

Na NASTAWNI

Nr 3 maj – czerwiec 2021



Biuletyn Informacyjny Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP

ISSN 1994 – 1614



TEMAT NUMERU

Czy potrzebna kolejna poprawka w instrukcji Ir-1?

Podwyżki
wynagrodzeń
w PKP PLK S.A.
str. 7

Przedstawiciele Pracowników
w Radzie Nadzorczej
PKP PLK S.A.
str. 9

Uprawnienia zwrotniczego
i szkolenie na stanowisko
dyżurnego ruchu
str. 10

Wydawca



Polska Izba Producentów
Urządzeń i Usług na Rzecz Kolei
85-065 Bydgoszcz
ul. Jana Karola Chodkiewicza 17
www.izbakolei.pl

Redaktor naczelny:
Grzegorz Herzyk

W przygotowaniu wydania wzięli udział:
Aleksander Motyka, Jerzy Oleszak, Damian Krawczyk,
Zenon Zdziarski, Marcin Pisarek.

Spis treści

3 Konieczna dyskusja
Wzajemne
podziękowania

4 Czy potrzebna
kolejna poprawka
w instrukcji Ir-1?

7 Podwyżki
wynagrodzeń
w PKP PLK S.A.

8 Dodatek
za szkolenie
pracownika
w ZUZP

9 Przedstawiciele
Pracowników
w Radzie Nadzorczej
PKP PLK S.A.

10 Uprawnienia
zwrotniczego
i szkolenie
na stanowisko
dyżurnego ruchu

Nastawnica dysponująca
Katowice Ligota



**RÓB TO, CO MOŻESZ,
TYM CO POSIADASZ
I TAM GDZIE JESTEŚ**

Theodore Roosevelt



UPS-y do wymiany

**Nasza interwencja w sprawie stale zaniedbywanego
elementu infrastruktury informatycznej na posterunkach.**

Pan Ireneusz Merchel
Prezes Zarządu Spółki PKP PLK S.A.

Szanowny Panie Prezesie

Sektor Infrastruktury ZZDR PKP zwraca się do Pana Prezesa z wnioskiem o przeprowadzenie analizy zużycia zasilaczy awaryjnych służących do utrzymania pracy urządzeń elektrycznych i elektronicznych w przypadku zaniku lub nieprawidłowych parametrów zasilania sieciowego. Z informacji które napływają do naszej organizacji wynika, że większość tego typu zasilaczy pracuje od kilku bądź kilkunastu lat i nie podlegała wymianie. Ich działanie często sprowadza się niestety tylko do roli przedłużacza, gdyż akumulatory mające zapewnić choćby możliwość bezpiecznego zapisania danych i zamknięcia systemu uległy zużyciu i nie spełniają już swojej roli. Obawiamy się, że zarówno lokalnie użytkowane komputery na posterunkach ruchu czy pomieszczeniach administracyjnych, ale i serwerownie w których przechowywane są dane, mogą zostać narażone na utratę cennych informacji w przypadku braku zasilania. Podczas trwającej wymiany sprzętu komputerowego zasilacze UPS również nie zostały uwzględnione.

Mając na uwadze powyższe oraz fakt iż coraz więcej czynności wykonujemy na sprzęcie elektronicznym zależnym od stałego źródła zasilania, wnioskujemy jak na wstępie, a w przypadku gdyby okazało się to konieczne, również o zakup i cykliczną wymianę wspomnianego sprzętu na zapewniający odpowiednie zabezpieczenie.



Naszemu Koledze
**Ryszardowi
Czubie**

wyrazy
szczerego współczucia
z powodu śmierci brata

Krzysztofa

składają
koleżanki i koledzy
z MKR ZZDR PKP w Łodzi



KONIECZNA DYSKUSJA

Wystąpiliśmy do Ministra Infrastruktury z inicjatywą spotkania w celu omówienia zaleceń i planowanych zmian w instrukcjach które są konsekwencją wniosków min. PKBWK po zdarzeniach kolejowych, a które naszym zdaniem nie do końca spełniać będą swoje założenie jakim jest poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

**Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury**

Szanowny Panie Ministrze

Rada Krajowa ZZDR PKP zwraca się do Pana Ministra o zorganizowanie w trybie pilnym spotkania w sprawie wprowadzanych w oparciu o różnego rodzaju zalecenia między innymi Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, zmian i poprawek do obowiązujących w spółce PKP PLK S.A. instrukcji.

W związku z obowiązującymi obostrzeniami spotkanie takie mogłoby odbyć się w formie zdalnej (wideokonferencji).

W wielu przypadkach okazuje się, że pomimo wykazywania iż niektóre ze zmian których wprowadzanie jest wymuszone na zarządcy infrastruktury, ich niezasadności, spółka PKP PLK S.A. nie jest w stanie odmówić ich wprowadzenia a ich wejście w życie powoduje szereg utrudnień w codziennej pracy pracowników odpowiedzialnych za bezpieczne i planowe prowadzenie ruchu pociągów.

Z przykrością stwierdzamy, że niektóre zalecenia są wprowadzane bez zastanowienia, bez racjonalnego podejścia do problemu a niemal wszystkie w swych konsekwencjach uderzają w pracowników zarządcy infrastruktury szczególnie zaś w zespół inżynierii ruchu.

Odnosimy wrażenie, że dzieje się tak z powodu chęci odsunięcia od siebie problemu poprzez zastosowanie w sposób wybiórczy półśrodków, bez wspólnego wypracowania rozwiązań systemowych, że szereg z nich zaspokaja żądania korzystających z infrastruktury kolejowej czy wykonawców robót lecz nie nakłada na nich niemal żadnych obowiązków stawiając tym samym w pozycji uprzywilejowanej.

Nikt lub prawie nikt nie zwraca uwagi na argumenty a odpowiedzialność za wprowadzane w nieprzemysłany sposób decyzje spada na pracowników liniowych zwłaszcza dyżurnych ruchu, którzy w konsekwencji muszą je stosować i wykonywać

w codziennej pracy. Ich mnogość i częstotliwość wprowadzania powoduje w wielu przypadkach nikomu niepotrzebny chaos a szczytne intencje poprawy bezpieczeństwa stają się po prostu fikcją.

Takie działania nie służą bezpieczeństwu a jedynie przerzuceniu odpowiedzialności na wybrane grupy zawodowe czy wręcz na zarządcę infrastruktury.

Przykładem takiego działania jest wprowadzana w ostatnim czasie, na podstawie zalecenia wynikającego z raportu PKBWK/8/2020, zmiana do Instrukcji IR1 (w załączeniu treść korespondencji w tej sprawie). To nie osoby wydające zalecenia muszą je później wykonywać i stosować w codziennej pracy ale np. dyżurny ruchu który ponosi odpowiedzialność służbową, karną a niekiedy moralną za podejmowane decyzje.

Nie zdarza się natomiast aby odpowiedzialność taką ponosiły osoby które w sposób nieprzemysłany wprowadziły lub żądały wprowadzenia określonych regulacji czego rażącym przykładem były działania po Katastrofie pod Szczekocinami.

Dziwnym dla nas jest również fakt, że jedne zalecenia są pod naciskiem instytucji je wydającej wymuszane i wprowadzane w życie, inne z kolei jak np. wynikające z raportu NIK z 2012 roku czy też Raportu PKBWK/1/2013z dnia 15 lutego 2013 roku do dnia dzisiejszego nie znalazły odzwierciedlenia w obowiązujących procedurach a instytucja która je wydała milczy.

Jako organizacja reprezentująca pracowników odpowiedzialnych za szeroko pojęte bezpieczeństwo prowadzenia ruchu pociągów zawsze wspieraliśmy i wspieramy działania zmierzające do jego poprawy jednakże nie jest dla nas akceptowalna sytuacja w której odpowiedzialność ma spoczywać niemal wyłącznie na jednej grupie zawodowej.

Ze swej strony zwracamy się do Pana Ministra o spowodowanie aby w spotkaniu wzięli udział decyzyjni przedstawiciele Departamentu Kolejnictwa MI, PKBWK, UTK, oraz PKP PLK SA.

Wzajemne Podziękowania

Szanowni Koleżanki i Koledzy

Uprzejmie informuję, iż Uchwała Nr 09/2021 Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. z dnia 31 maja 2021 r. zakończyła okres pracy Zarządu PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. VI kadencji. Tym samym, dla mnie osobiście, od dnia 01 czerwca br. rozpoczyna się nowy etap – emerytura.

Pracując przez pełne cztery kadencje poznałem wiele wspólnych osób, oddanych bez reszty swojej pracy, myślących o dobru Spółki, z zaangażowaniem kreującym jej przyszłość. Wspólnie zbudowaliśmy - liczące się na rynku usług kolejowych przedsiębiorstwo - posiadające bezpieczny kapitał zakładowy, doświadczoną i zaangażowaną kadrę zarządczą, liczny zespół własnych, wykwalifikowanych pracowników, wszystkie niezbędne do prowadzenia wyspecjalizowanej działalności certyfikaty, licencje i uprawnienia oraz w pełni zabezpieczone finansowanie.

Jako Zarząd Spółki - a tym bardziej ja osobiście - w pełni zdajemy sobie sprawę, że osiągnięte sukcesy naszej firmy w całości zależne były od uzyskanej ze Stroną społeczną równowagi i zbudowanej satysfakcji pracowników. Dlatego w imieniu własnym oraz Zarządu pragnę bardzo gorąco podziękować za Państwa rzetelne zaangażowanie w kreowaniu - zarówno znaczących jak i codziennych - zmian w rozwoju naszej firmy.

Uprzejmie proszę o przyjęcie życzeń trwałego zdrowia oraz sukcesów w życiu zawodowym i osobistym. Mam głębokie przekonanie, że kolejne lata przyniosą wiele satysfakcji i przyczynią się również do dalszego zawodowego rozwoju firmy oraz wszystkich pracowników.

Pozostaję z wdzięcznością i pamięcią
Franciszek Kostrzewa

My również dziękujemy Panu Prezesowi za lata współpracy oraz życzymy dużo zdrowia na zasłużonym odpoczynku.

Czy potrzebna kolejna poprawka w instrukcji Ir-1?



Publikujemy wystąpienie interwencyjne wraz z odpowiedzią Spółki w sprawie, naszym zdaniem niepotrzebnej żeby nie powiedzieć idącej w niewłaściwym kierunku, kolejnej zmiany do instrukcji Ir-1

Pan Ireneusz Merchel
Prezes Zarządu Spółki PKP PLK S.A.

Panie Prezesie

SI ZZDR PKP zwraca się do Pana Prezesa o spowodowanie w trybie pilnym odwołania decyzji o wprowadzeniu poprawki do § 58, ust 3, instrukcji Ir1 w brzmieniu proponowanym przez IES (treść poprawki poniżej).

§58 Rozkazy pisemne

3. Za pomocą rozkazu pisemnego „O” wydaje się drużynie pociągowej następujące polecenia i informacje:

- 1) polecenie i informacje dotyczące ostrożnej jazdy - z powodu:
- c) prowadzenia wszelkich robót: informacja dotyczy pociągów kursujących po torach,

w obszarze prowadzenia robót; polecać drużynom pociągowym podawanie sygnału „Baczność”.

Treść poprawki wprowadzi w codziennej pracy dyżurnych ruchu jedynie chaos, wzrost opóźnień pociągów i pogorszenie bezpieczeństwa prowadzenia ruchu zamiast jego poprawy. Poprawka jest wprowadzana z rekomendacji PKBWK jednak nie została do końca przemyślana i przeanalizowana pod kątem jej negatywnych skutków na pracę dyżurnych ruchu i to zarówno przez PKBWK jak i naszą spółkę.

Poprawka ma wejść w życie od dnia 1 maja 2021 (Biuletyn wprowadzający nr 2/2021).

Z treści cytowanej powyżej zmiany do Ir-1 wynika, że dyżurny ruchu będzie zobowiązany wydawać rozkaz pisemny „O” z poleceniem ostrożnej jazdy i poda-

wania sygnału baczność w przypadku wykonywania jakichkolwiek robót w torach na szlaku lub w stacji.



TREŚĆ POPRAWKI WPROWADZI W CODZIENNEJ PRACY DYŻURNYCH RUCHU JEDYNIIE CHAOS, WZROST OPÓŹNIEŃ POCIĄGÓW I POGORSZENIE BEZPIECZEŃSTWA PROWADZENIA RUCHU ZAMIAST JEGO POPRAWY.



Z informacji uzyskanej od Pana Jerzego Michniewskiego Dyrektora IES, poprawka ta jest spowodowana rekomendacją PKBWK.

Nie zostało określone co ma oznaczać pojęcie „prowadzenie wszelkich robót”. Stosując wprost zapis w proponowanym brzmieniu można wywnioskować, że wszelkie roboty to nie tylko roboty inwestycyjne, sieciowe, itp. ale również wyjście zwrotniczego do ogłędzin i konserwacji rozjazdów, wszystkie roboty wykonywane przez służbę automatyki (np. konserwacja napędów rozjazdów, wymiana żarówek na semaforze, konserwacja napędów rogatek), wszelkie roboty wykonywane przez zespoły utrzymania nawierzchni (np. obchody torów), roboty wykonywane przez firmy zewnętrzne jak na przykład wymiana żarówek w latarniach oświetlenia zewnętrznego, prace związane z utrzymaniem sieci trakcyjnej jak np. przeglądy sieci powrotnych energetyki, czy nawet prace firm sprzątających perony.

Jeżeli poprawka zostanie wprowadzona w proponowanym brzmieniu to w sytuacji w której na danym odcinku linii kolejowej na którym na każdym posterunku cokolwiek będzie „robione”, każdy pociąg poruszający się po takim szlaku będzie musiał być zatrzymywany w celu podyktowania maszyniście Rozkazu Pisemnego „O” (R 307) co z kolei będzie generowało zbędne opóźnienia. Jak to wykonać w przypadku LCS - nikt chyba nie wie i się nad tym nie zastanawiał.

Jeśli ostrzeżenia będą miały wprowadzać do systemu SERWO stacje wyznaczone do wydawania rozkazów, dysponujące tzw. „komputerem matką” na podstawie zawiadomień (adres 14 bo tylko w takiej formie można informacje konieczne do wprowadzenia w system SERWO przekazać), nie będą w stanie tego wykonać w przypadkach dużej ilości prowadzonych prac, a niektóre z wprowadzanych ostrzeżeń zdążą wygasnąć zanim maszynista pociągu otrzyma wydruk z systemu czy też rozkaz podyktowany drogą radiową (np. w przypadku wykonywania ogłędzin i konserwacji rozjazdów czy konieczności wykonania regulacji napędu zwrotnicowego). Nie sposób tu nie wspomnieć o chaosie informacyjnym i braku płynności informatycznej systemu SERWO a także blokowaniem kanałów radiołączności pociągowej zwłaszcza w dni robocze i jednocześnie brakiem możliwości podawania innych, bardziej istotnych informacji maszynistom.

Wielokrotnie podczas spotkań z pracodawcą oraz narad samego kierownictwa spółki z dyrektorami IZ oraz pionem kontrolersko instruktorskim prowadzi się dyskusje nad poprawą stanu bezpieczeństwa prowadzenia ruchu pociągów zwłaszcza w świetle występujących zdarzeń różnych kategorii. Wprowadza się przeróżne rozwiązania mające poprawić istniejący stan rzeczy, opracowuje się ko-

lejne procedury SMS które niejednokrotnie odbiegają od zapisów obowiązujących instrukcji. Wdraża się procedury nie wynikające z instrukcji pod pretekstem wprowadzania tzw. „zasad kultury bezpieczeństwa”. Wydaje się zalecenie dokonywania odsłuchów kontrolnych z central DGT co ma rzekomo służyć eliminowaniu nie-



JEŻELI POPRAWKA ZOSTANIE WPROWADZONA W PROPONOWANYM BRZMIENIU TO W SYTUACJI W KTÓREJ NA DANYM ODCINKU LINII KOLEJOWEJ NA KTÓRYM NA KAŻDYM POSTERUNKU COKOLWIEK BĘDZIE „ROBIONE”, KAŻDY POCIĄG PORUSZAJĄCY SIĘ PO TAKIM SZLAKU BĘDZIE MUSIAŁ BYĆ ZATRZYMYWANY W CELU PODYKTOWANIA MASZYNIŚCIE ROZKAZU PISEMNEGO „O” (R 307) CO Z KOLEI BĘDZIE GENEROWAŁO ZBĘDNE OPÓŹNIENIA. JAK TO WYKONAĆ W PRZYPADKU LCS - NIKT CHYBA NIE WIE I SIĘ NAD TYM NIE ZASTANAWIAŁ.



właściwych zachowań, a w rzeczywistości w wielu przypadkach służy niektórym zwierzchnikom do znalezienia pretekstu i możliwości poskromienia tych tzw. niepokornych, zadających zbyt wiele pytań.

W wielu miejscach na terenie sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. dochodzi do sytuacji w których kadra i średni personel nadzoru z sobie tylko wiadomych powodów dokonuje własnych interpretacji obowiązujących instrukcji a na pytania dyżurnych dlaczego wprowadza się taką a nie inną procedurę choć jest ona niezgodna lub odbiega od obowiązującej instrukcji, dyżurni uzyskują odpowiedź „no bo ja tak uważam”.

Omawiana poprawka wprowadzi dodatkowe możliwości prowadzenia tej swego rodzaju „radosnej twórczości”.

Chaos i dezinformacja jest naszym zdaniem jedną z przyczyn występowania określonych zdarzeń podobnie jak wprowadzenie kilka lat wstecz zmiany do § 28 instrukcji la-5 dotyczącej trybu potwierdzania gotowości do zdawania autoryzacji oraz ilości godzin (dyżurów) potrzebnych na przeszkolenie pracownika. Zmiany które kiedyś zostały wprowadzone również

na podstawie zaleceń PKBWK i prac zespołu ds. Bezpieczeństwa przy Ministerstwie Infrastruktury po katastrofie kolejowej w Szczekocinach zostały usunięte z treści tej instrukcji a wprowadzono zapis który przy odmowie poddania się autoryzacji powoduje wpisanie do rejestru egzaminów pracownika wyniku negatywnego i nie bierze się pod uwagę sytuacji w której pracownik informuje, że nie jest jeszcze gotów do samodzielnej pracy na danym posterunku. Czy to poprawia bezpieczeństwo, chyba nie, a jeśli tak to w jaki sposób?

Przy takim trybie postępowania nie możemy się dziwić, że na sieci dochodzi do różnego rodzaju zdarzeń w części zawinionych przez naszych pracowników.

To w żaden sposób nie poprawia bezpieczeństwa ruchu a wręcz wprowadza zamieszanie i chaos.

Niejednokrotnie dochodzi do sytuacji w której na terenie tej samej sekcji eksploatacji na linii „X” obowiązuje inna procedura niż na linii „Y” i to tylko dlatego, że nadzór nad tymi liniami sprawuje dwóch różnych ludzi (każdy we własnym zakresie).

Jak dyżurny ruchu, nastawniczy czy toromistrz ma wykonać swoją pracę w sposób prawidłowy i bezpieczny jeśli w określonych sytuacjach staje przed koniecznością dokonywania wyboru czy ma stosować się do obowiązującego brzmienia instrukcji czy też zaleceń zwierzchnika który wydał z siebie tylko znanych powodów własną wykładnię instrukcji?

W jakich sytuacjach dyżurny ruchu będzie musiał w razie wprowadzenia ww. poprawki do Ir1 wydawać rozkaz pisemny „O”, w każdej czy może w wybranych, określonych w brzmieniu instrukcji?

Czy pracownik w takiej samej sytuacji, ma w praktyce stosować wiedzę uzyskaną podczas pouczeń okresowych od instruktora, czy też stosować się do poleceń bezpośredniego przełożonego?

Czy nadal obowiązuje zasada, że jedyną instytucją w naszej spółce, uprawnioną do wydawania interpretacji obowiązujących instrukcji jest IES?

Jeśli tak to prosimy o tym fakcie przypomnieć wszystkim jednostkom organizacyjnym wraz z wprowadzeniem katagorycznego zakazu wprowadzania własnych wykładni czy interpretacji.

Uważamy, że jeśli rozwiązaniu ulegnie problem chaosu i sprzecznych ze sobą a nierzadko też ze zdrowym rozsądkiem działań - unikniemy jako spółka wielu niebezpiecznych sytuacji. Ponadto niedopuszczalnym jest dla nas bezkrytyczne przyjmowanie i wprowadzanie w życie różnego rodzaju rozwiązań jak choćby rekomendacja PKBWK o której mowa w naszym wystąpieniu i na

którą powołuje się IES przy konstrukcji ww. poprawki do Ir1, ponieważ samo „zalecenie to z definicji nie mający mocy wiążącej dla adresata akt wyrażający stanowisko danej instytucji w konkretnej sprawie lub dziedzinie”.

W związku z powyższym kategorycznie domagamy się jak na wstępie naszego pisma, wycofania poprawki do § 58, ust 3, instrukcji Ir1 i pozostawienia go w brzmieniu dotychczasowym.

W odpowiedzi na Państwa pismo nr SI ZZDR PKP 21/JO/04/21 z dnia 06.04.2021 r. skierowane do Prezesa Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., dotyczące uwag do zmiany Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 w § 58 ust. 3 pkt 1 lit. c, Biuro Spraw Pracowniczych przedkłada poniżej informację przedstawioną przez Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki

1. Jednym z zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych w Raporcie Nr PKBWK/8/2020 badania poważnego wypadku kategorii A35 zaistniałego w dniu 28 października 2019 r. o godzinie 12:55 szlak Paczyna - Toszek, tor nr 1, w km 48,180; linia kolejowa nr 132 Bytom - Wrocław Główny, było:

„4. Zarządcy infrastruktury wprowadzą stosowne postanowienia w przepisach wewnętrznych dotyczące obowiązku dowodnego informowania maszynistów przez dyżurnych ruchu o wszelkich robotach w rejonie torów, po których prowadzone są pociągi”.

2. Komisja jako przyczynę systemową wskazała.

„Brak postanowień w Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 nakładających obowiązek bezwzględnego informowania maszynistów przez dyżurnych ruchu o trwających robotach na sąsiednim torze”, co w opinii Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej jest nieprawdą.

3. Biuro Bezpieczeństwa z udziałem Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej, wnosząc uwagi do projektu danego raportu zaproponowali usunięcie omawianego punktu, gdyż dotychczas obowiązujący przepis nakładał, w sposób jednoznaczny, obowiązek informowania o wykonywaniu robót torowych i podawania sygnału „Bacność” przez drużynę pociągową. Dodatkowo zauważono, że w przeszłości po zdarzeniach kolejowych o podobnym charakterze komisje kolejowe badające zdarzenia, przy udziale Przewodniczącego PKBWK, nie wskazały tego typu zaleceń.

4. Niestety, przesłane uwagi nie zostały uwzględnione i w końcowym przypisie Raportu nakazano wdrożyć wymienione zalecenia:

„Poszczególne podmioty powinny wdrożyć zalecenia zawarte w niniejszym Raporcie Zespołu badawczego i przyjęte uchwałą PKBWK.”



O ZBLIŻANIU SIĘ POJAZDÓW DO MIEJSCA WYKONYWANIA ROBÓT, PRACOWNIK POSTERUNKU NASTAWCZEGO POWINIEN POWIADAMIAĆ ZATRUDNIONYCH NA TORACH PRACOWNIKÓW USTALONYM SYGNAŁEM LUB URZĄDZENIAMI NAGŁAŚNIAJĄCYMI ITP.



5. Zapis obecnego przepisu nie dotyczy prac konserwacyjnych, ponieważ sposób ewentualnego ostrzegania pracowników, zainteresowany pracownik żąda przez dokonanie odpowiedniego wpisu w sto-

sownej dokumentacji techniczno-ruchowej posterunku ruchu. Celem zwiększenia bezpieczeństwa osobistego pracowników zatrudnionych przy konserwacji, oczyszczaniu, oględzinach i naprawie zwrotnic oraz urządzeń srk, pracownik posterunku powinien zwracać uwagę na bezpieczeństwo pracujących pracowników.

O zbliżaniu się pojazdów do miejsca wykonywania robót, pracownik posterunku nastawczego powinien powiadamiać zatrudnionych na torach pracowników ustalonym sygnałem lub urządzeniami nagłaśniającymi itp.

6. Przy pozostałych pracach, niekonserwacyjnych, dyżurny ruchu wyda stosowne obostrzenia na żądanie prowadzącego prace (roboty). W przypadku, gdyby takiego żądania nie było, dyżurny powinien wydać rozkaz pisemny. Ma to wielkie znaczenie ze względu na bezpieczeństwo pracowników pracujących w torze.

7. Obchody torów wykonywane są wg odrębnych zasad bezpieczeństwa pracy podanych w postanowieniach Instrukcji o dozowaniu linii kolejowych Id-7 i nie wymagają powiadamiania drużyn pociągowych o konieczności podawania sygnału „Bacność”. Natomiast maszynista po spostrzeżeniu pracownika wykonującego obchód zobowiązany jest taki sygnał podawać, wg postanowień Instrukcji sygnalizacji le-1.

8. Nie każde ostrzeżenie wymaga wprowadzenia do systemu Serwo, podstawą jest tu przede wszystkim czas trwania ostrzeżenia: wprowadzanie każdego ostrzeżenia bez względu na czas jego trwania niepotrzebnie prowadziłyby do zamieszania i chaosu w pracy dyżurnego ruchu.

9. Pracownicy wykonujący i nadzorujący daną pracę powinni dołożyć wszelkich starań, aby praca wykonywana była przede wszystkim w sposób bezpieczny.

Podwyżki wynagrodzeń



Protokół ustaleń ws. wdrożenia wzrostu wynagrodzeń w PKP PLK S.A.

PROTOKÓŁ USTALEŃ ze spotkania w dniu 27 maja 2021 roku Prezesa Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z przedstawicielami Organizacji Związkowych - Sygnatariuszami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników „PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna” (ZUZP) i Ponadzakładowymi Organizacjami Związkowymi niebędącymi Sygnatariuszami ZUZP w sprawie wdrożenia w 2021 r. podwyżki wynagrodzeń dla pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

1. Wdrożenie podwyżki wynagrodzeń od dnia 1 lipca 2021 r., dla pracowników wynagradzanych wg ZUZP, w kwocie średnio 350,00 zł w wynagrodzeniu zasadniczym,

co statystycznie średnio na jednego pracownika w Spółce wraz z pochodnymi wynosi 549,43 zł.

2. Jednostki organizacyjne Spółki otrzymają środki na wzrost wynagrodzenia zasadniczego średnio 350,00 zł na każdego pracownika wynagradzanego wg ZUZP wraz z pochodnymi od wzrostu tego wynagrodzenia, wg stanu zatrudnienia (w przeliczeniu na pełne etaty) w dniu 1 lipca 2021 r.

3. W ramach środków na pochodne od wzrostu wynagrodzenia zasadniczego zabezpiecza się fundusz premiový w wysokości określonej w ZUZP, tj. 15% wynagrodzenia zasadniczego dla wszystkich jednostek organizacyjnych Spółki.

4. Ewentualny wyższy poziom funduszu premiový, wynikający z Regulaminów premiovýwania jednostek organizacyjnych, jednostki zabezpieczają we własnym zakresie, w ramach przydzielonych środków na podwyżkę wynagrodzeń (w tym wynagrodzenia zasadniczego).

5. Wysokość podwyżki w wynagrodzeniu zasadniczym wynosi nie mniej niż 100,00 zł dla każdego pracownika, z zastrzeżeniem ust. 8.

6. W przypadku przyznania podwyżki w kwocie powyżej 600,00 zł w wynagrodzeniu zasadniczym, kierownik jednostki organizacyjnej jest zobowiązany przesłać informację wraz z uzasadnieniem

do Dyrektora Biura Spraw Pracowniczych.

7. Przy wdrażaniu podwyżki wynagrodzeń kierownik jednostki organizacyjnej powinien:

a) kierować się obciążeniem pracą na poszczególnych stanowiskach pracy/po-sterunkach,

b) dokonać oceny pracy pracowników szczególnie zaniżonych, a po pozytywnej ocenie uwzględnić to w proponowanej podwyżce wynagrodzeń.

8. Z podwyżek wyłącza się pracowników:

a) którzy w okresie od dnia podpisania niniejszego Protokołu do dnia 1 lipca

2021 r., pozostają w skutkach kar porządkowych,

b) zatrudnionych po dniu 31 marca 2021 r.,

c) w stosunku do których podjęto decyzję o rozwiązaniu umowy o pracę w trybie art. 52 K.p., do dnia wdrożenia podwyżki wynagrodzeń tj. do dnia 1 lipca 2021 r.,

d) znajdujących się w okresie wypowiedzenia lub z którymi zostało zawarte porozumienie o rozwiązaniu umowy o pracę do dnia wdrożenia podwyżki wynagrodzeń tj. do dnia 1 lipca 2021 r.

9. Szczegółowe zasady przeprowadzenia podwyżki wynagrodzeń w jednostkach organizacyjnych Spółki, bezwzględnie zawierające jednolite zasady zawarte

w niniejszym Protokole, zostaną podpisane na szczeblu jednostek organizacyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w uzgodnieniu pomiędzy kierownictwem a działającymi zakładowymi organizacjami związkowymi, w terminie do 14 dni od daty przekazania limitów środków na podwyżkę wynagrodzeń, które zostaną przekazane w ciągu 14 dni od daty podpisania niniejszego Protokołu.

10. Limity środków na podwyżkę wynagrodzeń zostaną przekazane na podstawie wcześniej ustalonej z jednostkami organizacyjnymi prognozy zatrudnienia na dzień 1 lipca 2021 r. Przekazane limity środków na wynagrodzenia zostaną skorygowane na podstawie rzeczywistego rozliczenia stanu zatrudnienia na dzień 1 lipca 2021 r.

Dodatek za szkolenie pracownika w ZUZP

Wystąpiliśmy do Zarządu PKP PLK z wnioskiem o ujęcie w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy zapisów dotyczących dodatku dla pracowników szkolących innych pracowników w ramach przygotowania do egzaminu stanowiskowego.

**Pan Ireneusz Merchel
Prezes Zarządu Spółki PKP
PLK S.A.**

SI ZZDR PKP zwraca się do Pana Prezesa z wnioskiem o włączenie do negocjacji kolejnego protokołu dodatkowego do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników PKP PLK S.A. nowego załącznika Nr regulującego zasady przyznawania i wypłaty dodatku dla pracowników szkolących i przygotowujących innych pracowników do egzaminu stanowiskowego w sytuacjach wymienionych w § 6 usx. 2,3 i 4 oraz szkolącym innych pracowników do egzaminu autoryzacyjnego.

W naszej ocenie dodatek powinien przysługiwać pracownikom uczestniczącym w procesie szkolenia kandydatów do pracy na stanowiskach występujących w spółce PKP PLK S.A. a wymienionych w;

- Załączniku nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. z dnia 15 stycznia 2021 r. poz. 101), oraz;

- Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz.U. z dn. 17 lutego 2014 poz. 212 z późniejszymi zmianami).

W załączeniu przekazujemy projekt treści takiego załącznika oraz deklarujemy wolę podjęcia negocjacji w tej sprawie.

PROPONOWANA TREŚĆ ZAPISU W ZUZP:

Dodatek dla pracowników szkolących

1. Dodatek przysługuje pracownikom PKP PLK S.A. zatrudnionym na stanowiskach wymienionych w Załączniku nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych" (Dz.U. z dnia 15 stycznia 2021 r. poz. 101), oraz „Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r w sprawie świadectwa maszynisty" (Dz.U. z dn.

17 lutego 2014 poz. 212 z późniejszymi zmianami), szkolącym i przygotowującym innych pracowników do egzaminu stanowiskowego lub autoryzacji zgodnie z programami szkolenia kandydatów na te stanowiska.

2. Pracownikom PKF PLK S.A szkolącym innych pracowników w zakresie, o którym mowa w ust. 1. przysługuje dodatek szkoleniowy (zwany dalej „dodatkiem”) w kwocie brutto 8,00 zł (słownie: osiem złotych 00/100) za każdą godzinę szkolenia.

3. Dodatek będzie naliczany w cyklu miesięcznym, za okres danego miesiąca kalendarzowego

4. Dodatek naliczony za okres, o którym mowa w ust. 3, będzie wypłacany miesięcznie, w terminie wypłaty wynagrodzenia.

5. Szczegółowe zasady w zakresie technicznej obsługi niniejszego dodatku określi Pracodawca w drodze Decyzji.

6. Wysokość dodatku będzie korygowana do końca stycznia każdego roku o Średnioroczny wskaźnik inflacji ogłoszony przez GUS.

Przedstawiciele Pracowników

w Radzie Nadzorczej
PKP PLK S.A.



Uchwała Nr 7/2021 Centralnej Komisji Wyborczej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 04 maja 2021 r. w sprawie ogłoszenia wyników wyborów kandydatów pracowników do Rady Nadzorczej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. VIII kadencji.

Na podstawie §16 ust. 1, w związku z §9 ust. 1 i 2 Regulaminu przeprowadzenia wyborów kandydatów pracowników do Rady Nadzorczej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przyjętego Uchwałą Nr 25/2021 Rady Nadzorczej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 25 marca 2021 r. w sprawie przyjęcia Regulaminu przeprowadzenia wyborów kandydatów pracowników do Rady Nadzorczej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Centralna Komisja Wyborcza PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwała, co następuje:

§1. Ogłasza wynik wyborów kandydatów pracowników do Rady Nadzorczej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. VIII kadencji.

§2. Za wybranych kandydatów pracowników do Rady Nadzorczej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. VIII kadencji, zgodnie z §9 ust. 1 i 2 Regulaminu przeprowadzenia wyborów kandydatów pracowników do Rady Nadzorczej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przyjętego Uchwałą Nr 25/2021 Rady Nadzorczej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 25 marca 2021 r. w sprawie przyjęcia Regulaminu przeprowadzenia wyborów kandydatów pracowników do Rady Nadzorczej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uznaje się kandydatów, którzy spełnili wymogi określone w §8 ust. 3 Regulaminu, w tym w zakresie uzyskania poparcia wymaganej liczby uprawnionych do głosowania

pracowników, tj. co najmniej 2 431 ważnych podpisów:

- 1 Gebel Piotr**
2 886 ważnych podpisów
- 2 Klekot Joanna**
3 408 ważnych podpisów
- 3 Sikora Henryk**
6 056 ważnych podpisów

2. Na podstawie §9 ust. 1 Regulaminu, o którym mowa w ust. 1, głosowania nie przeprowadza się.

§3. Ewentualne zastrzeżenia dotyczące prawidłowości przebiegu wyborów wraz z pisemnym uzasadnieniem, Centralna Komisja Wyborcza PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przyjmuje do dnia 7 maja 2021 r. zgodnie z §16 ust. 2 Regulaminu.

§4. Uchwała podlega ogłoszeniu na tablicy ogłoszeń w siedzibie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w jej jednostkach organizacyjnych oraz spółkach zależnych.

§5. Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia Uchwałą Nr 7/2021 Centralnej Komisji Wyborczej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 04 maja 2021 r.

Warszawa 26 kwietnia 2021

Szanowni Państwo, Pracownicy Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Koleżanki i Koledzy - członkowie ZZDR PKP.

Miło mi poinformować że w dniu dzisiejszym tj. 26.04.2021 r. Złożyłem do Centralnej Komisji Wyborczej PKP PLK

S.A. w Warszawie wymagane dokumenty oraz listy z podpisami poparcia dla mojej osoby jako kandydata pracowników do Rady Nadzorczej PKP PLK S.A.

Dzięki zaangażowaniu i pracy wielu osób udało się zebrać wymaganą ilość podpisów wraz z niezbędną rezerwą.

Pragnętdrogąserdeczniepodziękować Państwu za udzielone mi wsparcie. Szczególnie dziękuję Przewodniczącym Zakładowych Organizacji Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP jak i Zarządom tychże organizacji, za czynny udział w akcji zbierania podpisów.

Dziękuję Koleżankom i Koledgom za indywidualne zaangażowanie się w zbieranie podpisów pod moją kandydaturą. Przedstawiciel pracowników w Radzie Nadzorczej ma do spełnienia ważną rolę w działalności Spółki polegającą na kontrolowaniu Zarządu Spółki, uzyskiwaniu istotnych dla załogi informacji na temat działalności Spółki na zapewnieniu wiarygodnego przepływu informacji od pracowników do Zarządu i na odwrót.

Umożliwia to lepsze rozwiązywanie problemów oraz spełnianie wielu oczekiwań pracowników. Nie do przecenienia jest również fakt uczestniczenia w procesie podejmowania istotnych dla Spółki i jej pracowników decyzji, jak też możliwość wpływania na ich kształt.

Koleżanki i Koledzy. Szanowni Państwo obdarzyliście mnie ogromnym kredytem zaufania którego zawieść nie mogę, jeśli znajdę się w składzie Rady Nadzorczej to dołożę wszelkich starań aby godnie i skutecznie Was reprezentować.

Z wyrazami szacunku
Piotr Gebel

Uprawnienia zwrotniczego i szkolenie na stanowisko dyżurnego ruchu.

Odpowiedzi na nasze wystąpienia w sprawie uprawnień zwrotniczego obsługującego urządzenia przejazdowe oraz przygotowania zawodowego na stanowisko dyżurnego ruchu. Pisaliśmy o tym tutaj:

W odpowiedzi na Państwa pismo nr SI ZZDR PKP 22/JO/04/21 z dnia 19.04.2021 r. skierowane do Prezesa Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., dotyczące wątpliwości interpretacyjnych w zakresie posiadania przez pracowników zatrudnionych na stanowisku zwrotniczego uprawnień do obsługi przejazdu kolejowo-drogowego sterowanego z technicznego posterunku nastawczego, Biuro Spraw Pracowniczych przedkłada poniżej informację w sprawie.

Po wejściu w życie z dniem 18 stycznia 2021 r. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, osoby które:

1. Uzyskały uprawnienie do wykonywania czynności zwrotniczego zgodnie z uregulowaniami wynikającymi z Rozporządzenia z 2011 r., są uprawnione do obsługi przejazdu kolejowo - drogowego sterowanego z technicznego posterunku nastawczego;

2. Uzyskały uprawnienie do wykonywania czynności zwrotniczego na podstawie Instrukcji o przygotowaniu i doskonaleniu zawodowym pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ia-5 (tj. w okresie obowiązywania Rozporządzenia z 2014 r.) i nie zdali w tym okresie dodatkowego egzaminu kwalifikacyjnego na stanowisko dróżnika przejazdowego, nie posiadają w chwili obecnej uprawnień do obsługi przejazdu kolejowo - drogowego sterowanego z posterunku nastawczego (tj. w okresie obowiązywania nowego Rozporządzenia z 2021 r.);

3. Posiadają uprawnienia do wykonywania czynności zwrotniczego i zdali dodatkowo egzamin kwalifikacyjny na stanowisko dróżnika przejazdowego

w okresie obowiązywania Rozporządzenia z 2014 r., mogą nadal, utrzymując uprawnienie zwrotniczego i dróżnika przejazdowego obsługiwać przejazd kolejowo - drogowy sterowany z posterunku nastawczego.

Ponadto wszyscy pracownicy zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego dla utrzymania uprawnień do pracy na tych stanowiskach zobligowani są do uczestniczenia w corocznych puczeniach okresowych oraz nie rzadziej niż raz na cztery lata w egzaminach okresowych. Autoryzacje do pracy na danym stanowisku przeprowadzane są przed dopuszczeniem pracownika do wykonywania samodzielnie czynności na danym stanowisku po zdaniu egzaminu kwalifikacyjnego lub weryfikacyjnego oraz w innych przypadkach określonych w instrukcji o przygotowaniu i doskonaleniu zawodowym pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ia-5.

W odpowiedzi na Państwa pismo nr SI ZZDR PKP 24/JO/04/21 z dnia 22.04.2021 r. skierowane do Prezesa Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych SA. dotyczące wątpliwości interpretacyjnych w zakresie trybu szkolenia pracowników na stanowisko dyżurnego ruchu, Biuro Spraw Pracowniczych przedkłada poniżej informację w sprawie.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych jednym z wymogów kwalifikacyjnych do skierowania kandydata na egzamin kwalifikacyjny na stanowisko dyżurnego ruchu jest zrealizowanie programu przygotowania zawodowego, którego jednym z elementów jest szkolenie teoretyczne (o ile jest wymagane). Załącznik nr 1 do wspomnianego roz-

porządzenia jednoznacznie wskazuje, że kandydat na stanowisko dyżurnego ruchu odbywający przygotowanie zawodowe według wariantu B, obligatoryjnie podlega szkoleniu teoretycznemu wg programu pracodawcy.

Ponadto informujemy, że w Spółce zostały opracowane programy kursów kwalifikacyjnych na stanowisko dyżurnego ruchu, które są jednym z elementów procesu przygotowania zawodowego i obowiązują we wszystkich jednostkach organizacyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe SA.

Mając na uwadze powyższe, jeżeli posiadacie Państwo wiedzę w których jednostkach organizacyjnych, pracownicy szkoleni są na stanowisko dyżurnego ruchu wg wariantu B ww. rozporządzenia bez kierowania na stosowny kurs kwalifi-



AUTORYZACJE DO PRACY NA DANYM STANOWISKU PRZEPROWADZANE SĄ PRZED DOPUSZCZENIEM PRACOWNIKA DO WYKONYWANIA SAMODZIELNIE CZYNNOŚCI NA DANYM STANOWISKU PO ZDANIU EGZAMINU KWALIFIKACYJNEGO LUB WERYFIKACYJNEGO



kacyjny, prosimy o przekazanie informacji do Biura Spraw Pracowniczych, gdyż stanowi to naruszenie obowiązujących w Spółce uregulowań.

Podsumowując przedmiotowe zagadnienie uważamy, iż tryb szkolenia pracowników na stanowisko dyżurnego ruchu jest jednoznacznie uregulowany i nie widzimy potrzeby wydawania dodatkowej interpretacji w tym zakresie.



Związek Zawodowy
Dyżurnych Ruchu PKP
MKR Gdańsk

SPŁYW KAJAKOWY

Rzeką Radunią na Kaszubach

3- 5 września 2021 r.

Rozpoczęcie: Ostrzyce

Zakończenie: Kielpino

Długość szlaku: 13 km

/

Trudność szlaku: średnia

/

Czas spływu: 4h

Pobyć i noclegi w ośrodku wczasowym "Kreft" w Chmielnie

- dwie kolacje przy muzyce z DJ (piątek, sobota)
- dwa śniadania (sobota, niedziela)
- zakończenie spływu ogniskiem z poczęstunkiem (sobota)

Cena obejmuje:

- opłatę klimatyczną
- śniadania, obiad i kolacje

- wynajem kajaków
- noclegi

Koszt
350 zł./ os.

Ilość miejsc ograniczona, decyduje kolejność zgłoszeń.

Zapisy chętnych na spływ przyjmujemy do dnia 1 sierpnia 2021 r.

Tel. kontaktowy: Eugeniusz Kąkol: 665 386 466, Zenon Zdziarski: 695 402 774

JESTEŚMY TAM GDZIE SŁOŃCE

MORZE GÓRY LASY



7 DNI
ŚWINOUJŚCIE
od **979 zł**

7 DNI
MIELNO
od **1.140 zł**

10 DNI
JASTARNIA
od **1.665 zł**



7 DNI
SPAŁA
od **840 zł**

7 DNI
KARPACZ
od **600 zł**

7 DNI
ZAKOPANE
od **1.050 zł**



WIĘCEJ INFORMACJI O OFERTACH:



22 266 87 65



www.naturatour.pl