



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 11/63

LISTOPAD 2009



Kolejarskie tradycje
– str. 4–5

Trzeba rozwiązań systemowych!

Rozmowa z Leszkiem Miętkiem, prezydentem ZZM

– Zawsze powtarza Pan, że bezpieczeństwo na kolei to dla ZZM jedna z priorytetowych kwestii. Niedawno udało się doprowadzić do spotkania na wysokim szczeblu. Jakie zagadnienia były poruszane?

– Przede wszystkim dobrze się stało, że minister Juliusz Engelhardt zainteresował się sprawą i spotkał z naszą reprezentacją oraz przedstawicielami UTK, przewoźników i zarządcy infrastruktury. W tak szerokim gronie omówiliśmy m.in. kwestię przywrócenia ograniczeń zawartych w byłej instrukcji Ir-1. Obecne przepisy, czyli Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 18 lipca 2005 roku, umożliwiają obsługę jednoosobową lokomotyw jednokabinowych, prowadzących pociągi osobowe i towarowe. Stoimy na stanowisku, że należy ukrócić ten proceder, bo stwarza poważne zagrożenia. Zaprezentowaliśmy film przedstawia-

jący bardzo ograniczone pole widzenia na jednym ze szlaków zagrażające bezpieczeństwu ruchu. Nasze stanowisko poparł prezes UTK i przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Tadeusz Ryś. Przedstawiciele przewoźników zwracali uwagę na aspekty ekonomiczne takiego rozwiązania. Przedstawiliśmy własne propozycje rozwiązania problemu. Stosunkowo najprostsze i najszybsze jest wprowadzenie dwuosobowej obsady, a w dalszej perspektywie – montaż kamer przemysłowych z monitorem w zasięgu pola widzenia maszynisty, pokazującym obraz z drugiej strony lokomotywy. Znacznie poprawiłoby to widoczność. Ustaliliśmy, że projekt zmiany rozporządzenia zostanie nam



przedstawiony najpóźniej do końca pierwszego kwartału 2010 rok.

Rozmawialiśmy także o innych przepisach i wskazywaliśmy różne absurdy oraz przypadki samowoli różnych przewoźników, którzy w wyniku liberalizacji rynku pojawili się na polskich torach. Zaprezentowaliśmy m.in. rozkład szczególny A o długości 2,5 metra oraz rozkłady jazdy z olbrzymią liczbą poprawek. Generalnie wnioskowaliśmy o ujednoczenie zapisów instrukcji dotyczących techniki, ruchu, hamulca, radiołączności pociągowej dla wszystkich operatorów.

Zasygnowaliśmy również niepokojącą praktykę zatrudniania w spółce PKP Energetyka do prowadzenia pociągów tzw. „operatorów maszyn”. Na takich właśnie wydumanych stanowiskach pracują maszyniści zatrudnieni wcześniej w PKP Cargo. Naszym zdaniem jest to niezgodne nie tylko z Rozporządzeniem MI z 2005 roku, ale i wykazem stanowisk uprawnionych do takiej pracy. Nie wiem dlaczego spółka nie podjęła próby wprowadzenia faktycznego stanowiska pracy maszynista do układu zbiorowe-



Głos Maszynisty

WISZNIESIĘDOKŁADNIE I WIERZĄCOWOŚĆ

Biuletyn Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

Wydawca: Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa
tel. (0-22) 474 26 15
fax (0-22) 474 26 16
tel. kol. 922 474 26 15 lub 16
e-mail: rkzmm@wp.pl

Redaktor naczelny: Rafał Zarzecki

Zespół redakcyjny: Roman Jordan, Adam Murawski, Eugeniusz Śliwiński, Grzegorz Moc

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

Okładka: Muzeum Kolejnictwa w Warszawie
Fot. R. Zarzecki

Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych oraz zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adiustacji, a także zmiany tytułów. Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.

*Z okazji Święta Kolejarza
wspaniałych osiągnięć zawodowych satysfakcji
z wykonywanej pracy
oraz zielonego światła i podniesionego semafora
na całym szlaku życiowym
wszystkim Kolejarzom – pracownikom i ich Rodzinom,
emerytom i rencistom oraz miłośnikom kolei*

życzy

**Rada Krajowa
Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych
w Polsce**

go pracy. Przecież poza względami formalnymi ci pracownicy będą mieli np. kłopoty z uzyskaniem prawa do emerytury pomostowej! Zostaliśmy poinformowani, że Urząd Transportu Kolejowego przeprowadza kontrolę w tej sprawie. Mam nadzieję, że w najbliższych dniach poznamy jej wyniki.

Wyraziliśmy również chęć kontynuowania dyskusji na temat powołania na szczeblu UTK instytucji nazwanej roboczo inspekcją transportu kolejowego. To potrzeba chwili ze względu na liberalizację rynku i pojawienie się wielu przewoźników mających swoje instrukcje i niekiedy podchodzących do kwestii bezpieczeństwa w sposób – delikatnie mówiąc – swobodny. Taki niezależny organ, dysponujący dużą, doświadczoną kadrą i wyposażony w odpowiednie instrumenty miałby możliwość szybko reagowania w przypadku nieprawidłowości. Zapewne znowu podniosą się głosy, że brakuje na to etatów i pieniędzy, ale nie ma innej drogi – utrzymanie standardów bezpieczeństwa musi kosztować.

– Wypadek spowodowany przez pijanego maszynistę w miejscowości Szewce unaoczniał, że procedury związane ze zmianami maszynistów na trasie przebiegu pociągu nie są wystarczająco precyzyjne. Czy można się w tej materii spodziewać jakis zmian?

– Uważam, że procedury wymagają uściślenia, a najlepiej byłoby uregulować tę kwestię drogą ustawową. Maszynista przekazując pojazd zmiennikowi musi mieć absolutną pewność, że oddaje go w dobre ręce. Niestety, działania przewoźników sprowadzają się do tego, że oceną stanu psychofizycznego maszynisty ma zajmować się inny maszynista czy dyspozytor. Czy mają oni wystarczające kwalifikacje do takiej oceny? Stan psychofizyczny to przecież bardzo szerokie pojęcie, a maszyniści nie są lekarzami Kolejowej Medycyny Pracy. Tu trzeba rozwiązań systemowych! Podobnie jak w przypadku odsunięcia od wykonywania zawo-

du maszynisty osób mających problemy z alkoholem. Gdyby istniały przepisy podobne do tych, które obowiązują pilotów lotniczych nie doszłoby do wypadku w miejscowości Szewce.

– Rozmawiamy w przededniu Święta Kolejarza, mającego w założeniu integrować kolejarską brać. Dookoła jednak podziały, kłótnie, czy nawet otwarte konflikty jak między PKP Intercity a PKP Przewozy Regionalne. Czy jest w ogóle powód do świętowania?

– Faktycznie, mamy do czynienia z dużą dezorientacją środowisk pracowniczych. Jesteśmy świadkami bezceremonialnego okładania się, wymierzania sobie razów i udowadniania kto jest mądrzejszy. Przyglądam się temu z zażenowaniem i wiem, że



Fot. KC

W spotkaniu z ministrem Juliuszem Engelhardtem, prezesem UTK Wiesławem Jarosiewiczem, przewodniczącym PKBWK Tadeuszem Rysiem i członkami zarządów kolejowych spółek ZKM reprezentowało Prezydium Rady Krajowej oraz członkowie Komisji Obrony Praw Pracowniczych.

nie jestem w takich odczuciach odosobniony. Co gorsza widownią tego spektaklu są nie tylko pracownicy zatrudnieni w tych spółkach, ale całe społeczeństwo. Do konfliktu doszło zresztą także w kierownictwie Kolei Mazowieckich. Na pewno nie jest to atmosfera sprzyjająca obchodowi Święta Kolejarza. Dobrze, że przynajmniej w PKP Cargo utrwał się pozytywny trend i przewozy rosną, a pracownicy spółki mogą nieco odetchnąć, choć pamiętajmy, że to dopiero początek drogi.

Szkoda, że w amoku walki pomiędzy zarządami z pola widzenia ginie pracownik, który jest przestawiany niczym pionek na szachownicy. Dla pracowników taka sytuacja jest po prostu nie do przyjęcia. Doskonale wiedzą, że to oni mogą stać się ofiarami konfliktu. Jeśli w szybkim czasie nie zostanie on rozwiązany, to podejmiemy działania w obronie naszych miejsc pracy. Cierpliwość ZKM, a także KKZZ jest na wyczerpaniu.

Bieżąca sytuacja to skutek złego przygotowania procesu usamorzadowania i realokacji. Nie bardzo wierzę w możliwość porozumienia się 16 udziałowców PKP PR, z których największy – Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego – realizuje przewozy przy pomocy innej spółki –

Koleje Mazowieckie. A to przecież tylko jeden z przykładów potencjalnych konfliktów interesów. Jak przygotować strategię rozwoju firmy przy takiej konstrukcji układu właścicielskiego? Niczym na dłoni widać teraz jak wielkim błędem był podział na duży i mały pakt gwarancji pracowniczych. Głośno przed tym przestrzegaliśmy, ale zostaliśmy zakrzyczeni i przegłosowani. Teraz mamy tego efekty.

**– Dziękuję za rozmowę.
Rozmawiał Rafał Zarzecki**

Święto i święta

Kolejarze obchodzą w tym roku swoje święto już po raz 55. Dłuższą tradycję ma kult świętej Katarzyny, której maszyniści oddawali cześć jeszcze przed II wojną światową.



Oficjalnie po raz pierwszy Dzień Kolejarza, jak wówczas nazywano święto, obchodzono 12 września 1954 roku. Przez długie lata było ono ruchome i przypadało zawsze na drugą niedzielę września. Początkowo obchodzone wspólnie z przedstawici-

cielami innych grup zawodowych miało charakter fiesty, przypominającej dzisiejsze pikniki. Z czasem rola przestyczoła się w branżowe święto o wielkiej randze.

Dla władz PRL Dzień Kolejarza był oczywiście narzędziem służącym budowie socjalizmu, ale kolejarze polubili swoje święto. Mniej może długie przemówienia, czy przecinanie wstęg co wizyty dostojników na posterunkach, zawody sportowe, występy orkiestr dętych, a zwłaszcza odznaczenia, nagrody, „trzynastki” itp. Poczuli się docenieni za swą pracę, o której zresztą nie

mówili inaczej jak „służba”. Z dumą nosili mundur – „jedyny, który nigdy nie wzbudzał strachu”. Fenomenem stały się zobowiązania podejmowane przez kolejarskich stachanowców, chętnych do wykonania 300 i więcej procent normy, zawsze gotowych do czynu społecznego. O takich przewodnikach pracy szeroko rozpisywały się nieodżałowane „Sygnały”. Były to czasy powojennej traumy, fali entuzjazmu po zakończeniu wojny i chęci szybkiej odbudowy kraju. Lata świetności przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe. Prawdziwego państwa w państwie.

W latach 80. ub. wieku branżowy Dzień Kolejarza zaczął nabierać religijnych akcentów. Z jednej strony wskutek organizowanej na początku listopada ogólnopolskiej pielgrzymki kolejarzy i ich rodzin na Jasną Górę (w tym roku odbyła się ona już po

Nasze dziedzictwo

Z Krzysztofem Chałupińskim – zastępcą dyrektora Muzeum Kolejnictwa rozmawia Rafał Zarzecki

– Listopad to dla kolejarzy miesiąc wyjątkowy. Przy okazji swojego święta wielu sięga pamięcią do przeszłości. Muzeum to placówka wielce zasłużona na polu kultywowania kolejarskich tradycji...

– Pragnę podkreślić, że muzeum powstało dzięki zaangażowaniu wielu kolejarzy, którzy pomagali i nadal pomagają w prowadzeniu zbiorów. Tradycja zawsze jest czymś bezcennym, nie dającym się bezpośrednio przeliczyć na pieniądze. Choć gdy przyjrzeć się najbardziej wartościowym światowym markom to okaże się, że większość z nich to firmy z dużymi tradycjami. Muzeum unaocznia, że kolej w Polsce ma już ponad 160 lat. A z punktu widzenia dziedzictwa narodowego zabytki kolejnictwa są

równie ważne jak dorobek sztuk pięknych.

– Co muzeum ma w swoich zbiorach?

– Posiadamy jedne z najcenniejszych zbiorów w Europie wśród placówek tego typu. Mamy ponad 6 tysięcy muzealiów wpisanych do rejestru muzeów, z czego ponad sto to jednostki taborowe normalnotorowe. Wśród nich tak unikatowe jak jedyny w Europie pociąg pancerny z 1942 roku, jedyny zachowany parowóz Pm 3 produkcji niemieckiej, czy tzw. salonkę Bieruta – wagon wyprodukowany w fabryce Cegielskiego w latach 30., którym podróżowali państwowi dostojnicy. W oddziale w Sochaczewie zgromadziliśmy natomiast bogaty zbiór taboru wąskotorowego.

– Różne może być podejście do tradycji, o czym świadczy niedawne zamieszanie wokół muzeum PKP S.A. wypowiedziało siedzibę przy ulicy Towarowej i zaproponowało tereny przy Grodzieńskiej. Wcześniej muzeum zostało wydzielone ze struktur PKP i przekazane samorządowi. To smutne, że zasłużoną dla kolejnictwa placówkę spotyka taki los...

– Nie chciałbym wracać do pewnych kwestii z przeszłości. Na razie pozostajemy na Towarowej, a sprawa siedziby Muzeum Kolejnictwa jest przedmiotem negocjacji między władzami województwa mazowieckiego a zarządem PKP S.A. Problem oczywiście nie pojawił się kilka miesięcy temu – on istnieje od kilkunastu lat. Brak przestrzeni sprawia, że na terenie muzeum zgromadziliśmy jedynie ok. 40 procent posiadanego taboru. Nasze eksponaty znajdują się m.in. w skansenach w Chabówce i Wolsztynie. To tak jakby np. zbiory Muzeum van Gogha były rozproszone

raz 26.). Z drugiej zaś – za sprawą szerzącego się kultu świętej Katarzyny, żyjącej na przełomie III i IV wieku w Aleksandrii. Jak głoszą legendy, poddaną torturze łamania kołem od cierpień miały uratować cuda. Ostatecznie została ścięta, ale jako męczennica prześladowana za wiarę chrześcijańską trafiła w poczet świętych Kościoła.

Co ciekawe, patronką polskich kolejarzy Katarzyna Aleksandryjska została pośrednio wskutek... strachu przed koleją. Proboszcz Mysłowic Mateusz Nyga powierzył jej opiece okolicznych mieszkańców obawiających się budowy linii kolejowej z Mysłowic do Wrocławia. Święta Katarzyna, która sama ocalała pod kołem tortur miała ich od tej chwili chronić przed czyhającymi niebezpieczeństwami.

Katarzyna Aleksandryjska szybko zdobyła sobie serca miejscowych

kolejarzy. Najpierw za swoją patronkę obrali ją sobie związkowcy z Mysłowic w 1851 roku. Z czasem jej wizerunki zaczęły rozprzestrzeniać się w maszynistowskich kabinach, parowozowniach oraz na sztandarach związkowych. W zbiorowej pamięci zachowało się, że przed II wojną światową cześć oddawali jej głównie maszyniści. W nr 37 z 16 września 1981 r. przypominając historię Dnia Kolejarza wspominał o tym redaktor „Sygnałów” Zbigniew Kaszyc. W charakterystycznej zresztą dla tamtych czasów poetyce. Zażarcie przekonywał, że święto powstało przed kilkudziesięciu laty w Polsce Ludowej, a nie – jak chcieli niektórzy – przed II wojną światową, bo cyt. „za kapitalizmu nie było Dnia Kolejarza. Część maszynistów, zgrupowana w jednym z licznych związków, tym o zabarwieniu klerykalnym, obrała sobie za patronkę św.

Katarzynę, której dzień obchodzony jest 25 listopada br. Nie znam rozmiarów tej uroczystości. Jedno jest pewne: że było to raczej religijne niż zawodowe święto – i to stosunkowo nielicznej grupy kolejarzy”. Patronką wszystkich kolejarzy Katarzyna Aleksandryjska stała się w latach 80. Pierwsze centralne uroczystości ku czci św. Katarzyny odbyły się w lokomotywni w Lublinie 25 listopada 1981 roku.

Dzień Kolejarza świętowano w drugą niedzielę września do 1991 roku. Potem uroczystości przeniesiono na 25 listopada – dzień patronalny św. Katarzyny. Zmieniła się również nazwa: zamiast Dnia obchodzone jest Święto Kolejarza. W spółkach wywodzących się z przedsiębiorstwa państwowego PKP ustanowiono je dniem wolnym od pracy. Uroczystości odbywają się zwykle przed lub po 25 listopada. ■

po całej Holandii. Niejasna sytuacja z siedzibą i owo rozproszenie taboru nie pozwalają rozwinąć skrzydeł. Obecna ekspozycja nie pokazuje skali naszych zbiorów i nie oddaje pełnej wartości muzeum.

– Trudno byłoby pomieścić wszystkie eksponaty na Towarowej. Jakie są atuty tej lokalizacji ?

– Muzeum Kolejnictwa ma tu swoją siedzibę od wielu lat. Obiekt ma kolejowy charakter, bo mieści się w dawnym budynku dworca Warszawa Główna. Myślę, że istnieją możliwości rozbudowy, np. pod ziemią. Tak się dziś buduje na przykład dworce kolejowe. Nowemu inwestorowi sąsiedztwo muzeum nie powinno przeszkadzać, bo zwiększa atrakcyjność okolicy. Jako placówka kulturalna budzi przecież dobre skojarzenia, a zabytki techniki są coraz popularniejsze. Dowodzi tego fenomen Szlaku Zabytków Techniki Województwa Śląskiego, które notabene jako jedyne

zanotowało w zeszłym roku wzrost liczby turystów zagranicznych.

– Miłośnikom kolei marzy się nowoczesna, reprezentacyjna placówka, coś na kształt mieszczącego się



kilkaset metrów dalej Muzeum Powstania Warszawskiego. Czy jest na to szansa?

– Tak, ale to melodia przyszłości. W pierwszej kolejności musi się wyjaśnić sprawa siedziby.

– Co Muzeum Kolejnictwa przygotowuje na najbliższy okres ?

– Do końca grudnia zapraszamy do obejrzenia makiety modelarskiej w skali A0. W kwietniu przyszłego roku po raz pierwszy udostępnimy do zwiedzania pociąg pancerny. Na 165. rocznicę Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, przypadającą w 2010 roku, przygotowujemy wystawę poświęconą związkom z koleją naszego pisarza-noblisty Władysława Reymonta. Planujemy także czynnie włączyć się w obchody tzw. Roku Chopinowskiego. Moc atrakcji przygotowujemy na Dni Transportu Publicznego i Dni Techniki Kolejowej. Na pewno otworzymy podwoje także podczas Nocy Muzeów. W tym roku przeżyliśmy istne oblężenie zwiedzających. Młodzież szkolną staramy się zainteresować kolejnictwem podczas lekcji muzealnych. Kto wie, może wyrosną z niej kolejarze lub miłośnicy kolei?

– Dziękuję za rozmowę. ■

Quo vadis PR?

Posiedzenie Sejmowej Komisji Infrastruktury w dniu 18 listopada, poświęcone spółce Przewozy Regionalne, nie przyniosło spodziewanych efektów. Sprowadziło się właściwie do wymiany poglądów. Wzajemne przepychanki trwają w najlepsze i sytuacja staje się patowa.

O tym, że to już naprawdę nie przelewki świadczą zajęcia kont PR przez komornika na wniosek PKP Intercity. W rewanżu PR oskarżyła IC o praktyki monopolistyczne i skierowała skargę do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumenta. Jednocześnie rada nadzorcza Przewozów Regionalnych zobowiązała zarząd spółki do przygotowania wniosku o upadłość firmy. Tyle, że w myśl obowiązującego prawa upadłościowego spółki tworzone według specjalnych ustaw, jak np. ustawa o PKP z 8 września 2000 roku, wcale upaść nie mogą. Punkt widzenia za-

leży oczywiście od punktu siedzenia. Lepiej byłoby, gdyby nie musiał tego rozstrzygać sąd.

Obie strony konfliktu, czyli przedstawiciele PKP Intercity i Przewozów Regionalnych twardo obstają przy swoich racjach. I jedni i drudzy mają swoich sprzymierzeńców na wyższych szczeblach. Sprawa zrobiła się polityczna, wobec czego doprowadzenie do ewentualnej ugody nie będzie łatwe. Było to widoczne podczas posiedzenia Sejmowej Komisji Infrastruktury. Poddany ostrej krytyce posłów opozycji podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz

Engelhardt wypominał im, że obecny rząd realizuje program swoich poprzedników. Niczym lew bronił idei usamorządowania i decyzji o przekazaniu Oddziału Przewozów Międzywojewódzkich do PKP Intercity. Powiedział, że rząd zrobił swoje i nie planuje dalszego oddłużenia Przewozów Regionalnych, a w kwestii spłaty zobowiązań powinni porozumieć się właściciele z wierzycielami.

Zdaniem posła Bogusława Kowalskiego z PiS rząd nie powinien umywać rąk od problemu, bo to wspólna sprawa. W podobnym tonie wypowiedział się również poseł Janusz Piechociński z PSL, który zwrócił uwagę na fakt, że wkrótce 360 tys. ludzi może nie mieć czym dojechać do pracy. Domagał się od resortu infrastruktury odpowiedzi na pytanie, co dalej zamierza z tym fantem zrobić, a jeśli tego nie wie to – jak się wyraził – niech poinformuje o tym premiera Donalda Tuska. ■

Pielgrzymka kolejarzy

Przedstawiciele ZZM wzięli udział w 26. Ogólnopolskiej Pielgrzymce Kolejarzy na Jasnej Górze. W tym roku jej myślą przewodnią było hasło „Polski kolejarz w służbie życia”.

Do Częstochowy pielgrzymowało w dniach 7–8 listopada kilka tysięcy kolejarzy i członków ich rodzin. Wzięli udział m.in. w Drodze Krzyżowej, Apelu Jasnogórskim, Nocnym Czuwaniu i uroczystej mszy zakończonej procesją. Efektownie prezentowały się pocz-



ty sztandarowe, wśród których znalazły się trzy nasze organizacje – z Częstochowy, Piotrkowa Trybunalskiego i Lublina. W spotkaniu z duszpasterzami środowisk kolejarzkich udział wzięli m.in. prezydent ZZM Leszek Miętek oraz wiceprezydent Bogusław Sady.

W trakcie nabożeństwa nawiązując do hasła pielgrzymki podprez o. Sebastian Matecki odwołał się do kolejarzkiego etosu służby. Nawoływał do podnoszenia standardów bezpieczeństwa na kolei oraz zapewnienia właściwych warunków podróżowania oraz troszczenia się o kolej jak o swoją ojcowiznę, którą trzeba chronić i strzec. ■

PRZY WYBORZE OFE ZDECYDUJ SIĘ NA FUNDUSZ, KTÓRY MA DOSKONAŁE WYNIKI



AXA Otwarty Fundusz Emerytalny

Jesteśmy **w czołówce**
rankingów OFE pod względem
wyników inwestycyjnych.

0801 200 200
axa.pl

Stopa zwrotu AXA OFE za okres od 29 września 2006 r. do 30 września 2009 r. wyniosła 10,025%.
Źródło: Komisja Nadzoru Finansowego, komunikat z dnia 6 października 2009 r.

więcej / niż standard



Posiedzenie Rady sektora

Rada sektora spółek samorządowych na posiedzeniu 27 października wyznaczyła kierunki działania związku w obecnych realiach. Wiele uwagi poświęciła trudnej sytuacji w spółce PKP Przewozy Regionalne.

Panowała ogólna zgodność rady co do tego, że proces usamorządowienia kolejowych przewozów regionalnych nie został przeprowadzony w sposób właściwy, o czym świadczą rosnące długi PKP PR. Dalszy rozwój wydarzeń, czyli otwarty konflikt między PKP Intercity a Przewozami Regionalnymi, skutkujący m.in. interwencją komornika, skargą do UOKiK, rozważaniami nad ogłoszeniem upadłości PR jest tego naturalną konsekwencją. Zastanawiano się, czy przy 16 udziałowcach, z których największy ma „swojego” przewoźnika w ogó-



le możliwy jest rozwój spółki PKP PR. W związku z powyższym ustalono plan działań ZZM, także przy współpracy z innymi organizacjami, wpisujący się w obecną sytuację. Rada ustaliła także wytyczne tworzenia wewnętrznych komisji tematycznych, które będą zajmowały się określonymi zagadnieniami. ■

W skrócie

KM – KOLEJE MAZOWIECKIE.

Rada nadzorcza spółki zawiesiła w obowiązkach prezesa zarządu Jakuba Majewskiego. Obowiązki prezesa KM powierzone zostały Arkadiuszowi Olewnikowi, który zasiadał wcześniej w zarządzie spółki.

WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA.

Spółka ogłosiła przetarg nieograniczony na dostawę 14 sztuk nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych. To drugie podejście WKD do zakupu nowego tabo-ru. We wcześniejszym ofercie złożyła tylko jedna firma – bydgoska Pesa. Została ona jednak uznana za zbyt drogą i przetarg został ostatecznie unieważniony.

SKM W TRÓJMIEŚCIE.

Gmina Sopot stała się oficjalnie współwłaścicielem spółki. Jeszcze w maju sopoccy radni zdecydowali zasilić kapitał zakładowy SKM kwotą 1,750 mln zł. W najbliższych dniach współwłaścicielem spółki stanie się gmina Gdynia, która na poczet kapitału zakładowego

prześle 1 mln zł. Następnym ma być Pruszcz Gdański.

PKP CARGO. Spółka wygrała postępowanie ofertowe i podpisała kontrakt na przewóz ponad 2 mln ton węgla kamiennego rocznie dla spółki Energokrak z Grupy EDF. Umowa dotyczyć będzie przewozu węgla koleją z kopalni należących do Kompanii Węglowej i Jastrzębskiej Spółki Węglowej do trzech spółek Grupy EDF w Polsce: Elektrowni Rybnik, Elektrociepłowni Kraków oraz spółki Fenice Krosno. – Ok. 80 proc. tych przewozów będzie realizowane do Elektrowni Rybnik, która od wielu lat była obsługiwana wyłącznie przez prywatnych przewoźników kolejowych. Mamy nadzieję, że to dopiero pierwszy z dużych kontraktów, które podpiszemy w najbliższym czasie – podkreśla Marek Zalesny, członek zarządu PKP Cargo ds. handlowych. Umowa z firmą Energokrak, która zacznie obowiązywać z początkiem 2010 roku, zostanie podpisana na okres co najmniej dwóch lat.



Wagon 2 klasy pociągu Tanie Linie Kolejowe.

PKP INTERCITY. Spółka podjęła wyzwanie rzucone przez PKP PR, które wprowadziły pociągi inter-Regio. Od 13 grudnia pod odnowionym szyldem Tanich Linii Kolejowych na trasę wyjedzie 377 pociągów TLK.

Szanowni Państwo,
Drodzy Kolejarze,

Z okazji Święta Kolejarza pragniemy przekazać serdeczne pozdrowienia wszystkim pracownikom i sympatykom kolei. Szczególne pozdrowienia kierujemy do pracowników Spółki PKP CARGO i spółek z Grupy PKP CARGO, wyrażając uznanie i podziękowanie za ich zaangażowanie i codzienny trud.

Niech to Święto będzie okazją do złożenia najlepszych życzeń kolejarzom i ich rodzinom, a także seniorom, emerytom i rencistom. Życzymy Państwu dobrego zdrowia i wszelkiej pomyślności. Wszystkim pracownikom kolei życzymy satysfakcji z wykonywanego zawodu oraz spełnienia życiowych i zawodowych planów.

Wojciech Balczun

Prezes Zarządu
PKP CARGO S.A.
wraz z Zarządem



Przewozy Regionalne

Przewozy Regionalne bez PKP

Nowym systemem identyfikacji wizualnej spółka chce m.in. podkreślić swoją odrębność od Grupy PKP. Ale czy to dobry moment na takie zmiany?

Od chwili przejęcia udziałów przez nowych właścicieli, czyli urzędy marszałkowskie województw, spółka nie używała logotypu PKP, czyli popularnej „trumienki”. Teraz rezygnuje z członu PKP w nazwie i wprowadza nowe barwy korporacyjne – zieleń, błękit i granat. Po wpisaniu zmian do Krajowego Rejestru Sądowego zaczną też obowiązywać nowe logo.

Wprowadzenie nowego systemu identyfikacji w tak trudnym dla spółki momencie trochę dziwi, bo pociąga to za sobą wymierne koszty, np. przemalowanie taboru, przygotowania tablic kierunkowych, nowego wystroju kas itp. Co na to prezes zarządu PR Tomasz Moraczewski? - W sensie ekonomicznym zmiana nazwy i logo to wielomilionowe oszczędności dla spółki. Przewidywane koszty rebrandingu na lata 2009-2014 to ok. 450 tys. zł rocznie, natomiast spodziewane opłaty licencyjne za logo PKP to koszt ok. 7 mln zł rocznie - powiedział szef PR. - Nasza spółka powinna się kojarzyć z nowoczesną i dynamiczną firmą, która korzystając z kilkudziesięcioletniego dziedzictwa kolei w Polsce wprowadza najnowsze rozwiązania technologiczne, atrakcyjne produkty i wysoki poziom obsługi – dodał.

naturalnie z nami



przewozimy • niezawodnie • bezpiecznie • terminowo



PKP cargo
GRUPA PKP

Modernizacja w PKP SKM



12 listopada uroczyście przekazano do eksploatacji zmodernizowany ezt EN71 045. Z tej okazji został uruchomiony specjalny pociąg prowadzony przez maszynistę Jarosława Kulaszewicza relacji Pruszcz Gdański – Gdynia Cisowa. W przejeździe, na który zaproszono lokalne władze uczestniczył także wiceprezydent ZZM Krzysztof Ciećka i przewodniczący ZZM Gdynia Cisowa Tadeusz Winiarski.

Ezt EN71 045 został zmodernizowany w przedsiębiorstwie NEWAG S.A. Nowy Sącz. Modernizacji poddano wszystkie podzespoły ezt, począwszy od kabiny maszynisty a kończąc na wózkach. Kabinę wyposażono w klimatyzację, ogrzewanie nawiewne i konwekcyjne, ergonomiczny fotel itd.

Nowoczesny pulpit maszynisty tworzy logiczną całość. Zabudowane zostały na nim dwa terminale operatorskie. Pierwszy służy do diagnostyki napędu i układów sterowania ezt. Drugi natomiast pełni rolę elektronicznego systemu wspomaganie pracy maszynisty, na którym zainstalowany jest elektroniczny służbowy rozkład jazdy pociągów z wykazem ostrzeżeń stałych. Układ kabiny, przedziału służbowego, rozmieszczenie poszczególnych sterowników, przełączników na pulpicie maszynisty, jak i działanie poszczególnych obwodów sterowania pojazdem, napędem itp. było konsultowane z maszynistami zatrudnionymi w PKP SKM, za co zarządowi PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o. należą się podziękowania. Wspólna praca nad zakresem modernizacji zaowocowała tym, że kabina maszynisty, funkcjonalny przedział

służbowy, jak i cały ezt tworzy przyjazne i przyjemne miejsce pracy maszynisty i kierownika pociągu.

Zmodernizowany napęd w oparciu o asynchroniczne silniki trakcyjne zapewnia przyspieszenia nieosiągalne dla klasycznych ezt. Pozwolił również na zwiększenie maksymalnej prędkości konstrukcyjnej, która wynosi 120 km/h. Hamulec elektrodynamiczny z rekuperacją energii elektrycznej do sieci trakcyjnej zapewnia skuteczne hamowanie składu oszczędzając

wstawki hamulcowe. Nowy system sterowania drzwiami automatycznymi łącznie z nowoczesnymi maszynami napędu drzwi automatycznych gwarantuje pełne bezpieczeństwo podróży. Nowa aranżacja wnętrza wagonów zapewnia podróżnym przyjemną i bezpieczną podróż. Można śmiało stwierdzić, że ezt EN71 045 zmodernizowany w NEWAG-u dla PKP SKM jest najnowocześniejszym EN71 na sieci PKP.

Arnold Modrzejewski



AXA dla ZZM

Od 1 września 2009 roku wprowadzone zostały nowe warianty ubezpieczenia grupowego przygotowane przez AXA Życie Towarzystwo Ubezpieczeń S.A. dla Członków ZZM. Przedstawione warianty powstały z myślą o Członkach ZZM, którzy potrzebują ochrony ubezpieczeniowej w zakresie i ze składką odpowiadającym ochronie, którą oferował dotychczasowy ubezpieczyciel w różnych spółkach PKP S.A. **Zakres ochrony w Podgrupie 7 VIP uwzględnia ryzyko trwałej niezdolności do wykonywania zawodu (wszystkie zawody wymienione w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dn. 16 sierpnia 2004 r.).** Poniżej przedstawione zostały dotychczas dostępne warianty ubezpieczenia oraz nowe warianty w odniesieniu do zakresów, które proponował poprzedni zakład ubezpieczeń.

Wprowadzone do umowy ubezpieczenia zmiany pozwalają zarówno dotychczas ubezpieczonym w AXA, jak i Członkom ZZM, którzy korzystali z ochrony ubezpieczeniowej u innego ubezpieczyciela, na wybranie optymalnego rozwiązania w zakresie ochrony własnego życia i zdrowia oraz ochrony małżonka i pełnoletniego dziecka.

Zakres ubezpieczenia		Podgrupa 1 dla członków ZZM	Podgrupa 2 dla członków ZZM	Podgrupa 3 dla małżonków i dorosłych dzieci	Podgrupa 4 dla członków ZZM
Śmierć wskutek wypadku komunikacyjnego przy pracy		188 000 zł	192 000 zł	—	100 000 zł
Śmierć wskutek wypadku komunikacyjnego		142 000 zł	145 000 zł	48 000 zł	75 000 zł
Śmierć wskutek NW przy pracy		142 000 zł	145 000 zł	—	75 000 zł
Śmierć wskutek NW		96 000 zł	98 000 zł	32 000 zł	50 000 zł
Śmierć wskutek zawału serca lub udaru mózgu		—	—	32 000 zł	—
Śmierć Ubezpieczonego		46 000 zł	48 000 zł	16 000 zł	25 000 zł
Trwały uszczerbek na zdrowiu wskutek NW		25 000 zł za 1% uszczerbku 250 zł	26 500 zł za 1% uszczerbku 265 zł	25 600 zł za 1% uszczerbku 256 zł	25 000 zł za 1% uszczerbku 250 zł
Trwały uszczerbek na zdrowiu wskutek zawału serca lub udaru mózgu		25 000 zł za 1% uszczerbku 250 zł	26 500 zł za 1% uszczerbku 265 zł	25 600 zł za 1% uszczerbku 256 zł	25 000 zł za 1% uszczerbku 250 zł
Leczenie szpitalne	Pobyt na OIOM – jednorazowe świadczenie	500 zł	500 zł	500 zł	500 zł
	Rekonwalescencja	250 zł	250 zł	250 zł	250 zł
	Pobyt spowodowany NW przy pracy	od 1. do 14. dnia 150 zł od 15. do 180. dnia 100 zł	od 1. do 14. dnia 150 zł od 15. do 180. dnia 100 zł	od 1. do 14. dnia 90 zł od 15. do 180. dnia 60 zł	od 1. do 14. dnia 90 zł od 15. do 180. dnia 60 zł
	Pobyt spowodowany NW	od 1. do 14. dnia 100 zł od 15. do 180. dnia 50 zł	od 1. do 14. dnia 100 zł od 15. do 180. dnia 50 zł	od 1. do 14. dnia 60 zł od 15. do 180. dnia 30 zł	od 1. do 14. dnia 60 zł od 15. do 180. dnia 30 zł
	Pobyt spowodowany chorobą	od 1. do 14. dnia 60 zł od 15. do 180. dnia 50 zł	od 1. do 14. dnia 60 zł od 15. do 180. dnia 50 zł	od 1. do 14. dnia 36 zł od 15. do 180. dnia 30 zł	od 1. do 14. dnia 36 zł od 15. do 180. dnia 30 zł
Trwała niezdolność do pracy w wykonywanym zawodzie		11 000 zł do 50 r.ż. – 11 000 zł* od 50 do 55 r.ż. – 5 500 zł* po 55 r.ż. – 2 250 zł*	13 000 zł do 50 r.ż. – 13 000 zł* od 50 do 55 r.ż. – 6 500 zł* po 55 r.ż. – 3 250 zł*	—	—
Poważne zachorowanie – 23 jednostki chorobowe		7 500 zł	8 500 zł	2 500 zł	3 500 zł
Operacja medyczna		3 500 zł	3 500 zł	—	2 000 zł
Śmierć małżonka lub partnera		16 000 zł	17 000 zł	6 500 zł	12 000 zł
Śmierć małżonka lub partnera wskutek nieszczęśliwego wypadku		32 000 zł	34 000 zł	13 000 zł	24 000 zł
Śmierć rodzica (w tym rodzica małżonka)		3 000 zł	3 000 zł	1 000 zł	2 400 zł
Urodzenie dziecka Ubezpieczonego		—	—	—	1 400 zł
Składka za cały zakres ubezpieczenia (miesięczna składka za osobę)		76 zł	81 zł	40 zł	50 zł


* wysokość świadczenia dla Członków ZZM, którzy przystąpili do umowy ubezpieczenia po 1 października 2009 roku

Nowe warianty ubezpieczenia grupowego na życie „Optymalny Wybór AXA” dla Członków ZZM – porównanie

Zakres ubezpieczenia		Podgrupa 5 dla Członków ZZM	Propozycja dotychczasowego ubezpieczyciela	Podgrupa 6 dla Członków ZZM	Propozycja dotychczasowego ubezpieczyciela	Podgrupa 7 VIP dla Członków ZZM
Śmierć wskutek wypadku komunikacyjnego przy pracy		211 000 zł	180 000 zł	400 000 zł	392 000 zł	400 000 zł
Śmierć wskutek wypadku komunikacyjnego		159 000 zł	135 000 zł	300 000 zł	294 000 zł	300 000 zł
Śmierć wskutek NW przy pracy		159 000 zł	135 000 zł	300 000 zł	294 000 zł	300 000 zł
Śmierć wskutek NW		107 000 zł	90 000 zł	200 000 zł	196 000 zł	200 000 zł
Śmierć wskutek zawału serca lub udaru mózgu		77 000 zł	90 000 zł	150 000 zł	148 000 zł	150 000 zł
Śmierć Ubezpieczonego		52 000 zł	45 000 zł	100 000 zł	98 000 zł	100 000 zł
Trwały uszczerbek na zdrowiu wskutek NW		30 000 zł za 1% uszczerbku 300 zł	30 000 zł za 1% uszczerbku 300 zł	66 000 zł za 1% uszczerbku 660 zł	48 000 zł za 1% uszczerbku 480 zł	66 000 zł za 1% uszczerbku 660 zł
Trwały uszczerbek na zdrowiu wskutek zawału serca lub udaru mózgu		28 000 zł za 1% uszczerbku 280 zł	30 000 zł za 1% uszczerbku 300 zł	44 000 zł za 1% uszczerbku 440 zł	40 000 zł za 1% uszczerbku 400 zł	44 000 zł za 1% uszczerbku 440 zł
Leczenie szpitalne	Pobyt na OIOM – jednorazowe świadczenie	500 zł	—	500 zł	600 zł	500 zł
	Rekonwalescencja	250 zł	—	250 zł	—	250 zł
	Pobyt powodowany NW przy pracy	od 1. do 14. dnia 180 zł od 15. do 180. dnia 120 zł	od 1. do 14. dnia 180 zł od 15. do 180. dnia 90 zł	od 1. do 14. dnia 225 zł od 15. do 180. dnia 150 zł	od 1. do 14. dnia 200 zł od 15. do 180. dnia 100 zł	od 1. do 14. dnia 225 zł od 15. do 180. dnia 150 zł
	Pobyt spowodowany NW	od 1. do 14. dnia 120 zł od 15. do 180. dnia 60 zł	od 1. do 14. dnia 180 zł od 15. do 180. dnia 90 zł	od 1. do 14. dnia 150 zł od 15. do 180. dnia 75 zł	od 1. do 14. dnia 200 zł od 15. do 180. dnia 100 zł	od 1. do 14. dnia 150 zł od 15. do 180. dnia 75 zł
	Pobyt spowodowany chorobą	od 1. do 14. dnia 72 zł od 15. do 180. dnia 60 zł	od 1. do 14. dnia 90 zł od 15. do 180. dnia 45 zł	od 1. do 14. dnia 90 zł od 15. do 180. dnia 75 zł	od 1. do 14. dnia 100 zł od 15. do 180. dnia 50 zł	od 1. do 14. dnia 90 zł od 15. do 180. dnia 75 zł
Trwała niezdolność Ubezpieczonego do pracy w wykonywanym zawodzie		—	—	—	—	13 000 zł do 50 r.ż. – 13 000 zł* od 50 do 55 r.ż. – 6 500 zł* po 55 r.ż. – 3 250 zł*
Poważne zachorowanie – 23 jednostki chorobowe		7 500 zł	6 500 zł	15 000 zł	13 000 zł	15 000 zł
Operacja medyczna		3 250 zł	2 250 zł	5 000 zł	5 500 zł	5 000 zł
Śmierć małżonka lub partnera		12 000 zł	12 000 zł	25 000 zł	25 000 zł	25 000 zł
Śmierć małżonka lub partnera wskutek NW		24 000 zł	24 000 zł	50 000 zł	45 000 zł	50 000 zł
Śmierć rodzica (w tym rodzica małżonka)		2 500 zł	3 000 zł	3 000 zł	3 200 zł	3 000 zł
Urodzenie dziecka Ubezpieczonego		2 000 zł	1 550 zł	2 400 zł	1 900 zł	2 400 zł
Urodzenie się martwego dziecka Ubezpieczonego		4 000 zł	3 100 zł	4 800 zł	3 800 zł	4 800 zł
Śmierć dziecka Ubezpieczonego		4 000 zł	4 200 zł	7 000 zł	5 500 zł	7 000 zł
Osierocenie dziecka przez Ubezpieczonego		4 500 zł	6 000 zł	6 000 zł	7 000 zł	6 000 zł
Składka za cały zakres ubezpieczenia (miesięczna składka za osobę)		79,00 zł	74,06 zł	135,00 zł	127,06 zł	149,90 zł

* wysokość świadczenia dla Członków ZZM, którzy przystąpili do umowy ubezpieczenia po 1 października 2009 roku

1. Dla Członków ZZM przystępujących w datach 01.09.09, 01.10.09, 01.11.09 oraz 01.12.09 – zniesiona jest karencja na wszystkie świadczenia (nie dotyczy wariantu 7 VIP – karencja na trwałą niezdolność do wykonywania zawodu – 12 miesięcy).
2. Małżonkowie oraz pełnoletnie dzieci Członków ZZM ubezpieczonych przed 1.09.09 oraz po tej dacie mogą przystąpić do Podgrupy 3 bez karencji, w określonych terminach: 01.09.09, 01.10.09, 01.11.09 oraz 01.12.09 (po tych datach przystępujący do umowy ubezpieczenia objęci są karencją na świadczenia za ryzyka niezwiązane z nieszczęśliwym wypadkiem – 6 miesięcy).



Prywatne ubezpieczenie medyczne AXAMED dla Członków ZZM

Rozwiązanie dla Ciebie i Twoich bliskich!

W ramach współpracy pomiędzy AXA Życie Towarzystwem Ubezpieczeń S.A. oraz Radą Krajową Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce przygotowany został program ubezpieczeniowy dotyczący prywatnej opieki zdrowotnej. AXA proponuje rozwiązania mające na celu łatwy dostęp do usług medycznych poprzez korzystanie z pełnej opieki lekarzy specjalistów i pełną diagnostykę w ponad 1100 placówkach medycznych na terenie całego kraju.

Poniżej przedstawiony został zakres gwarantowanych i nielimitowanych usług medycznych w wariantach dostępnych dla Członków ZZM oraz rodzin Ubezpieczonych.

Zakres świadczeń zdrowotnych	Wariant podstawowy	Wariant rozszerzony
Infolinia medyczna 24 h	Tak	Tak
Nielimitowana opieka lekarza prowadzącego internisty, pediatry, lekarza rodzinnego	Tak	Tak
Nielimitowana opieka lekarzy specjalistów		
Alergolog	Nie	Tak
Chirurg ogólny	Tak	Tak
Chirurg dziecięcy	Tak	Tak
Chirurg naczyniowy	Nie	Tak
Dermatolog	Tak	Tak
Diabetolog	Nie	Tak
Endokrynolog	Nie	Tak
Gastroenterolog	Nie	Tak
Ginekolog	Tak	Tak
Kardiolog	Nie	Tak
Laryngolog	Tak	Tak
Nefrolog	Nie	Tak
Neurolog	Tak	Tak
Okulista	Tak	Tak
Ortopeda	Nie	Tak
Proktolog	Nie	Tak
Pulmonolog	Nie	Tak
Radiolog	Tak	Tak
Reumatolog	Nie	Tak
Urolog	Tak	Tak
Lekarskie wizyty wyjazdowe 24 h	Nie	Tak
Pomoc ambulatoryjna 24 h	Tak	Tak
Ambulatoryjna opieka pielęgniarstwa	Tak	Tak
Badania diagnostyczne		
Badania laboratoryjne		
Biochemia	Tak	Tak
Hematologia	Tak	Tak

Zakres świadczeń zdrowotnych	Wariant podstawowy	Wariant rozszerzony
Badania moczu	Tak	Tak
Badania kału	Tak	Tak
Diagnostyka cukrzycy	Nie	Tak
Diagnostyka zaburzeń hormonalnych	Nie	Tak
Diagnostyka serologiczna infekcji	Nie	Tak
Immunologia	Nie	Tak
Markery nowotworowe	Nie	Tak
Mikrobiologia	Nie	Tak
Badania radiologiczne		
RTG	Tak	Tak
USG	Tak	Tak
USG Doppler	Nie	Tak
Inne	Nie	Tak
Tomografia komputerowa	Nie	Tak
Rezonans magnetyczny	Nie	Tak
Badania endoskopowe	Nie	Tak
Badania czynnościowe		
Układ krążenia	Tak	Tak
Układ krążenia	Nie	Tak
Układ nerwowy	Nie	Tak
Narząd słuchu	Tak	Tak
Układ oddechowy	Tak	Tak
Rehabilitacja pourazowa	Nie	Tak
Koordinacja leczenia szpitalnego	Tak	Tak
Szczepienia ochronne ze zniżką	Tak	Tak
Opieka stomatologiczna ze zniżką	Tak	Tak
Składka miesięczna		
Wariant indywidualny	33,00 zł	93,00 zł
Wariant rodzinny*	88,00 zł	225,00 zł

* W ramach umów grupowych opieką medyczną objęci są współmałżonkowie (partnerzy) wraz ze wszystkimi dziećmi własnymi i przysposobionymi, które w dniu przystąpienia do ubezpieczenia nie ukończyły 25. roku życia.

Korzyści dla Członków ZZM:

- dostęp do usług medycznych wysokiej jakości świadczonych w renomowanych placówkach medycznych
- brak oceny medycznej – taka sama cena ubezpieczenia bez względu na wiek i płeć
- brak karencji
- poczucie bezpieczeństwa niezależnie od miejsca pobytu – dostęp do placówek na terenie całej Polski
- pomoc medyczna 24/7
- oszczędność czasu – szybki dostęp do lekarzy i badań
- możliwość rozszerzenia ochrony na rodzinę lub partnera – atrakcyjne ceny pakietów rodzinnych (cena nie zależy od liczby członków rodziny)
- oszczędność pieniędzy i czasu



PLP o wydatkach na kolej

Polskie Lobby Przemysłowe im. E. Kwiatkowskiego wniosło swoje uwagi do projektu wydatków z budżetu Państwa dla polskich kolei na 2010 rok (patrz str. 16).

1. Zdaniem Polskiego Lobby Przemysłowego, projekt budżetu dla polskich kolei na 2010 r. w części opisowej, wymaga ogólnego uzasadnienia, zawierającego:

- zdolności przewozowe kolei w 2009 r. (potencjał przewozowy, długość linii, rodzaj linii), zamierzone zmiany w 2010 r.
- zmiany standardów przewozów w 2010 r. w porównaniu z 2009 r.
- kondycję ekonomiczną kolei (m.in. zadłużenie) w 2009 r. oraz zamierzone zmiany w tym zakresie w 2010 r.
- poziom płac i zatrudnienia w 2009 r. oraz zamierzone w tej dziedzinie zmiany w 2010 r.

Ponadto projektowane nakłady na poszczególne pozycje budżetu kolei wymagają:

- opisu przedsięwzięcia, którego dotyczą (syntetycznie),
- podania podstawy wyceny,
- zamierzonych efektów po poniesieniu nakładów.

2. Przedstawiając uwagi do projektu wydatków z budżetu Państwa dla polskich kolei w 2010 r. należy także mieć na uwadze trzy następujące fakty:

- pierwszy dotyczy przepisu prawnego, że nie można proponować zwiększenia wydatków z budżetu bez podawania dodatkowych źródeł dochodów do budżetu; takich dodatkowych źródeł nie da się wskazać,
- drugi dotyczy tego, że w projekcie budżetu są podawane jedynie wydatki publiczne, bez wydatków własnych przedsiębiorstw kolejowych,
- trzeci dotyczy tego, że w projekcie budżetu wskazano jedynie wydatki publiczne stanowiące wkład krajowy służący finansowaniu projektów unijnych.

Oznacza to, że wydatki w 2010 r. na polską kolej, w stosunku do poda-

nych, będą wyższe. Stąd, aby ocenić zasadność projektowanych wydatków z budżetu państwa dla kolei należałoby uwzględnić całkowity ich poziom, co nie jest ze względów oczywistych ujmowane w projekcie budżetu.

3. Z projektu wydatków budżetowych wynika, iż z ogólnej kwoty 2,9 mld zł nakładów – 21,8% przeznacza się na dotacje i 78,2% na inwestycje infrastrukturalne. Rzecz jasna uzasadniona jest przewaga nakładów na inwestycje nad dotacjami. Wymaga jednak wyjaśnienia czy utrzymanie na poziomie 2009 r. dotacji przedmiotowych oraz do przewozów jest uzasadnione zamierzoną w 2010 r. wielkością ulg taryfowych oraz wielkością przewozów.

4. Poziom wydatków z budżetu państwa na rzecz polskich kolei w 2010 r. wyniesie niespełna 3 mld zł. Nie jest znany poziom wydatków z budżetów samorządowych na rzecz przewozów regionalnych. Nie jest też znany poziom wydatków własnych. Można jedynie domniemywać, że ze względu na ograniczone możliwości finansowania kolei przez samorządy i niskie zdolności finansowe spółek PKP łączny poziom wydatków na rzecz polskich kolei wzrośnie nieznacznie.

5. Podstawowym źródłem finansowania rozwoju polskich kolei, poza środkami unijnymi, powinny być środki własne. Wymaga to jednak zwiększenia poziomu taryf i w przypadku spółki PLK S.A. – opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Obecnie poziom tych taryf jest w Polsce niski w porównaniu z innymi krajami Europy rozwijającymi intensywnie transport kolejowy.

6. Wymaga również wyjaśnienia, jakie były kryteria wyboru linii kolejowych do modernizacji oraz dworców kolejowych do przebudowy.

7. W stosunku do przedstawionego wykazu inwestycji kolejowych można przedstawić trzy następujące uwagi:

- w wykazie tym zostały umieszczone konieczne zadania inwestycyjne, których w zasadzie nie powinno się wykreślać,
- zadania te są ze sobą nieporównywalne, tzn. nie można zastąpić jedną inwestycję drugą,
- w większości inwestycje te są kontynuacją już prowadzonych prac.

8. W przedstawionym wykazie można jedynie wskazać na inwestycje mniej pilne, z których środki przesunięte na bardziej pilne dałyby szybciej efekt transportowy. Dotyczy to rezygnacji, poprzez przesunięcie na późniejszy termin, modernizacji linii nr 25 Skarżysko-Kamienna – Ocice i modernizacji linii nr E65 na odcinku Opoczno – Knapówka. Środki z tych inwestycji mogłyby być wykorzystane dla przyspieszenia modernizacji linii E65 na odcinku Warszawa – Gdynia i na przyspieszenie modernizacji linii Warszawa – Łódź.

9. W projekcie budżetu, wyodrębniając pulę środków służącą przygotowaniu prac przygotowawczych budowy linii dużych prędkości, należy mieć świadomość kluczowego znaczenia 2010 r. Aby można było rozpocząć prace budowlane na tej linii w 2015 r. to w 2011 r. powinno się dokonać wyboru trasy. W 2012 r. rozpocząć wykup terenu, aby w 2013 i 2014 r. można było prowadzić prace archeologiczne. Oznacza to, że 2010 r. jest kluczowy, gdyż wymaga przygotowania projektu, aby można było rozpocząć proces inwestycyjny.

10. Przy okazji prac nad budżetem, wymaga rozważenia sposobów trwałego pozyskiwania źródeł finansowania rozwoju polskich kolei. Dotyczy to:

- przyszłej roli Funduszu Kolejowego,
- zadań samorządów terytorialnych,
- wyodrębnienia zadań dla PPP, w tym realizacji linii dużych prędkości,
- trwałej sanacji polskich spółek kolejowych,
- możliwości zaciągania przez spółki kolejowe kredytów inwestycyjnych.

Warszawa, 5 listopada 2009 r.

Projekt wydatków budżetowych na kolej w 2010 roku

Krajowe pasażerskie przewozy kolejowe

Z kwoty 642.633 tys. zł zaplanowanej w tym rozdziale przypada na:

- **wydatki budżetu państwa – 620.000 tys. zł**

z tego przewidziano na:

- dotacje przedmiotowe do ustawowych ulg taryfowych – 380.000 tys. zł

(tj. na poziomie ustawy budżetowej na 2009 r.)

Kwota dotacji zaplanowana jest dla siedmiu spółek przewozowych („PKP Intercity” S.A., „PKP Przewozy Regionalne” Sp. z o.o., „PKP SKM Trójmiasto” Sp. z o.o., „WKD” Sp. z o.o., „Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o., „PCC RAIL S.A. Jaworzno”, „Koleje Dolnośląskie S.A.”)

- dotacje do przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych – 240.000 tys. zł
- (tj. na poziomie ustawy budżetowej na 2009 r.)

Dotacje zaplanowano dla dwóch spółek przewozowych („PKP Intercity” S.A. i – „PKP Przewozy Regionalne” Sp. z o.o.).

- **wydatki budżetu środków europejskich – 22.633 tys. zł**

Środki przeznaczone będą na realizację przez PKP Intercity S.A. projektu pn. „Zakup kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi połączeń dalekobieżnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko”.

Infrastruktura kolejowa

Z kwoty 2.303.631 tys. zł (w tym z akcyzy – 1.933.200 tys. zł) zaplanowanej w tym rozdziale przypada na:

- 1) **wydatki budżetu państwa – 2.129.693 tys. zł**

z tego przewidziano na:

- a) dotacje podmiotowe dla PKP PLK S.A. na dofinansowanie kosztów remontu i utrzymania infrastruktury kolejowej – 850.000 tys. zł

- b) dotacje dla PKP PLK S.A. na realizację zadań inwestycyjnych na liniach kolejowych o państwowym znaczeniu – 980.323 tys. zł

z tego na:

- dwie inwestycje wieloletnie – 62.090 tys. zł

z tego:

- Modernizacja linii kolejowej E65 Warszawa–Gdynia, Etap II – 52.090 tys. zł

zadanie przewidziane do realizacji w latach 2007–2010, współfinansowane z Funduszu Spójności

- Modernizacja linii kolejowej E59 Wrocław – Poznań, Etap II odcinek Wrocław–granica woj. dolnośląskiego – 10.000 tys. zł

zadanie przewidziane do realizacji w latach 2009–2015

- pozostałe zadania inwestycyjne – 918.233 tys. zł

z tego:

modernizacja linii kolejowej E-20 na odcinku: Siedlce – Terespol, Etap I	–	8.183 tys. zł
modernizacja Poznańskiego Węzła Kolejowego (na linii kol. E-20)	–	273 tys. zł
odbudowa i modernizacja linii kolejowej E-30 i C-E30 odc. Legnica–Wrocław–Opole	–	200.000 tys. zł
modernizacja linii kolejowej E-30 na odc. Węglińiec–Legnica	–	37.199 tys. zł
modernizacja linii kolejowej E-30 na odc. Węglińiec–Zgorzelec i Węglińiec–Bielawa Dolna	–	30.070 tys. zł
modernizacja linii kolejowej Nr 8, budowa łącznicy lotniska Okęcie (od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie)	–	10.000 tys. zł
modernizacja linii kolejowej E-65/CE65 na odc. Warszawa–Gdynia	–	57.980 tys. zł
udroźnienie podstawowych ciągów wywozowych w ruchu towarowym na terenie Śląska, Etap III	–	50.000 tys. zł
projekt i zabudowa systemu ETCS poziom 1 na odcinku linii kolejowej E65 CMK Grodzisk Maz.–Zawiercie	–	18.798 tys. zł
modernizacja linii kolejowej nr 71 Rzeszów–Warszawa przez Kolbuszową, Etap II	–	40.000 tys. zł
modernizacja linii kolejowej na odcinku Warszawa Wschodnia–Warszawa Stadion wraz z przebudową przystanku Warszawa Stadion i stacji Warszawa Wschodnia	–	60.000 tys. zł
rewitalizacja linii kolejowej nr 132 na odcinku Gliwice–Łabędy–Strzelce Opolskie–Opole Groszowice	–	25.000 tys. zł
modernizacja linii kolejowych nr 91 Kraków Główny Osobowy–Medyka i nr 92 Przemyśl–Medyka, odcinek Rzeszów–granica państwa, etap I odcinek Rzeszów–Jarosław	–	35.000 tys. zł
modernizacja linii kolejowej 401 Szczecin–Świnoujście (kontynuacja modernizacji linii)	–	20.000 tys. zł
modernizacja układu torowego na liniach nr 1, 137, 139 i infrastruktury służącej do obsługi podróżnych w obrębie stacji Katowice Osobowa	–	15.000 tys. zł
modernizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna–Ocice	–	45.000 tys. zł

wymiana nawierzchni wraz z robotami towarzyszącymi na stacjach i szlakach w torze nr 1 linii kolejowej nr 272 Kluczbork–Poznań w km 131, 523–200, 020	–	20.000 tys. zł
modernizacja układu torowego i elementów infrastruktury kolejowej w obrębie stacji Wrocław Główny	–	5.000 tys. zł
modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław–Zgorzelec na odcinku Wrocław–Jelenia Góra	–	50.000 tys. zł
rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory–Tczew, odcinek Bydgoszcz Główna–Tczew	–	20.000 tys. zł
modernizacja linii kolejowej nr 20 w obrębie stacji PKP Warszawa Gdańska w powiązaniu z linią E65 i stacją metra A17 Dworzec Gdański	–	50.000 tys. zł
modernizacja linii kolejowej E59 na odcinkach: Wrocław–Poznań, odcinek granica województwa dolnośląskiego–Poznań; Poznań–Krzyż oraz Krzyż–Szczecin	–	6.706 tys. zł
modernizacja linii kolejowej E20/CE20 na odcinku Siedlce–Terespol	–	23 tys. zł
modernizacja linii kolejowej E30, etap II, odcinek Zabrze–Katowice–Kraków	–	2.866 tys. zł
modernizacja linii kolejowej E30, etap II, odcinek Bielawa Dolna–Horka; budowa kolejowego mostu granicznego przez Nysę Łużycką oraz elektryfikacja	–	2.540 tys. zł
modernizacja linii kolejowej E30, etap II, Pilotażowe wdrożenie ERTMS w Polsce na odcinku Legnica–Węglińiec–Bielawa Dolna w części ETCS II	–	4.847 tys. zł
modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie–Radom–Kielce	–	2.968 tys. zł
budowa połączenia kolejowego MPL „Kraków–Balice” z Krakowem, odcinek Kraków Główny–Mydlniki–Balice	–	2.706 tys. zł
modernizacja linii E75 na odcinku Warszawa–Białystok–Suwałki–Trakiszki–granica Państwa (RAIL BALTICA), odcinek Warszawa Rembertów–Zielonka–Tłuszcz (Sadowne)	–	3.074 tys. zł
modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, Etap II	–	30.000 tys. zł
modernizacja linii kolejowej nr 18 na odcinku Toruń–Bydgoszcz	–	15.000 tys. zł
modernizacja linii kolejowej E65 na odcinku Opoczno–p.odg. Knapówka tor 1 i 2 wraz ze stacją Zawiercie	–	50.000 tys. zł

c) dotacje dla PKP S.A. na przebudowę 32 dworców kolejowych – 102.877 tys. zł
(Warszawa Wschodnia, Warszawa Stadion, Radom, Piotrków Trybunalski, Leszno, Zawiercie, Iława, Malbork, Przemyśl Główny, Kutno, Działdowo, Elbląg, Tarnów, Poznań dworzec letni, Bochnia, Modlin, Radomsko, Wrocław Mikołajów, Zgierz, Pabianice, Wrocław Pracze, Wrocław Leśnica, Wrocław Kuźniki, Terespol, Puszczykówko, Przeworsk, Łańcut, Krzeszowice, Brzesk Okocim, Koło, Gdańsk Oliwa, Wejherowo)

d) współfinansowanie projektów z udziałem środków UE – 196.493 tys. zł z tego na realizację:

- Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko – 103.267 tys. zł (wydatki bieżące – 55.299 tys. zł, wydatki majątkowe – 47.968 tys. zł)
- Programu TEN-T (wydatki bieżące) – 13.644 tys. zł
- Funduszu Spójności (wydatki majątkowe) – 79.582 tys. zł

W ramach powyższych Programów środki będą przeznaczone głównie na następujące projekty wdrażane przez PKP PLK S.A.:

- Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Warszawa–Gdynia – obszar LCS Ciechanów, obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia, obszar LCS Iława i LCS Malbork
- Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Warszawa–Gdynia – w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/GSM–R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego
- Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, odcinek Wrocław–granica województwa dolnośląskiego
- Modernizacja linii kolejowej nr 8; budowa łącznicy do lotniska Okęcie (od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie)
- Modernizacja linii kolejowej Warszawa–Łódź, etap II, Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia–Skierniewice
- Modernizacja linii kolejowej E65, odcinek Warszawa–Gdynia, Etap II
- Przygotowanie przedsięwzięcia „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego”
- Roczny Plan Działań Pomocy Technicznej w ramach POLIŚ

wydatki budżetu środków europejskich – 173.938 tys.

Środki przeznaczone na realizację projektów w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko stanowiące wkład UE.

dokończenie na str. 18

Podpatrzone

Oto przykład typowej prowizorki, czyli kabina maszynisty ED 74 po przeróbkach.

A jeśli w nagłej potrzebie zagrożenia życia, czyli np. konieczności opuszczenia kabiny, maszynista i pomocnik pozabijają się? Szkoda, że nikt nie zadał sobie trudu zasięgnięcia opinii osób obsługujących tabor o zdanie.

Ciekawe co na to UTK, CNTK i np. służba BHP...

Fot. archiwum



Nowy fotel pomocnika maszynisty na ED 74 i nowe elementy wyposażenia do obsługi.



Pomocnik z maszynistą obok siebie (zdjęcie zrobione z korytarza).

Projekt wydatków budżetowych na kolej w 2010 roku

dokończenie ze str. 17

Wydatki przeznaczone będą głównie na realizację przez PKP PLK S.A. poniższych projektów:

- Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa–Gdynia – obszar LCS Ciechanów
- Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa–Gdynia – obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia
- Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa–Gdynia – obszar LCS Iława, LCS Malbork
- Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa–Gdynia – w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego
- Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław–Poznań, odcinek Wrocław–granica województwa dolnośląskiego
- Modernizacja linii kolejowej nr 8; budowa łącznicy do lotniska Okęcie (od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie)
- Modernizacja linii kolejowej Warszawa–Łódź, etap II, Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia–Skierniewice
- Modernizacja linii kolejowej Warszawa–Łódź, etap II, Lot B – odcinek Łódź Widzew–Łódź Fabryczna ze stacją Łódź Fabryczna oraz budową części podziemnej dworca Łódź Fabryczna przeznaczonej dla odprawy i przyjęć pociągów oraz obsługi podróżnych
- Przygotowanie budowy linii dużych prędkości – prace przygotowawcze

Raport roczny PKP

Na stronie PKP S.A.

– <http://www.pkp.pl/grupapkp/raport> ukazał się raport roczny Grupy PKP za 2008 rok, w którym znajdują się m.in. informacje o zatrudnieniu i wynikach finansowych kolejowych spółek.

Szerzej omówimy go w następnym numerze GM. Dziś ograniczymy się do wyników finansowych. Zysk w 2008 roku odnotowały: PKP SA (763,7 mln zł), PKP LHS (19,5 mln zł), SKM w Trójmieście (185 tys. zł), PKP Informatyka (1,4 mln zł) oraz Telekomunikacja Kolejowa (1,9 mln zł). Straty netto wykażyły natomiast: PKP Cargo (-178 mln zł), PKP Inter-city (-6,5 mln zł), PKP PLK (-110 mln zł) i PKP Energetyka (-13 mln zł).

Tradycje Zakładów Naprawczych Lokomotyw Elektrycznych S.A. sięgają początku XX wieku.

Dziś ZNLE jest jedną z czołowych firm na rynku taboru kolejowego.

Spółka zajmuje się projektowaniem nowych lokomotyw i modernizacją istniejących pojazdów trakcyjnych dla operatorów kolejowych na polskim rynku.



Zakłady Naprawcze
Lokomotyw Elektrycznych
Spółka Akcyjna
ul. Chorzowska 58
44-100 Gliwice
www.znle.pl

Zarząd
tel. +48 (032) 2358 201
fax +48 (032) 2358 205
e-mail: dyrekcja@znle.pl

Dział Marketingu i Sprzedaży
tel. +48 (032) 2358 292
fax +48 (032) 2358 301
e-mail: marketing@znle.pl



Nie dociekali przyczyn

Komisja powypadkowa powinna ponosić odpowiedzialność prawną i finansową za skutki działania w sposób niezgodny bądź wybiórczy z postanowieniami instrukcji Ir-8. Taka konkluzja z miejsca nasuwa się po analizie kolejnego „kwiatka”.

W „Protokole ustaleń końcowych postępowania w sprawie wypadku kolejowego z 12.12.2008 roku w stacji Krzewie” uwagę zwraca niedbale przeprowadzenie czynności wyjaśniających oraz brak wielu badań, które komisja powypadkowa powinna wykonać zgodnie z postanowieniami instrukcji Ir-8, traktującej o postępowaniach w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych. Z paragrafów 16 i 19 instrukcji wynika, że pierwszą czynnością komisji po przybyciu na miejsce wypadku powinny być oględziny miejsca zdarzenia. W protokole końcowym w części „system zarządzania bezpieczeństwa ruchu kolejowego” czytamy, że maszynista pociągu nr 8102 dojeżdżając do Krzewia nie widział tarczy D1 ustawionej w torze nr 2 pomiędzy rozjazdami nr 23 a 24 stacji. W kierunku nastawni centralnej „KW” stacji Krzewie po zakończeniu prac w rozjeździe nr 6 ok. godziny 13 wracał toromistrz. W wyjaśnieniu stwierdził, że tarcza D1 „stój” leżała przewrócona

na lawie torowiska. Zabrał ją do schroniska. Po przybyciu na miejsce wypadku komisja nie zauważyła tarczy D1 „stój” w miejscu gdzie powinna być postawiona na czas robót. Zadowolili się stwierdzeniem tego faktu.

Z miejsca nasuwają się pytania: jeżeli komisja podjęła prace przed godziną 13, to dlaczego dokonując oględzin miejsca wypadku nie dostrzegła leżącej tarczy D1? Ponadto w opisie brak jakiegokolwiek informacji, gdzie podziąła się druga tarcza D1. Czy miejsce robót w ogóle zostało osygnalizowane? Zgodnie z instrukcją Ie-1 powinno być z obu stron. Rodzi się wątpliwość, czy komisja w ogóle dokonała fizycznych oględzin miejsca zdarzenia. Dlaczego nie przeprowadzono badania widoczności tarczy D1 z okna lokomotywy? Czy to tylko niedopatrznie czy świadome zaniechanie? Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce przeprowadził wizję lokalną na okoliczność widoczności tarczy D1 „stój” z okna pojazdu trakcyjnego. Odległość z jakiej było ją widać gwarantowała pewne zatrzymanie pociągu nr 8102 przed rozjazdem.

Na stronie 33 ustaleń czytamy: „Po zaistniałym wypadku toromistrz otrzymał polecenie od naczelnika ISE Kutno o konieczności jak najszybszego zakończenia wymiany półzwrótnicy w celu przyspieszenia otwarcia toru nr 2.” Toromistrz zrealizował to polecenie choć nie zostało ono wydane przez przewodniczącego komisji. Jak potraktować działanie naczelnika i toromistrza w świetle zapisu paragrafu 5 instrukcji Ir-8, by miejsce zdarzenia zachować w stanie niezmiennym do czasu przybycia komisji? Nieznajomość przepisów czy działanie w celu ukrycia nieprawidłowości? Przecież obaj pracownicy PKP PLK S.A. musieli mieć świadomość, że zmienili stan położenia urządzeń stacyjnych (przełącznikownia) i torowych. W protokole końcowym brak jest informacji i wyjaśnień, że dokonany opis miejsca wypadku nie był zgodny ze stanem faktycznym w czasie i po wypadku, z uwagi na przeprowadzone naprawy.

Na stronie 50 protokołu ustaleń komisja stwierdziła, że zapisy par. 37 ust. 11 Ir-1 (R-1) są „zapisami nieściśłymi i mogącymi skutkować niewłaściwą interpretacją”. Stanowią one, że „o zmianie toru wjazdowego i wyjazdowego dla pociągów pasażerskich należy ponadto zawiadomić zainteresowanych pracowników właściwych przewoźników. Sposób powiadomienia zainteresowanych pracowników należy określić w regulaminie technicznym”. W uzasadnieniu komisja nie wyjaśnia na czym polegała niewłaściwa interpretacja. Naszym zdaniem w odniesieniu do maszynisty zapis jest jednoznaczny. Obowiązek wręczenia rozkazu „O” w przypadku zmiany toru wjazdowego należy do obowiązku zarządcy infrastruktury. Dlatego nie przekazanie maszyniście informacji o zmianie toru wjazdowego jest niewątpliwie jedną, jeśli nie jedyłą bezpośrednią przyczyną wypadku na stacji Krzewie. Można tylko dociekać, czy nie dopełnienie tego obowiązku przez dyżurnego ma coś wspólnego z nie nadaniem telegramu o zamknię-



DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW
Spółka z o.o.

31-505 Kraków, ul. Bosacka 6

tel./fax (012) 421 08 20, 421 95 78, 430 36 57
tel. (012) 393 54 81

Oferuje Państwu swoje usługi w zakresie:

- składu i grafiki komputerowej
- druku offsetowego
- oprawy introligatorskiej

Drukujemy na maszynach arkuszywych i zwojowych:

- wydawnictwa książkowe, czasopisma
- taryfy, katalogi, foldery reklamowe i kalendarze
- akcydensy: listy przewozowe, bilety, karty gwarancyjne itp.



SERDECZNIE ZAPRASZAMY

ciu toru i nie opracowaniem tymczasowego regulaminu. Instrukcja Ir-8 par.84. ust.14 w sposób jednoznaczny określa cyt." podstawą do rozpoczęcia robót jest zarządzenie zakładu linii kolejowych lub naczelnika sekcji eksploatacji po uzgodnieniu z zainteresowanymi jednostkami organizacyjnymi."

Dlaczego ponadto komisja zajmując się usprawiedliwieniem nieprawidłowego postępowanie dyżurnego ruchu nie napisała w oparciu o jakie postanowienia dyżurny może samodzielnie podejmować decyzję o zamknięciu toru w celu dokonania naprawy rozjazdu. Co z usprawiedliwieniem niedopełnienia przez niego obowiązku wynikającego z postanowień par. 54 instrukcji Ir-1. Określa on obowiązki dyżurnego ruchu w przypadku zamknięcia toru wjazdowego. Czy to kolejny przypadek „zapomnienia się” komisji?

Komisja uznała, że przyczyna wypadku leży po stronie maszynisty, pomimo stwierdzenia (s. 51, pkt 3–6), że całkowicie uległy zniszczeniu rozjazdy, część toru, urządzenia zewnętrzne srk oraz elementy urządzeń energetycznych. Powstałe zniszczenia uniemożliwiły komisji przeprowadzenie wszystkich wymaganych badań określonych w instrukcji Ir-15. Skąd 100-procentowa pewność komisji, wyrażona w treści pkt. 22 "po dokonaniu wszystkich możliwych badań do przeprowadzenia ponad wszelką wątpliwość stwierdzono prawidłowe działanie urządzeń srk w dniu

wypadku"? Na podstawie czego odczytano wskazania semaforów na gruncie skoro brak jest powtarzaczy obrazów z gruntu na nastawni? Dlaczego badania urządzeń srk dokonano 18.12.2008 roku, tj. sześć dni po wypadku? Jaki cel miało to opóźnienie? Zwracamy uwagę, że komisja powinna odpowiedzieć na pytanie: jaki był stan urządzeń w chwili wypadku, a nie w dniu wypadku lub kilka dni po wypadku. Dlaczego pominięto informację, jakich badań nie wykonano? Czemu ma służyć tak dokładny opis (s. 1 pkt 1 i 2) rozpoczęcia pracy przez maszynistę pociągu nr 8102 od wyjścia z domu z pominięciem pozostałych uczestników wypadku. Do dziś nie wiemy o której godzinie na miejsce pracy przybył np. toromistrz, czy monterzy automatyki.

Przykładów budzących wątpliwość co do prawidłowości wniosków z ustalania przyczyny wypadku jest zresztą dużo więcej. W myśl Ir-8 komisja powypadkowa ma za zadanie ustalenie przyczyny, okoliczności wypadku i wniosków zapobiegawczych. Tymczasem w ustaleniach komisji czytamy: „po stronie IZ Warszawa (czyli PKP PLK – przyp. autor) nie stwierdzono żadnych nieprawidłowości mających wpływ na przyczynę powstania wypadku.” Dlaczego komisja w swoich działaniach zajmowała się czynnościami nie leżącymi w jej kompetencji To nie tylko przekroczenie uprawnień przez jej członków, ale także dowód na nieznamość obowiązujących ich instrukcji. Wszak w par. 8 ust. 2 instr. Ir-8 czytamy: „ustalenie winnych i stopnia ich winy należy do pracodawcy po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego, w oparciu o ustalenia komisji.”

W całym materiale brakuje odniesienia się komisji do czasu rzeczywistego w porównaniu do zapisów czasu na taśmie prędkościomierza i zarejestrowanego przez urządzenie na nastawni. Określenie przez nią miejsca znajdowania się lokomotywy pociągu nr 8102 na szlaku w chwili podawania sygnałów na semaforach nie można uznać za wiarygodne. Tym samym nie można stwierdzić jednoznacznie jaki obraz semaforów był widziany przez maszynistę. Przy prędkości 120 km/h pociąg przebywa drogę 1000 m w ciągu 30 sekund. Jaka więc była różnica zarejestrowanych czasów? Brak odpowiedzi komisji na to fundamentalne dla ustalenia przyczyny i okoliczności wypadku pytanie rzuca kolejny cień na dokonanych ustaleniach.

W świetle powyższego mamy propozycję, aby do obowiązujących przepisów wprowadzić zapis, aby przewodniczący komisji powypadkowej ponosił odpowiedzialność prawną i materialną za skutki nieprawidłowego ustalenia przyczyny wypadku przez kierowany przez niego zespół. Przyczyniłoby się to do przestrzegania i pełnej realizacji instrukcji przez komisje powypadkowe.

**Komisja Obrony
Praw Pracowniczych**



Pod semaforem

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego za działania mające na celu utrzymanie wysokich standardów bezpieczeństwa na polskich kolejach.

Zarządy spółek PKP Intercity i PKP Przewozy Regionalne za wyniszczający konflikt, który może odbić się m.in. na pracownikach obu firm.

Grzegorzowi
Ilczukowi

wyraży głębokiego współczucia
z powodu śmierci

MAMY

składa
Prezydium
Rady Krajowej ZZM

HOMOR

– Hej Zenek. Zbieraj się i chodź do mnie, pogramy w szachy.

– Nie mogę. Żona mi zmarła.
– To dam ci grać czarnymi...

Delegacja kolejarzy przychodzi na spotkanie z ministrem.

– Panie ministrze, my w ogóle nie mamy pieniędzy!
– Trudno. Wchodźcie...

Spotykają się dwaj właściciele firm:

– Słuchaj, ty swoim pracownikom płacisz jeszcze pensję?
– Nie.

– Ja też nie. A oni mimo wszystko przychodzą do pracy?
– Zgadza się, przychodzą.

– U mnie też. Słuchaj, a może by tak pobierać opłaty za wejście?

Mąż po powrocie z pracy chwali się żonie:

– Dostałem na budowie papierkową robotę, kochanie.
– Cudownie! Mów mi szybko, co teraz będziesz robił?
– Trzepał worki po cemencie...

– Misiu – mówi mąż do żony – zaprosiłem kolegę na kolację.

– Co? Czyś ty zwariował?! W domu jest bałagan, nie poszłam po zakupy, naczynia są brudne i nie zamierzam gotować kolacji!

– Wiem.

– To po co zaprosiłeś kolegę na kolację?!

– Ponieważ myśli o żeniactwie.

Stara wdowa i wdowiec spotykają się od pięciu lat. Facet w końcu zdecydował się na oświadczenie. Kobieta szyb-

fraszki Jerzego Szuleca

Wolność

Najwięcej wolności mają Polacy
Ci najpracowitsi...
pozwalniani z pracy.

Na tarle

Jeżeli się nie wytrą
Trzeba będzie in vitro.

Edukacja

Ucz swoje dziecko, bo zrobić może
To co zobaczy w telewizorze.

Starość

Im więcej na liczniku
Tym mniej na silniku.

Przetarg

Wygrała oferta...
Z rąk do rak koperta.

ko odpowiedziała: „Tak”. Następnego ranka facet budzi się, ale już nie pamięta, jaka była odpowiedź. Zastanawia się:

– Była uszczęśliwiona? Chyba tak. A może nie? Śmiała się ze mnie.

Po godzinie daremnych prób przypomnienia sobie jak było naprawdę decyduje się zadzwonić do kobiety. Zawstydzony przyznaje, że nie pamięta odpowiedzi na propozycję małżeństwa.

– Och – ta odpowiada – tak się cieszę, że dzwonicz. Pamiętałam, że powiedziałam „tak”, ale zapomniałam komu...

Kącik filatelistyczny

Z okazji 120. rocznicy powstania lokomotywni w Nowym Sączu tamtejszy Oddział Rejonowy Poczty Polskiej wydał beznominatową kartkę pocztową.

W części ilustracyjnej znajdują się fotografie obiektu z różnych lat. Doskonale obrazują szerokie spektrum pojazdów trakcyjnych, które przewinęły się w tym okresie przez lokomotywnię. Wydaną w nakładzie tysiąca sztuk kartkę zaprojektował Leszek Zarzewski.

Urząd Poczty Nowy Sącz 8 wspólnie z PKP Cargo S.A. zorganizował 22 sierpnia br. Poczta Kolejową na trasie lokomotywnia Nowy Sącz – Muszyna. Wszystkie przesyłki przewiezione na tej trasie lokomotywą mają oprócz datownika dziennego UP Nowy Sącz 8 okolicznościowe stempeleki dodatkowe – niepocztowe.



Adam Murawski
83-110 Tczew
ul. Mickiewicza 8/3

(amur)

KRZYŻÓWKA NR 11/2009

Np. roraty	Strzępigo gaduła	13	Skierniewice lub Łomża Dawna broń drzewcowa	Krawiec-ka miara	Mańkut	W pasz-porcie Minera na pudry
15			Tworzy-wo sztuczne			
Prolog	Mroźna pora roku			Wymaga dowodu		
Drobina skalna	Zeruje na roślinie				12	16
			Kot w ciemne cętki Angaż			
8						
Ma symbol Cs	Harczer angielski Arabski książę			Organiczny rodnik kwasowy	14	Strata metalu przy topieniu
			Sifacz, atleta			Nad nią Gole-niów
3		4		10	7	
Do mycia lub w dominie				2	Do wrywania gwoździ	
			Państwo papieża			
	6					9
Dowcip, żart				Starogrecki instrument strunowy		
Dziecię-cy kurort		1			11	

Litery z ponumerowanych pól utworzą rozwiązanie

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16

Litery z ponumerowanych kratek utworzą rozwiązanie. Rozwiązania krzyżówki nr 11 prosimy nadsyłać do 6 grudnia 2009 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 10”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę niespodziankę. Rozwiązanie krzyżówki nr 10: „Lokomotywa spaliniowa”. Nagrodę otrzymuje **Dominika Lipińska ze Żnina**. Gratulujemy. Nagrodę wyślemy pocztą. Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.



Źródło: Autokarykatury, Andy B. Singer i Randy Ghent 2001, 2005.

Infolinia: 0 801 000 527

www.naturatour.pl



NATURA Sp. z o.o.
tour

Słońce jest tam gdzie my!

Natura Tour zaprasza na wczasy...
... do **Egiptu i Tunezji**

