rozwój sektora to proces długotrwały, zwłaszcza w obliczu nadrabiania historycznie uwarunkowanych różnic w jakości infrastruktury w naszym kraju.

Przed nami czas podsumowań, ale także i okres zmian w aspekcie funkcjonowania branży.

Chciałbym, abyśmy mając poczucie dobrze wypełnianej misji, czerpali z niej nie tylko satysfakcję, ale by to poczucie stanowiło dla nas najlepszą motywację do podejmowania kolejnych wyzwań, których celem jest dalszy rozwój i wzrost efektywności kolei w Polsce.

Niech nasza patronka wskazuje nam właściwe tory życia zawodowego i rodzinnego. Życzę jednocześnie Nam wszystkim, aby zawód Kolejarza cieszył się należnym i niestabnym szacunkiem oraz był powodem do dumy.

**W imieniu Zarządu
Ireneusz Merchel
Prezes Zarządu
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

Dokończenie ze strony 1

Przeor Jasnej Góry o. Samuel Pacholski przywitał przybyłych pielgrzymów, a w szczególności prezesa spółki PKP S.A. Krzysztofa Mamińskiego wraz z zarządem, Mirosława Skubiszyńskiego - wiceprezesa Zarządu PKP PLK, przedstawicieli zakładów, związków zawodowych działających na kolei, w tym członków NSZZ „Solidarność” oraz licznie przybyłe poczty sztandarowe. Pozdrowił również kolejarzy przybyłych ze Słowacji, Francji i Węgier oraz wszystkich łączących się z pielgrzymami za pomocą transmisji internetowej. Na końcu przywitał biskupa rzeszowskiego Jana Wątrobę, który przewodniczył Mszy św. oraz wszystkich duszpasterzy kolejarzy wraz z ks. Eugeniuszem Zarębińskim, krajowym duszpasterzem kolejarzy i ks. Ryszardem Marciniakiem, moderatorem Krajowego Stowarzyszenia Kolejarzy Polskich.

Podczas homilii ks. bp Wątroba podziękował kolejarzom za ich służbę na rzecz dobra i bezpieczeństwa podróży. Przywołał patronów kolejarzy: św. Katarzynę Aleksandryjską i św. Rafała Kalinowskiego. Wskazał na współczesnych nauczycieli i świadków Chrystusa jak św. Jan Paweł II i bł. Prymas Stefan kard. Wyszyński.

Po zakończonej homilii dary ołtarza złożyli przedstawiciele spółek kolejowych i central związkowych. W procesji z darami Sekcją Zawodową Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” reprezentowali: Henryk Sikora, przewodniczący oraz Piotr Pazera i Roman Kowalski, zastępcy przewodniczącego.

Na zakończenie Mszy św. głos zabrał ks. Eugeniusz Zarębiński, który zwrócił uwagę na rozwój polskich kolei i ich modernizację. „Do Maryi przybieramy przede wszystkim by podziękować za obecny rozwój, którego nie było od 40-50 lat. To napawa optymizmem i służy ludziom” - stwierdził duszpasterz, po czym odczytał akt zawierzenia kolejarzy Matce Bożej.

Na zakończenie ks. biskup podziękował wszystkim pielgrzymom za wspólną modlitwę, życząc spokojnych służb w trudnej pracy kolejowej i udzielając im błogosławieństwa.

Święto patronalne kolejarzy obchodzić będą tradycyjnie 25 listopada w liturgiczne wspomnienie św. Katarzyny Aleksandryjskiej.

Dziękujemy wszystkim naszym koleżankom i kolegom za udział i zapraszamy za rok w dniach 9-10 listopada na czterdziestą pierwszą pielgrzymkę.

Roman Kowalski



W tym roku pielgrzymom nie sprzyjała pogoda, dlatego Msza św. została odprawiona w Bazylice, a poczty sztandarowe stanęły na zewnątrz, w tzw. „wieczerniku”.



W procesji z darami szły delegacje kolejarzy. Sekcję Zawodową Infrastruktury Kolejowej reprezentowali: H. Sikora - przewodniczący, P. Pazera i R. Kowalski - zastępcy przewodniczącego SZIK.



Matka Boża i jej cudowny wizerunek przyciąga corocznie kolejarzy różnych stanów i grup pracowniczych. Na zdjęciu (od lewej): K. Mamiński - Prezes PKP S.A., A. Olszewski - członek zarządu PKP S.A., A. Bittel - Wiceminister infrastruktury, I. Góra - Prezes UTK i T. Adamska - Prezes KSKP.

40 LAT PIELGRZYMOWANIA NA JASNĄ GÓRĘ

W 2023 r. po raz czterdziesty kolejarzy pielgrzymowali do Sanktuarium Matki Bożej Częstochowskiej na Jasną Górę. Nasza ogólnopolska pielgrzymka odchodziła piękny jubileusz. To świadectwo wiary kolejarzy i zawierzenia codziennych spraw, a szczególnie tych branżowych, związanych z pracą i działalnością kolei, a w ostatnich dwudziestu latach spółek kolejowych.

Pomimo wielu zmian, których doświadczyła Polska Kolej następne pokolenia corocznie pielgrzymują do Częstochowy z potrzeby serca i tradycji bo tutaj zawsze kolejarzy czuli się razem zjednoczeni oraz jeszcze bardziej mocni niezależnie od tego kto rządził ...

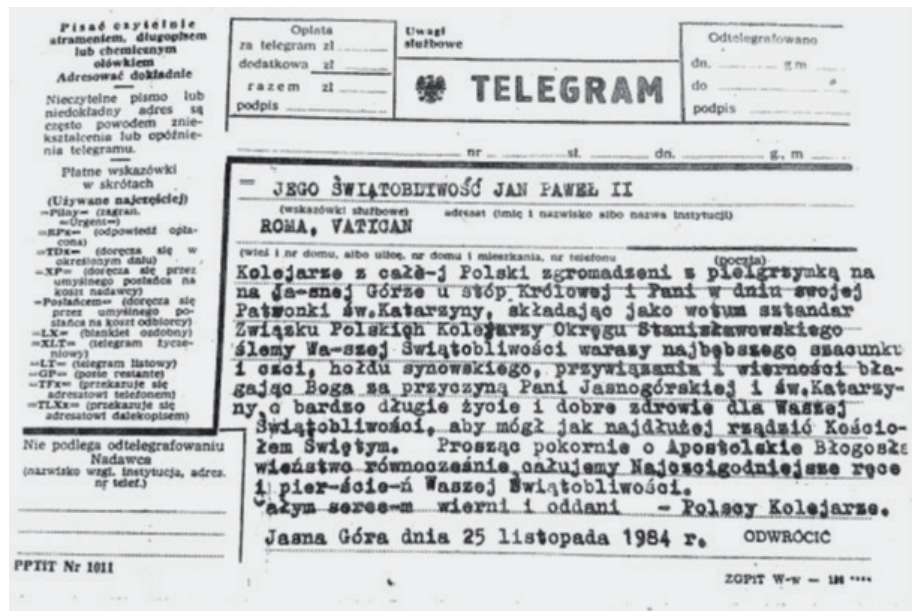
Jak powstała pielgrzymka kolejarzy? Kiedy i w jakich okolicznościach została zorganizowana I pielgrzymka kolejarzy do Częstochowy?

Odpowiedź na te pytania daje niżej zamieszczony fragment rozdziału 9 pt. „Pielgrzymka kolejarzy na Jasną Górę (1984 r.)” z książki „40. Najważniejszych wydarzeń w historii kolejowej Solidarności w latach 1980-2020” (autor: Henryk Sikora, wydawca: Krajowa Sekcja Kolejarzy NSZZ „Solidarność”. Warszawa 2021).

Po wprowadzeniu stanu wojennego 13 grudnia 1981 r. dużą rolę w integrowaniu środowiska kolejowego pełniły Duszpasterstwa Ludzi Pracy i Duszpasterstwa Kolejarzy. Dawały one, oprócz spotkań modlitewnych oraz różnych wydarzeń kulturalnych i patriotycznych, możliwość wymiany poglądów i inspirowały do nowych inicjatyw.

W środowisku działającej w podziemiu wrocławskiej „Solidarności” skupionym wokół ks. Stanisława Orzechowskiego, duszpasterza robotników i kolejarzy, pojawił się pomysł organizacji Pielgrzymki Kolejarzy na Jasną Górę. Na jednym ze spotkań we Wrocławiu w rocznicę Protestu Głódowego kolejarzy z Gdańska zaproponowali, aby z okazji święta patronalnego kolejarzy przypadającego na dzień 25 listopada zorganizować Pielgrzymkę Kolejarzy do Częstochowy.

Jak doszło do I Ogólnopolskiej Pielgrzymki Kolejarzy na Jasną Górę? Odpowiedź na to pytanie daje Józef Hana dyk w swoim artykule zamieszczonym w Piśmie Kolejarzy Gdyni, Gdańska i Tczewa pt. „Lokomotywa” z listopada 1988 r.



Telegram kolejarzy – uczestników I Pielgrzymki na Jasną Górę, do Ojca św. Jana Pawła II z 25 listopada 1984 r. Z arch. Katolickiego Stowarzyszenia Kolejarzy Polskich.

(nr 3/88).

Latem 1984 r. na jednym ze spotkań z Tadeuszem Szczudłowskim, działaczem opozycji jeszcze sprzed 1980 r., którego poznałem podczas interwowania w Strzebielinku, w trakcie rozmowy padła propozycja abym jako działacz „Solidarności” w środowisku kolejarzy, zaopiekował się sztandarem kolejarzy Okręgu Stanisławów z 1937 r. Sztandar ten chce nam przekazać przyjaciel Kościoła Ormiańskiego w Gdańsku, ks. Kazimierz Filipiak, który otrzymał go od kolejarzy ze Stanisławowa w 1939 r., podczas wysiedlania Polaków z tamtego terenu przez wojska sowieckie, po dniu 17 września 1939 r. [...]

Sztandar ten został mu przekazany na przechowanie i ksiądz przez trudne lata II wojny światowej, jak i po, pieczołowicie go pielęgnował i chronił przed zniszczeniem i kradzieżą. Po roku 1984 uznał, że należy go przekazać młodszemu pokoleniu kolejarzy. [...]

Doszliśmy do wniosku, że sztandar przekazemy w hołdzie Matce Bożej, u Jej Tronu na Jasnej Górze. Aby nadać temu uroczysty charakter postanowiliśmy zorganizować Ogólnopolską Pielgrzymkę Kolejarzy, w dniu Naszej Patronki Św. Katarzyny – 25 listopada. [...]

W toku dalszych przygotowań organizacyjnych pielgrzymki dołączył do nas działacz „Solidarności” kolejowej Zbigniew Iwaniuk (internowany i więziony za działalność związkową) oraz Zbigniew Kończewski z Tczewa. Kolejnym etapem w naszych organizacyjnych przygotowaniach, było powo-

łanie duszpasterza kolejarzy gdańskich przez Kurię Biskupią w Gdańsku, co potwierdziło nasze starania o pielgrzymkę kolejową i dało wsparcie we władzach kościelnych.

I Ogólnopolska Pielgrzymka Kolejarzy na Jasną Górę odbyła się 25 listopada 1984 r. w uroczystość Chrystusa Króla i zarazem wspomnienie patronki kolejarzy, św. Katarzyny Aleksandryjskiej.

W pielgrzymce uczestniczyło 3 tys. pielgrzymów wraz z Krajowym Duszpasterzem Kolejarzy ks. Eugeniuszem Zarębińskim (z Lublina). Uroczystej Mszy świętej przewodniczył ks. Stanisław Dułak (duszpasterz kolejarzy z Gdańska), natomiast homilię wygłosił ks. Stanisław Orzechowski (duszpasterz kolejarzy z Wrocławia, delegat arcybiskupa Henryka Gulbinowicza).

Podczas tej pielgrzymki zrodziła się idea corocznych spotkań pracowników PKP przed obliczem Czarnej Madonny w Częstochowie. Kolejarzy jako wotum złożyli Matce Bożej przedwojenny sztandar Związku Polskich Kolejarzy obwodu stanisławowskiego oraz powierzyli wszystkie służby i miejsca pracy na kolei. Pełni wdzięczności prosili o opiekę dla Ojczyzny, Kościoła i całego środowiska kolejarskiego.

Pielgrzymom zostały odczytane telegramy: do Ojca Świętego Jana Pawła II i do Prymasa Polski Józefa Glempa. Od 1986 r. tradycją stały się coroczne pielgrzymki trwające dwa dni.

DOKAPITALIZOWANIE SPÓŁEK ZALEŻNYCH PRZEZ PLK



Fot. Archiwum SZIK

Pierwsza w Polsce wykonywana podbijkarka Tamper S7 PLS 16 4.0 - S, której producentem jest austriacka firma System 7 Rail Technology GmbH (zakupiona w 2022 roku przez PNUIK)

W 2021 roku PLK podwyższyły kapitał zakładowy swoim spółkom zależnym w wysokości 850 mln zł z przeznaczeniem na zakup nowoczesnych maszyn i sprzętu do prac utrzymaniowych i inwestycyjnych na sieci kolejowej. Wsparcie to otrzymały wszystkie cztery spółki zależne należące do Grupy Kapitałowej PLK, czyli DOLKOM Wrocław, PPM-T Gdańsk, PNUIK Kraków oraz ZRK-DOM w Poznaniu.

Podstawowe obszary działalności tych spółek związane są z realizacją prac utrzymaniowych na liniach kolejowych zarządzanych przez PLK.

Niemniej jednak jednym z podstawowych celów ich dokapitalizowania było przede wszystkim zwiększenie ich potencjału na kontraktach inwestycyjnych, tak by spółki te były konkurencyjne i mogły z powodzeniem startować w publicznych przetargach. Brak właściwego potencjału sprzętowego i maszynowego, mimo wieloletniego doświadczenia w budownictwie kolejowym, niejednokrotnie eliminował je z postępowania przetargowego.

Jest to największe w historii dofinansowanie tych spółek przez swojego udziałowca przeprowadzone przy bardzo dużym wsparciu rządu RP.

Jednym z założeń dokapitalizowania jest rozwój kompetencji spółek zależnych w branży torowej, rozjazdowej, podtorza oraz energetyki kolejowej i srk. Temu celowi służyły dostosowane do tego plany inwesty-

cyjne spółek zależnych, które obejmują również rozbudowę zapleczy serwisowo – technicznych służących utrzymaniu posiadanych maszyn.

Dzięki dokapitalizowaniu spółki zależne już zakupiły i wdrażają do użytkowania najnowocześniejsze maszyny do robót torowych oraz pojazdy niezbędne do prac w branży energetycznej. Zakupy sprzętu i jego wdrażanie do eksploatacji planowane jest do realizacji do końca 2024 r.

Wśród sprzętu w większości już dostarczonego do spółek oraz oczekującego na przekazanie są m.in. pociągi sieciowe, platformy do wywieśzania sieci trakcyjnej, palownice do zabudowy fundamentów palowych, podbijkarki torowe i rozjazdowe, zgarzniarki, profilarki i oczyszczarki tłuczni, transportery materiałów sypkich, specjalistyczne wagony do transportu rozjazdów i bloków rozjazdowych, lokomotywy manewrowe, zgrzewarki szyn, szlifierki torowe, żurawie kolejowe, maszyny do kompleksowej naprawy podtorza i nawierzchni kolejowej oraz sprzęt budowlany i pojazdy brygadowe.

Ponadto środki z dokapitalizowania zostaną przeznaczone na budowę zapleczy technicznych, w tym hal do przeglądów maszyn i wagonów poziomu P4 i P5. Co warto podkreślić, wzmacnianie potencjału sprzętowego w spółkach zależnych w Grupie Kapitałowej PLK wzmacniane jest również potencjałem ludzkim, gdyż spółki te sukcesywnie

zwiększają swoje zatrudnienie oferując pracownikom, poza możliwościami pracy na bardzo nowoczesnym sprzęcie, również atrakcyjne i konkurencyjne warunki pracy i płacy.

Takie działanie przyciąga również do pracy na kolei młodych ludzi, dla których nowoczesne i bezpieczne narzędzia pracy oraz maszyny naszpikowane elektroniką, na których będą pracować są magnesem do związania się z branżą kolejową na długie lata. Pokazuje to dobitnie, że nowoczesne narzędzia pracy oraz automatyzacja procesów wcale nie musi odbywać się kosztem redukcji zatrudnienia. Takie podejście do zarządzania powoduje, że nawet pracownicy z prywatnych firm i podmiotów będących konkurencją rynkową dla spółek zależnych w Grupie PLK decydują się na zmianę miejsca pracy.

Również patriotyzm gospodarczy przyświecał objęciu przez PLK większości akcji giełdowej firmy Trakcja S.A. Jest to spółka budowlana, która podobnie jak pozostałe spółki w Grupie Kapitałowej PLK ma stanowić wsparcie przy pracach utrzymaniowych jak i inwestycyjnych realizowanych na polskiej kolei. I w tym przypadku PLK dokapitalizowało spółkę Trakcja S.A. kwotą 200 mln zł. Spółka ta obecnie realizuje szereg kontraktów nie tylko z obszaru kolejowego ale również drogowego na terenie całego kraju. Dysponuje ona również nowoczesnym parkiem maszyn przeznaczonych do robót torowych i energetycznych oraz zapleczem serwisowym do wykonania przeglądów pojazdów kolejowych poziomu P3 i P4.

Jeśli, poprzez wzmocnienie kapitałowe, kontrakty inwestycyjne ogłaszane przez PLK, a współfinansowane ze środków publicznych i środków Unii Europejskiej, wygrywały i realizowały będą spółki zależne, to w ten sposób wypracowane zyski wzmocnią podmioty z polskim kapitałem pozostając w tym samym „krwioobiegu” grupy kapitałowej.

NSZZ „Solidarność” zawsze popiera decyzje gospodarcze, które przyczyniają się do wzmacniania pozycji krajowych firm oraz do tworzenia miejsc pracy.

Andrzej Van-Selow



1. Panie Prezesie, polska kolej jest w fazie wielkiej transformacji. Dobiega właśnie końca kolejny etap największego w historii programu inwestycyjnego – Krajowego Programu Kolejowego. Jakie działania mają wpływ na dotychczasowe osiągnięcia Spółki w zakresie realizowanych inwestycji?

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. konsekwentnie realizują zakrojone na szeroką skalę inwestycje w infrastrukturę kolejową. Jednym z wielu ważnych aspektów mających istotny wpływ na proces inwestycyjny jest nieustanny rozwój spółek zależnych, należących do Grupy Kapitałowej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Przypomnę, że w 2021 roku PLK SA podwyższyły kapitał zakładowy czterem spółkom zależnym (DOLKOM, PNUIK, PPMT, ZRK DOM) w wysokości 850 mln zł, z przeznaczeniem na zakup nowoczesnych maszyn i sprzętu do prac na sieci kolejowej, a także w celu rozbudowy baz i zapleczy serwisowo-technicznych.

Dzięki temu udało się zwiększyć m.in. potencjał PLK S.A. w zakresie utrzymania drogi kolejowej i elektroenergetyki kolejowej. Rok później podpisaliśmy również umowę subskrypcyjną i staliśmy się większościowym akcjonariuszem Trakcji S.A., której zasoby budowlane są znaczącym wsparciem dla zarządcy infrastruktury przy pracach inwestycyjnych. Obecnie Trakcja S.A. jest spółką należącą do Grupy Kapitałowej PLK, a tym samym aktywnie uczestniczy w realizacji największych w historii programów inwestycyjnych. Wspólnie konsekwentnie dążymy do celu, którym jest bezpieczna, komfortowa, prospołeczna i przyjazna środowisku polska kolej. Odpowiadając na cele postawione przez Komisję Europejską dbamy także o to, aby działalność Spółki z każdym dniem stawała się bardziej neutralna klima-

Rozmawiamy z Panem Ireneuszem Merchel, Prezesem Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. o nowoczesnych technologiach stosowanych w procesie inwestycyjnym, uzyskiwanych dzięki temu efektach, a także o przyszłości kolei.

tycznie. W tym celu opracowaliśmy m.in. Strategię Neutralności Klimatycznej wskazującą kierunki działań dla osiągnięcia neutralności Spółki w 2050 roku.

2. Dokapitalizowanie spółek zależnych z Grupy Kapitałowej PLK było znaczące.

W jaki sposób PLK SA i spółki zależne wykorzystują ten potencjał?

Było to największe w historii dofinansowanie spółek z Grupy Kapitałowej PLK. Wsparcie to pozwala na zwiększanie już posiadanego potencjału w zakresie utrzymania i modernizacji drogi kolejowej, a także na większą samodzielność w procesie inwestycyjnym. W ramach dokapitalizowania spółki zależne kupują m.in. maszyny do robót torowych oraz urządzenia do prac przy sieci trakcyjnej. To wszystko służy przyspieszeniu realizacji robót, a w konsekwencji pozwala sprawnie realizować plan inwestycyjny, także w sposób bardziej proekologiczny.

Lepsze utrzymanie infrastruktury kolejowej przynosi pasażerom bardziej punktualne podróże, a przewoźnikom towarowym sprawny i płynny przewóz ładunków. Plany inwestycyjne spółek zależnych są również realizowane poprzez rozbudowę baz i zapleczy serwisowo-technicznych. Warto także dodać, że spółki zależne należące do Grupy Kapitałowej PLK osiągają coraz lepsze wyniki w przetargach na duże inwestycje kolejowe.

To świadczy o znacznym wzroście ich potencjału, a na tym, mam nadzieję, nie koniec.

3. Nowoczesne technologie kształtują przyszłość branży kolejowej. Jakie innowacyjne rozwiązania są wdrażane w Spółce?

Rozwój PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. to także otwarcie się na nowe technologie. Dynamika otoczenia i postępująca cyfryzacja wymagają nowego podejścia do kwestii związanych z modernizacją, utrzymaniem oraz prowadzeniem ruchu kolejowego. W tym zakresie zmienia się technologia prowadzenia robót

inwestycyjnych i rewitalizacyjnych. Warto podkreślić, że PLK SA kupuje maszyny bezpośrednio jako Spółka. Posiadamy 3 pociągi do tzw. potokowej (zautomatyzowanej) wymiany nawierzchni. Przytoczę taki przykład: kiedyś maszyna podbijała 300-500 m torów na godzinę, obecnie jest to 1,5-2 km! Nowoczesne maszyny potrafią prowadzić roboty torowe 2-3 razy szybciej, z dużo lepszą dokładnością i jakością. Generalną zasadą, którą przyjęliśmy przy realizacji robót jest korzystanie z prefabrykowanych obiektów inżynierskich, w tym przede wszystkim przy montażu wiaduktów, które są nasuwane w tor lub przy budowie przepustów, które są wbudowywane w całości. Podobnie rozjazdy - we wszystkich torach głównych wbudowujemy je już od 2019 roku w blokach tj. w całości.

To powoduje, że montaż nie odbywa się w torach, tylko rozjazd przyjeżdża na specjalistycznych wagonach i jest w całości wbudowywany w tor. Radykalnie skraca to czas realizacji prac. Ponadto każda konstrukcja monolityczna jest z pewnością lepszej jakości, niż tzw. wylewana „na mokro” w terenie. Co istotne Spółka poszukuje również nowych rozwiązań – innowacyjnych projektów, które mogłyby zostać wdrożone w ramach prowadzonej działalności.

Przykładem takich działań jest realizacja projektów w ramach wspólnego przedsięwzięcia PLK S.A. i Narodowego Centrum Badań i Rozwoju pn. „Badania i Rozwój w Infrastrukturze Kolejowej – BRIK”.

4. Panie Prezesie, cyfryzacja na kolei jest niezwykle ważna. Czy w PLK SA nowoczesne technologie zastępują urządzenia i maszyny?

Jako Spółka chcemy korzystać z najlepszych rozwiązań technologicznych i organizacyjnych. Aby sprostać wyzwaniom kolejnych lat, musimy się rozwijać i konsekwentnie umacniać naszą pozycję na rynku. W ramach digitalizacji prowadzimy ciągłą wymianę urządzeń mechanicznych i przekaźnikowych na komputerowe, co zdecydowanie poprawia jakość prowadzenia ruchu kolejowego. Wykorzystując urządzenia ręczne,

układanie drogi przebiegu na stacji zajmowało około 20 min. Wciąż korzystamy z takich urządzeń w Polsce, stanowią one około 5 proc. wszystkich urządzeń. Wykorzystując urządzenia mechaniczne, których mamy ponad 40 proc., układanie drogi przebiegu zajmuje od 5 do 10 min. Urządzenia przełącznikowe wykonują tę pracę natomiast w 2 minuty, a komputerowe – w 0,5 minuty.

W całym cyklu prowadzenia ruchu pociągów to, co działa na korzyść nowoczesnych rozwiązań to rzeczywiście znacznie krótszy czas realizacji procesów. Należy jednak mieć na uwadze, że urządzenia komputerowe są droższe niż ręczne i mechaniczne, dlatego wsparciem w utrzymaniu tych urządzeń jest tzw. wieloletni Program Utrzymaniowy.

5. Które technologie Pana zdaniem w niedalekiej przyszłości mają szansę zrewolucjonizować transport kolejowy?

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przechodzą stopniowo na nowoczesne systemy prowadzenia ruchu pociągów i stosują nowoczesne metody realizacji prac inwestycyjnych. Przy wykonywaniu prac inwestycyjnych liczy się ponadto czas zamknięć torowych, który musi być jak najkrótszy, ale z drugiej strony nie może skutkować pogorszeniem jakości świadczonych usług.

Temu służą już i służyć będą nowoczesne technologie, stosowanie elementów prefabrykowanych i wykorzystywanie specjalistycznych maszyn. Zakładam także, że do 2030 roku przyjmiemy tzw. cykliczny roz-

kład jazdy pociągów. Budowa systemu ERTMS usprawni cały ruch kolejowy. Nie ma tutaj wielozadaniowej ingerencji człowieka, system sam będzie prowadził ruch pociągów pod czujnym okiem wyspecjalizowanej kadry pracowniczej. Kompletna automatyzacja ruchu kolejowego powinna nastąpić do 2040 roku. Wprowadzenie cyklicznego rozkładu jazdy i automatyzacji w prowadzeniu ruchu pociągów jest więc konieczne.

Wiele osób z branży kolejowej obawia się automatyzacji procesów i cyfryzacji – w tym zakresie nie ma jednak odwrotu, to nieunikniona przyszłość polskiej kolei.

6. Panie Prezesie dużo mówimy o rozwoju PLK SA i wprowadzaniu nowych rozwiązań, ale to wymaga także odpowiednich zasobów ludzkich. Jakie plany ma Spółka w tym zakresie?

Nasze dzisiejsze osiągnięcia są efektem pracy wielu osób, zatrudnionych zarówno w PLK SA, jak i spółkach zależnych z Grupy Kapitałowej PLK. Zatrudniamy specjalistów, którzy są ekspertami w dziedzinach potrzebnych do realizacji zadań, jakie przed nami stoją.

Konsekwentnie rozwijamy współpracę ze szkołami kolejowymi. Staramy się pozyskiwać najzdolniejszych młodych kolejarzy, w czym pomaga nam prowadzony od wielu lat program stypendialny. Wspieranie edukacji przyszłych kolejarzy jest istotne dla pozyskiwania profesjonalnie przygotowanej kadry oraz zapewniania płynnego przekazywania wiedzy i doświadczenia zawodowego przez długoletnich pracowników.

Dla przykładu, w roku szkolnym 2022/23, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. współpracowały z 49 szkołami w całej Polsce, a za dobre wyniki w nauce blisko 220 uczniów otrzymało fundowane przez nas stypendia. Co więcej, ci młodzi ludzie mogą liczyć na możliwość pracy w strukturach PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

To osobiście bardzo mnie cieszy, gdyż sam również przeszedłem całą ścieżkę kariery na kolei. Cieszy również to, że z roku na rok rośnie wśród młodzieży zainteresowanie kierunkami kolejowymi.

Ireneusz Merchel
Prezes Zarządu
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A

ZAGADKA

Które spółki należące do Grupy Kapitałowej PLK otrzymały dokapitalizowanie w roku 2021?

Nagrody rozlosujemy wśród osób, które prawidłowe odpowiedzi nadesłały do 24 listopada 2023 r.: na kartkach pocztowych pod adresem SZIK NSZZ „Solidarność”, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa lub pocztą elektroniczną plk@ksk.org.pl z dopiskiem „Zagadka 197”, podaniem adresu, pod który wysłać nagrodę oraz wyraźnym wyrażeniem zgody na umieszczenie w naszym biuletynie związkowym (w przypadku wylosowania nagrody) swojego imienia, nazwiska oraz miejscowości zamieszkania.


Za prawidłową odpowiedź na zagadkę z numeru 196. nagrody wylosowali **Agnieszka Janus** z Sosnowca, **Monika Różczak** z Chrop i **Kamil Koźmiński** z Domaniewic. Gratulujemy.

Red.

Panu
Radosławowi Celińskiemu
Członkowi Zarządu
PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

wyrazy głębokiego współczucia
z powodu śmierci


OJCA
składa
Rada Nadzorcza PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.



Panu
Radosławowi Celińskiemu
Członkowi Zarządu
PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

wyrazy głębokiego współczucia
z powodu śmierci

OJCA
składają
Zarząd i Pracownicy PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.



ZGRZEVALNIA W BYDGOSZCZY

Zakład Maszyn Torowych w Krakowie jest jednostką organizacyjną PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Wykonuje zadania w zakresie modernizacji i utrzymania dróg kolejowych oraz obiektów inżynierskich, a także roboty okołotorowe. Realizację tak szerokiego zakresu prac umożliwia bogaty park maszynowy m.in. pociągi do zautomatyzowanej naprawy nawierzchni, wymiany podtorza, a także oczyszczarki tuczni z uniwersalnymi podbijarkami.

W strukturze organizacyjnej zakładu działają m.in. zgrzewalnie szyn zlokalizowane w Kędzierzynie - Koźlu i Bydgoszczy.

Na uwagę zasługuje zgrzewalnia w Bydgoszczy gdzie odzyskuje się już używane szyny, przywracając je do ponownego użytku i zabudowy w tor. Etapy oczyszczania, regeneracji, reprofilacji i zgrzewania szyn przedstawiają poniższe zdjęcia, które wraz z komentarzem pomogą w przybliżeniu całego procesu.



Stanowisko oczyszczania szyn starszych przeznaczonych do regeneracji.

Urządzenie – maszyna służy do wstępnego oczyszczania szyny po jej rozładunku z wagonu i nałożeniu na ciąg technologiczny linii reprofilacji.

Widoczny pulpit na zdjęciu służy do sterowania rolotkiem przesuwającym szyny.

Maszyna zaprojektowana i wykonana przez byłą zakład DOT Gdańsk.

Jedną z najważniejszych czynności linii reprofilacji szyny jest stanowisko wykrywania wad w szynie i na szynie. Do tego celu służy urządzenie - defektoskop ultradźwiękowy wielokanałowy.

Ponadto, na tym stanowisku pracownik dokonuje wizualnych badań całości szyny i zaznacza ewentualne części do wycięcia. Kolejne stanowisko to piły szybkoobrotowe do usuwania części nienadających się do reprofilacji.



Stanowisko prostowania szyn starszych. Do wykonania tej czynności służą prasy firmy Berrner. Widoczne pulpity służą: jeden do sterowania rolotkiem, drugi do sterowania maszyną do prostowania szyn. To stanowisko ze względu na brak pomiaru roboczego obsługują pracownicy z największym doświadczeniem pracy.



Stanowisko reprofilacji szyny. Reprofilarka jest produkcji francuskiej. Urządzenie to służy do nadawania nowego profilu głowki szyny. Maszyna posiada dwie głowice skrawające.

Jedna z głowic wykonuje nowy promień na głowce szyny a druga reprofiluje pozostałą część głowki. Szyna wyjeżdżając z tego stanowiska jest już całkowicie zregenerowana.



Kolejne stanowisko to pomiar i znakowanie szyny zregenerowanej. Urządzenie to służy do pomiaru szyny pod względem długości odcinka szyny i jej wysokości. Ponadto pracownik dokonuje pomiaru nowo nadanego profilu głowki szyny. Po dokonaniu pomiarów szyna jest odpowiednio klasyfikowana (opis na szynie farbą). Po zakończeniu czynnościach szyna zostaje umieszczona w magazynie.

Tam przy pomocy suwnicy pracownik odbiera szyny odpowiedniej długości transportując je do zgrzewalni. To końcowy etap ciągu technologicznego całego procesu przywracania szyny do użytku.

W zgrzewalni są one łączone (zgrzewane) z maksymalnie do 6 szyn różnej długości, tak aby cała szyna miała długość do 240 m.

**Opisy zdjęć: Krzysztof Jeliński
Fot. i opracowanie: H. Sikora**