



www.zzm.org.pl

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

Nr 6/94

CZERWIEC 2012



PR-IC-ZUZZ

Wywalczyliśmy! - Pakt 10 spraw dla bezpieczeństwa na kolei!

Walne Zebranie Delegatów KKZZ

Nie oddamy PR'owskich EZT Kolejom Śląskim!

Młodzi w ofensywie!



Polska kolej bezpieczeństwem stać będzie!

Na kolei teraz się dużo dzieje. Zawsze słyszymy, że podobno dużo dobrego, co jednak nie dziwi biorąc pod uwagę, że w naszym kraju właśnie trwają rozgrywki Euro 2012, w związku z czym nie można ludzi straszyć i zniechęcać do kolei. Na pewno Euro nam pomogło wizerunkowo - w końcu przestajemy czuć ten polski kompleks niższości - dworce, (przynajmniej te najbardziej „na widoku”) zaczynają wyglądać, jak na europejski kraj przystało. Okazuje się też, że jesteśmy w stanie przewozić pasażerów tak, żeby byli zadowoleni - w środku modernizacyjnej zawieruchy mamy tabor, który jeździ i nawet potrafimy poinformować podróżnych o której godzinie! Zatem to, co na zewnątrz zaczyna może jeszcze nie błyszczeć, ale zbliżać się do normalności. A w środku? Kwestie bezpieczeństwa, o które związkowcy walczą już latami - w końcu zostały potraktowane poważnie. 31 maja podczas Komisji ds. Bezpieczeństwa minister Nowak przedstawił pa-

kiet 10 spraw, które mają uzdrowić kwestie bezpieczeństwa na kolei. Cieszy nas to bardzo - pakiet zawiera większość postulatów, o które walczyliśmy. Ostatnie pasmo nieszczęśliwych wypadków na kolei, nasza pikietka w miesięcznicę wypadku pod Szczekocinami, niedawne „dyżury” związkowców pod ministerstwem transportu przyniosły w końcu efekty. Niemniej jednak tutaj chyba również w pewnym sensie Euro nam pomogło. Czy byłby pozytywny odźwięk tego wszystkiego, gdyby nie Euro? Można spekulować na ten temat, ale przecież o bezpieczeństwie na kolei mówimy nie od wczoraj, a więc jeśli nie Euro, to co spowodowało tą nagłą zmianę polityki kolejowych decydentów? Przecież jeszcze niedawno słyszeliśmy, że na kolei jest wspaniale - UTK ma wszystko, czego potrzebuje, żeby być regulatorem rynku, maszynistę można spokojnie wyszkolić w 3 miesiące, wszystko, co powinno działać działa albo za chwilę będzie - no ewentualnie kolejarze są niedouczeni - przeszkolmy ich jeszcze raz

i zrobimy więcej kontroli, to odczeka im się protestów... Teraz okazuje się, że jednak kolejowe przepisy trzeba ujednoczyć, znowelizować Ustawę o Transporcie Kolejowym, przygotować kolejną regulującą czas pracy personelu związanego bezpośrednio z ruchem pociągów - pytanie tylko kiedy to wszystko ma nastąpić, bo Euro, Euro i po Euro, a harmonogramu prac związanych z wdrażaniem tych wszystkich zmian, jak nie było, tak nie ma...

Za to ciepło się zrobiło, Polacy się zjednoczyli, wspólnie kibicowaliśmy naszej reprezentacji. Przecież zawsze tak było, że jesteśmy narodem gościnnym i potrafimy poczuć się „Gospodarzami”. A my ze swojego związkowego poletka kibicujemy również układowi zbiorowemu zawartemu z Przewozami Regionalnymi i Intercity, bo związkowcy też się jednoczą, żeby wygrać coś ważnego dla kolejarzkiej braci. I jak to mówią - w jedności siła!

*Życzymy przyjemnej lektury
(Red.)*

pod semaforem



Zarządy PR i IC za zawarcie Zakładowych Układów Zbiorowych Pracy



Polska reprezentacja piłkarska za zajęcie ostatniego miejsca w ramach rozgrywek grupowych Euro 2012



DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW

32-086 Węgrzoe, ul. Forteczna 20 A
Centrala, Sekretariat
e-mail: biuro@drukkol.pl
tel./fax : 12 298-04-00



Oferuje usługi w zakresie:

- ⊗ składu i grafiki komputerowej
- ⊗ druku offsetowego
- ⊗ oprawy inroligatorskiej

Wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami

TRADYCJA

KONKURENCYJNE CENY

PROFESJONALIZM

www.drukkol.pl

Rozmowy płacowe w Spółkach

Wzrost wynagrodzeń to hasło, które mu towarzyszy ogromne zainteresowanie i szybsze bicie serca. Komfort w tej sprawie dzięki przeprowadzonej w ubiegłym roku akcji strajkowej i podpisanemu porozumieniu mają pracownicy Przewozów Regionalnych. Od dnia 01 lipca 2012 r. zgodnie z jego zapisami i ostatnią decyzją Pani Prezes Małgorzaty Kuczewskiej-Łaski pracownicy otrzymają kolejną transzę podwyżki w wysokości 130 zł w uposażeniu zasadniczym średnio na zatrudnionego. Inną sytuację mamy w spółce Intercity, w której w dniu 5 czerwca 2012 Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych wspólnie z innymi związkami zawodowymi potwierdzili swoje żądanie podwyższenia wynagrodzenia o 380 zł z możliwością rozłożenia na raty, z tym, że pierwsza transza podwyżki w kwocie nie mniej niż 120 zł do uposażenia zasadniczego od dnia 1 sierpnia 2012r. Niestety nie udało

się osiągnąć porozumienia. Zapowiedziane jest kolejne spotkanie w tej sprawie. Pracodawca zadeklarował jednak wypłacenie dodatkowej premii w kwocie po 150 zł. dla pracownika, który w okresie od 7 czerwca do 30 czynnie uczestniczył w pracy przewozowej z wypłatą w miesiącu lipcu oraz za przepracowany miesiąc lipiec z wypłatą na 10 sierpnia. Podwyższonej premii nie otrzymają pracownicy ukarani karami porządkowymi za przewinienia, które wystąpiły w miesiącu czerwcu lub lipcu.

W spółce PKP CARGO Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych wspólnie z NSZZ Solidarność wystąpiły o wzrost wynagrodzeń w wysokości 200 zł do wynagrodzenia zasadniczego.

Po pierwszych rozmowach pracodawca w miesiącu czerwcu przyznał 200 zł dodatkowej premii średnio na zatrudnionego i zadekla-



rował wznowienie rozmów po dniu 1 lipca 2012r. Związki zawodowe mając świadomość istniejącej inflacji oraz coraz słabszej mocy nabywczej pieniądza nieustannie domagają się wzrostu wynagrodzeń. Niestety rozmowy są bardzo trudne i niewykluczone, że dla osiągnięcia porozumienia konieczne będzie zastrzeżenie naszych działań.

Leszek Miętek



naturalnie z nami

Naszą misją jest transport towarów i świadczenie usług logistycznych, przyjaznych i bezpiecznych dla środowiska. **Celem jest zapewnienie satysfakcji i zadowolenia klientów.**

Połączenie funkcji handlowych z eksploatacyjnymi pozwala nam elastycznie reagować na potrzeby rynku oraz rozszerzać ofertę, m.in. o usługi „door to door”, „just in time” oraz „szyte na miarę”.

Uruchamiamy nowe relacje w kraju i zagranicą, w głównych europejskich korytarzach transportowych. Realizujemy samodzielnie przewozy kolejowe w Niemczech, Czechach i na Słowacji.

Optymalizujemy systemy planowania i monitorowania przewozów. Wprowadzamy nowe, korzystne dla klienta zasady sprzedaży usług i atrakcyjne bonifikaty. **Wybierając nas, niezawodnie, szybko i prosto trafisz do celu.**

ZUZP

Na temat ZUZP dla Głosu Maszynisty wypowiedzi udzielił wiceprezydent ZZM Krzysztof Ciećka.

GM: Czy zawarcie zakładowego układu zbiorowego pracy to sukces czy porażka związków zawodowych?

KC: Zawsze to sukces, przecież zapisy kodeksu pracy unieważniają gorsze zapisy zakładowych aktów prawnych a to oznacza, że ZUZP musi zawierać zapisy bardziej korzystne dla pracowników. Proszę również pamiętać, że brak ponadzakładowego układu zbiorowego pracy stanowiącego do tej pory pewne ramy dla układów zakładowych nie ułatwia rokowań. Jak do tego dołożymy zapowiedzi o szykowanych zmianach do kodeksu pracy to odpowiedź na zadane pytanie jest oczywista.

GM: Jak długo trwały negocjacje układów w Intercity i Przewozach Regionalnych?

KC: W spółce Intercity pierwsze rozmowy rozpoczęły się pod koniec 2009 roku i w lipcu 2010 roku układ był gotowy do podpisania. Rada Krajowa ZZM swą uchwałą upoważniła Prezydenta ZZM do podpisania ZUZP w Intercity S.A. Tak też uczynił. Niestety jeden ze związków zawodowych odmówił podpisania i układ powędrował na półkę. Po kilku miesiącach powróciliśmy do rozmów nad treścią układu i znów brak zgody po stronie społecznej uniemożliwił sukces. Obecnie po kolejnej zmianie Prezesa Spółki (trzeci od chwili rozpoczęcia rokowań) jest wielka szansa, że układ wejdzie w życie. Co najważniejsze Rada Nadzorcza PKP Intercity S.A. wyraziła zgodę na podpisanie Układu przez Zarząd Spółki i ...

GM: No właśnie „i co”?

KC: I ten sam związek znów nie wyrażał zgody na podpisanie układu. Ci ludzie żyją chyba w innym świecie? Nie zauważają, że kolejne propozycje pracodawcy nie zawsze utrzymują obecne zapisy,

a następne albo będą gorsze albo nie będzie układu w ogóle. Pewnie każdy ze związków miałby wiele słusznych uwag co do treści, lecz przy stanowczym braku zgody pracodawcy każdy szukał innych rozwiązań, kompromisu by osiągnąć cel, przepraszam nie każdy - jeden nie. Każdy związkowiec biorący udział w rokowaniach powinien zdawać sobie sprawę z otoczenia w jakim się poruszamy. Oczywiście uzgodnione zapisy nie są szczytem marzeń, lecz populistyczne relacje z rokowań nie oddają rzeczywistości. Można odwlekać złożenie podpisu, można ludziom opowiadać bajeczki o swoich żądaniach, można w końcu ludziom mówić to co chcą usłyszeć lecz z prawdą nie będzie to miało nic wspólnego.

GM: Więc o co walczy ten jedyny?

KC: Pewnie o to samo co inne związki, czyli o najlepsze zapisy układowe. W zakładach obowiązują regulaminy pracy, które przy braku wspólnego stanowiska partnerów społecznych pracodawca może zmieniać dowolnie do stanu



kodeksowego. Dzisiaj mamy na to wyraźne przykłady, gdy nawet niektóre zapisy „przekraczają” kodeks pracy. Układ zbiorowy tworzy ramy prawa pracy, a w zakładzie w regulaminach można zawrzeć dokładniejsze zapisy - bardziej korzystne dla pracownika. Całe szczęście dla pracowników Spółki Intercity, że w końcu po długich perswazjach wszystkie związki zawodowe złożyły swój podpis pod układem.

GM: A w Przewozach Regionalnych?

KC: Tu rokowania trwały również ponad dwa lata i może fakt stabilności na stanowisku Prezesa a może fakt, iż ten jeden oporny jest właśnie w tej spółce zatrudniony powodował, że rokowania były trochę, powtarzam trochę spokojniejsze. Również Rada Nadzorcza wyraziła zgodę na podpisanie przez Zarząd Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy i co najważniejsze przedstawiciele związków zawodowych również złożyli swoje podpisy. W Przewozach Regionalnych część dodatków będzie wypłacana w postaci tzw. premii stałej. Po wejściu układu np. maszynista za prowadzenie pociągu otrzyma dodatkowe wynagrodzenie w tej samej wysokości bez względu czy będzie prowadził pociąg jednoosobowo czy w obsadzie dwuosobowej. Szczegółowo jest to pisane w Porozumieniu o zawarciu ZUZP.



GM: Ważnym dodatkiem do Zakładowych Układów Zbiorowych Pracy są Protokoły wprowadzające, co one zawierają?

KC: W Spółce PR podpisano wspomniane wyżej Porozumienie, w którym w trybie art. 9 KP wyjaśniono część zapisów nowego układu ponieważ, jak pokazało życie, nie zawsze w poszczególnych zakładach dyrektorzy tak samo interpretowali te same zapisy. Ważnym elementem jest waloryzacja wspomnianej premii stałej.

W Intercity natomiast uregulowano sprawę premii dla pracowników bezpośredniej obsługi podróżnych, sprawę ryczałtu dla drużyn pociągowych (dotychczas różnie to interpretowano w zakładach) i wreszcie wyjaśniono sprawę dodatku kilometrowego dla pociągów

których prędkość rozkładowa przekracza 130 m/h. Zarówno w PR jak i w IC strony deklarują rozpoczęcie prac nad nowym systemem wynagrodzeń pracowników.

GM: Jak wygląda sprawa ZUZP w innych spółkach?

KC: Trwają prace nad nowym układem zbiorowym pracy w Kolejach Mazowieckich. W tej chwili na żądania związkowców odpowiednich zapisów pracodawca zamilkł, trochę chyba go zatkało i rozmowy stanęły w miejscu. Mam nadzieję, że po zakończeniu Euro ruszą dalej. W pozostałych spółkach układy zakładowe obowiązują, są lepsze, są gorsze ale są i jak wspomniałem na początku każdy układ zbiorowy pracy jest ustawowo lepszy od kodeksu pracy.

(Red.)



4 stanowiska OPZZ dotyczące bieżącej polityki rządu z dnia 13 czerwca

W sprawie prezydenckiego projektu nowelizacji ustawy z dnia 5 lipca 1990 roku - Prawo o zgromadzeniach Rada OPZZ wyraża sprzeciw wobec planów zmiany zapisów ustawy - Prawo o zgromadzeniach - Zaproponowane w projekcie prezydenckim rozwiązania prawne znacznie ograniczają konstytucyjne prawa człowieka do wolności organizowania pokojowych zgromadzeń. Szczególnie dziwi zamiar wydłużenia z 3 do 6 dni czasu na zgłoszenie zgromadzenia, co w rezultacie utrudni organizowanie manifestacji w reakcji na bieżące wydarzenia. Czyżby to kolejna próba rządu mająca na celu zamknięcie Polakom ust? Projekt zawiera też zapis dający prawo odmowy udzielenia zgody na zgromadzenie, jeżeli w tym samym miejscu i czasie zaplanowana jest inna manifestacja. W efekcie tego uprawnione organy będą mogły uniemożliwić każdą manifestację, której nieprzychylnie są władze. W związku z tym Rada OPZZ zwraca się z apelem o nieuchwalanie prezydenckiego projektu, gdyż w znacznym stopniu ogranicza on prawa obywatelskie i uderza w konstytucyjną zasadę wolności zgromadzeń.

W sprawie rosnącego ubóstwa i rozwarstwienia społecznego - GUS opublikował dane dotyczące poziomu zamożności Polaków, a raczej poziomu ubóstwa. Do rąk niepełna 1/5 obywateli trafia ponad 40% dochodów całego społeczeństwa, a już 7% Polaków żyje poniżej granicy skrajnego ubóstwa. Rada OPZZ domaga się od rządu przyjęcia rozwiązań przeciwdziałających pogarszającej się sytuacji ekonomicznej pracowników i rozwarstwienia społecznego i wnosi o rozpatrzenie zgłaszanych wcześniej przez OPZZ propozycji rozwiązań w tej sprawie.

W sprawie kwot kryteriów dochodowych i wysokości świadczeń

rodzinnych - przyjęte 16 maja 2012 roku przez Radę Ministrów propozycje weryfikacji kwot kryteriów dochodowych i wysokości świadczeń rodzinnych zawartych w ustawie z dn. 28 listopada 2003 r. o świadczeniach rodzinnych (Dz. U. z 2006 r. Nr 139, poz. 992 ze zm.) są skandalicznie niskie!

Kwoty progów dochodowych:

- od listopada 2012 - 539 złote na osobę (623 złote w rodzinie z dzieckiem niepełnosprawnym),
- od listopada 2014 - 574 złote na osobę (664 złote w rodzinie z dzieckiem niepełnosprawnym)

Te progi oraz zasiłki rodzinne nie odzwierciedlają nawet wzrostu cen towarów i usług w okresie od przyjęcia ustawy. W związku z tym Rada Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych domaga się podniesienia progu dochodowego uprawniającego do świadczeń rodzinnych do kwoty 734 zł na osobę w rodzinie i 872 zł na osobę w rodzinie z dzieckiem posiadającym orzeczenie o niepełnosprawności oraz podwyższenia zasiłków i dodatków do zasiłku rodzinnego adekwatnie do wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych w latach 2006 - 2012.

W sprawie waloryzacji emerytur i rent w 2013 roku - dla powstrzymania pogarszającej się sytuacji materialnej emerytów i rencistów Rada OPZZ domaga się zabezpieczenia w projekcie budżetu niezbędnych środków na:

- przeprowadzenie waloryzacji świadczeń w oparciu o wskaźnik inflacji powiększony o co najmniej 50% realnego wzrostu płac.
- wyrównanie od 1 marca 2012 roku do poziomu 5,04% podwyżki świadczeń tym osobom, które na skutek waloryzacji kwotowej otrzymały świadczenia w niższej wysokości.

(Red.)

Ustawa emerytalna w Trybunale Konstytucyjnym

19 czerwca SLD oraz OPZZ złożyły do Trybunału Konstytucyjnego wniosek dotyczący zbadania zgodności z Konstytucją ustawy podwyższającej wiek emerytalny kobiet i mężczyzn do 67 roku życia. Opinie prawników OPZZ w tej sprawie potwierdzają, że ustawa emerytalna nie jest zgodna z ustawą zasadniczą. Odbiera między innymi prawa nabyte. Zdaniem SLD i OPZZ duże wątpliwości budzi sama forma i sposób przeprowadzenia reformy. Wszystkie negatywne skutki związane z naprawą niewydolnego systemu państwo przyniosło na obywateli. Według Jana Guza, jeśli Trybunał Konstytucyjny nie będzie się kierował żadnymi kwestiami politycznymi, to ustawa powinna zostać odesłana do parlamentu do poprawki.

Nie zgadzamy się na sprzedaż EZT Kolejom Śląskim! Czy będzie strajk?

W ostatnich dniach Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych dowiedziała się o planie Przewozów Regionalnych dotyczącym sprzedaży EZT Kolejom Śląskim. Konfederacja stanowczo sprzeciwia się tego typu praktykom, tym bardziej, że działanie marszałka województwa śląskiego polegające na przekazywaniu obsługi połączeń własnej spółce (bez przetargu!) bezpośrednio ogranicza konkurencyjność rynku i grozi utratą miejsc pracy Koleżankom i Kolegom zatrudnionym w Śląskim Zakładzie Przewozów Regionalnych. Postępowanie PR bezpośrednio uderza w interesy pracowników, dlatego KKZZ wystosowała dnia 14 czerwca pismo do pani prezes Małgorzaty Kuczewskiej - Łaski, w którym informuje, że tego typu działania będą zerwaniem porozumienia zawartego w ramach sporu zbiorowego z dnia 24 sierpnia 2011r. W w/w porozumieniu była mowa o braku zgody nawet na wydzierżawienie taboru Kolejom Śląskim, nie mówiąc już o jego sprzedaży. Wobec powyższego - sprzedaż taboru PR Kolejom Śląskim spowoduje natychmiastowe odwołanie strajku!

Rady Zakładowe ZZM obradują w nowej siedzibie

W naszej nowej siedzibie sporo się ostatnio dzieje. Zgodnie z propozycją Prezydium Rady Krajowej ZZM zachęcającą do odbycia wyjazdowych posiedzeń Rad Maszynistów organizacji zakładowych w nowej siedzibie ZZM szereg organizacji już skorzystało z tej okazji i wiele zarezerwowało sobie terminy na spotkania w najbliższym czasie. Oczywiście wizyta Kolegów w nowej siedzibie oprócz waloru merytorycznej dyskusji daje też możliwość zapoznania się szerszej reprezentacji ZZM z naszym domem związkowym.

Poniżej (w telegraficznym skrócie) przedstawiamy Wam kalendarium z ostatniego miesiąca i najważniejsze sprawy poruszane podczas spotkań Rad Zakładowych.

30.05 - obradowała Rada białostockiego ZZMK - podczas spotkania poruszano kwestie harmonogramów pracy. Nasi koledzy mają czym się pochwalić - wywalczyli zmiany, wg których numerują służby i przestrzegają zachowania ich kolejności w harmonogramie każdego maszynisty. Skonstruowanie nowego harmonogramu służy przestrzeganiu zasad równego traktowania w zatrudnieniu i kwestii sprostania wymogom bezpieczeństwa w ruchu kolejowym - jest to ważne głównie dla dojeżdżających maszynistów - pozwala im zachować rzeczywisty wypoczynek. Nie ukrywajmy również, że nowy harmonogram ma wymierny wpływ na wynagrodzenia. Dyrektor Mazowiecko - Podlaskiego Zakładu Spółki PKP Cargo w Białymstoku pan Marek Kasperowicz wykazał się dużym zrozumieniem dla argumentów strony społecznej i decyzja o zmianie harmonogramów pracy zapadła niemal błyskawicznie. Pomocną dłoń w tej sprawie podał związkowcom również dyrektor pionu eksploatacyjnego pan Dariusz Łobejko. Z kolei

W PKP Intercity dyrektor Zakładu Centralnego - pan Michał Zamorski, po wysłuchaniu argumentów związkowców zarządził dokonanie zmian w harmonogramach pracy, które wprowadzono w ciągu 1 dnia! Jest to niewątpliwie sukces naszych kolegów z białostockiego ZZM, ale jak mówi sam przewodniczący Tadeusz Pleskot - Nie byłoby to możliwe, gdyby nie ostatnie wystąpienia prezydenta Leszka Miętka w prasie i telewizji podczas których wielokrotnie podnosił konieczność priorytetowego potraktowania spraw bezpieczeństwa w ruchu kolejowym, czego elementem są również właściwie przygotowane harmonogramy pracy. Białostocka Rada Zakładowa Maszynistów podjęła również uchwałę o zwiększonej składce na nową siedzibę - 1000zł - dziękujemy!

11.06 - obradowała Rada MZZ z Katowic, Częstochowy oraz Koło ZZM w Czechowicach - Dziedzicach. Najważniejszą sprawą podczas spotkania było omówienie polityki wobec Kolei Śląskich - jeżeli marszałek województwa śląskiego chce przekazać obsługę wszystkich

linii swojej spółce, to powinien zawrzeć porozumienie z Przewozami Regionalnymi w kwestii respektowania Układu Zbiorowego Pracy na podstawie paragrafu 23¹ Kodeksu Pracy - i oto właśnie toczą się teraz boje na Śląsku.

18.06 - odbyła się Rada ZZM Cargo Warszawa - podczas spotkania omówiono kwestie organizacji zbliżającego się Dnia Maszynisty oraz efekty ostatnich dyżurów pod Ministerstwem Transportu, a zwłaszcza osiągnięte dzięki nim cele. Ważnym elementem spotkania były również harmonogramy pracy - ponieważ zapotrzebowanie pracodawcy na wykonywanie pracy przez maszynistów spadło w ostatnim okresie, w związku z tym pojawił się problem z regulowaniem normy godzin za pomocą urlopów wypoczynkowych - To jest niedopuszczalne, maszynistów trzeba uświadaczać w obowiązkach, które leżą po stronie pracodawcy - powiedział przewodniczący Edmund Machal. O najważniejszych sprawach z kolejnych Rad Zakładowych ZZM odbywających się w siedzibie ZZM w Warszawie będziemy Was informować na bieżąco.

(Red.)



Potrzeba realnych, konkretnych decyzji, a nie tylko zaklinania rzeczywistości... czyli Walne Zebranie Delegatów KKZZ



24 maja w nowej siedzibie ZKM odbyło się Walne Zgromadzenie KKZZ. Powodem spotkania był kolejny z całej czarnej serii, która miała miejsce ostatnio, wypadek z 23 maja, kiedy to w Warszawie pociąg Kolei Mazowieckich i SKM Warszawa zderzył się czołowo. To była bardzo groźna sytuacja, całe szczęście, że skutki wypadku nie były tragiczne. - W następstwie tego zdarzenia doszło do dużego wzburzenia w środowiskach kolejarskich. Było wiele telefonów do Rady Krajowej ZKM z prośbą o interwencję. Z wszystkich przeprowadzonych tego dnia rozmów wynikała jedna, zasadnicza intencja - trzeba, aby w kwestiach bezpieczeństwa kolejarzy się zradykalizowali i wzięli sprawy w swoje ręce. Wobec takiej sytuacji, do zwołanego w normalnym trybie posiedzenia KKZZ zaplanowanego na następny dzień, do programu obrad został dołożony punkt mówiący o tym, że jeżeli działania

w sferze bezpieczeństwa nie będą radykalne i szybkie (o czym była już mowa 3 kwietnia podczas manifestacji pod kancelarią premiera) to KKZZ nie wyklucza wstrzymania ruchu pociągów. - Ustaliliśmy, że nie możemy dopuścić do takiej sytuacji, w której podróżny coraz bardziej boi się wsiąść do pociągu - tracą na tym przewoźnicy, traci na tym kolej. Przez ostatni miesiąc od złożenia petycji pewne działania resortu zostały podjęte, natomiast my, jako kolejarze uważamy, że są one niewystarczające i potrzeba pilnych, realnych decyzji zarówno resortu jak i Urzędu Transportu Kolejowego. Nie podzielamy również opinii wyrażonej w odpowiedzi na naszą petycję, podpisanej przez pana ministra Massela, że za brak dostatecznych środków na inwestycje infrastrukturalne winę ponosi Unia Europejska, natomiast UTK ma pełną kontrolę nad stanem bezpieczeństwa. My uważamy, że

nieprawidłowości w finansowaniu infrastruktury drogowej w stosunku do kolejowej wynikają przede wszystkim z polskich decyzji budżetowych, natomiast UTK ma niewystarczające instrumenty prawne i kadrowe do tego, aby podejmować konkretne decyzje w obszarach bezpieczeństwa. Kwestia zatrzymania ruchu pociągów z uwagi na stan bezpieczeństwa z naszej strony nie jest celem samym w sobie. Nie chcemy również, aby ta kwestia i batalia o bezpieczeństwo na polskich torach były w jakikolwiek sposób utożsamiane z bieżącą przepychanką polityczną, czy też z turniejem Euro. Postanowiliśmy, że decyzja w sprawie zatrzymania ruchu pociągów zapadnie po 1 lipca, czyli po Euro, jeżeli do tego czasu nie będzie realnych i rzeczywistych działań ze strony resortu i Urzędu Transportu Kolejowego. - powiedział podczas konferencji prasowej zorganizowanej po zakończeniu obrad Konfede-



racji prezydent ZZM Leszek Miętek. Dodatkową, priorytetową sprawą poruszaną podczas spotkania z dziennikarzami była kwestia czasu pracy - Oczekujemy konkretnych decyzji likwidujących terroryzm związany z gwałceniem czasu pracy pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, bo mamy sytuację, że w majestacie prawa wielu przewoźników dzisiaj zatrudnia pracowników, którzy pracują praktycznie 24-godziny na dobę - to jest bardzo zapalna sprawa na tą chwilę - powiedział Leszek Miętek.

W dniu posiedzenia na urząd prezesa UTK został wybrany pan Krzysztof Dyl. - Cieszymy się, że ten Urząd ma w końcu prezesa, któremu życzymy dobrze i mamy nadzieję, że z impetem ruszy on do walki o bezpieczeństwo na polskiej kolei. Wśród nas - pracowników związanych z tym bezpieczeństwem na pewno będzie miał on sojuszników. - powiedział Leszek Miętek.

Pomimo zapewnień ministra Massela, jakoby w UTK wszystko było w porządku, my uważamy, że urząd miał jak do tej pory związane ręce. Przykładów tego stanu rzeczy nie trzeba daleko szukać, wystarczy przywołać chociażby wskazania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych po wypadku w Białymstoku, które mówiły, że firma, która wynajmowała maszynistów nie miała do tego prawa, a do dzisiaj funkcjonuje ona na rynku. To rzeczywiście anormalna sytuacja, że UTK nie ma do tej pory

instrumentów prawnych, żeby wyeliminować tego typu nieprawidłowości. Mamy nadzieję, że z chwilą powołania nowego prezesa UTK takie anomalie raz na zawsze znikną z polskich torów. Podczas konferencji była również mowa o tym, że UTK trzeba doposażyć w kompetentne kadry - specjalistów, którzy będą zdolni do realnej kontroli zarówno operatorów, jak i przewoźników. Jak wiemy na kolei pojawiają się coraz częściej menedżerowie, którzy nie mają ani wyobraźni, ani świadomości, czym mogą skutkować oszczędności na kwestiach bezpieczeństwa. Jeżeli w takiej sytuacji UTK nie będzie miał wystarczającej ilości kadr mogących szybko wyeliminować tego typu sytuacje, to niestety w dobie kryzysu możemy się spodziewać coraz większej ilości takich „oszczędności”. Cięcia w tej sprawie są niedopuszczalne

i będziemy z nimi z całą stanowczością walczyć!

Osobnym tematem spotkania z prasą była kwestia instalowania na większości linii kolejowych w Polsce Europejskich Systemów Bezpieczeństwa, które są w stanie wyeliminować błąd ludzki, co jest tym ważniejsze, że przy obecnym nawarstwieniu procesów inwestycyjnych i naprawczych o tragiczną w skutkach pomyłkę wcale nie jest ciężko. Potrzebujemy systemów wspomagających decyzje ludzkie w sytuacjach ekstremalnych, jakimi są ciągłe zmiany w ruchu spowodowane modernizacjami i korektami rozkładu jazdy. Logiczne jest, że tak duże nasilenie tego typu problemów poszerza obszary możliwości popełnienia błędu.

Rezultatem posiedzenia Konfederacji było również wystosowanie apelu do wszystkich pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego o nadzwyczajne, rygorystyczne przestrzeganie zasad bezpieczeństwa i reagowanie na najmniejsze odchylenia od normy w tym obszarze. Pomimo, że nasze działania przyniosły już swoje rezultaty - (minister Nowak ogłosił 31 maja pakt 10 spraw dla bezpieczeństwa na kolei), nasz apel jest nadal aktualny - w przypadku wystąpienia jakichkolwiek nieprawidłowości liczymy na Wasze zaangażowanie w ich ujawnianie, co pozwoli, mamy nadzieję, uniknąć kolejnych wypadków.

(Red.)



Pakt 10 spraw dla bezpieczeństwa na kolei

Od poniedziałku 28 do czwartku 31 maja członkowie ZMM uczestniczyli w dyżurach pod Ministerstwem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej - wobec ostatniej czarnej serii wypadków na kolei była to aktywna forma protestu - w kwestii bezpieczeństwa nie będziemy szli na kompromisy! Na efekty tych działań nie trzeba było długo czekać - sprawą zainteresowały się media i lokalni decydenci.



31 maja w Ministerstwie Transportu odbyło się spotkanie Komisji ds. Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego z udziałem ministra Sławomira Nowaka, podsekretarza stanu Andrzeja Massela, prezesa UTK Krzysztofa Dyla i Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Tadeusza Rysia - podczas jej obrad doczekaliśmy się w końcu wymiernego efektu naszej pracy - pakietu 10 kluczowych kwestii dla bezpieczeństwa na kolei.

- Nie ma ważniejszej sprawy dla ludzi odpowiedzialnych za transport publiczny, niż kwestie bezpieczeństwa kolejowego. Codziennie setki tysięcy Polaków podróżuje polskimi kolejami różnych przewoźników. Przewozimy całe mnóstwo towarów po polskich torach - w związku z tym na-



tężenie ruchu rośnie, potrzeby rosną i w ślad za tym muszą podążać również zmiany technologiczne i prawne jeśli chodzi o bezpieczeństwo na kolei. - tymi słowami otworzył obrady

Komisji minister transportu Sławomir Nowak definiując następnie 2 główne obszary zmian na kolei - czyli tzw. działania twarde i miękkie. Do tych pierwszych ma się zaliczać cała modernizacja kolei - rewitalizacja linii kolejowych, naprawa i zakup nowego taboru dla PKP Intercity i przewoźników regionalnych, wymiana i zakup rozjazdów kolejowych i podniesienie standardów bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych (planowana jest modernizacja ok. 2000 przejazdów do 2014r.), wprowadzenie systemu ETCS przy współpracy również z partnerami zagranicznymi, którzy mają największe doświadczenie w tym względzie - czyli Hiszpanami, Holendrami i Włochami. Z kolei obszar miękkie ma zawierać pakt 10 spraw dla bezpieczeństwa, który ma być realizowany w krótkim i średnim horyzoncie czasowym. - Mamy świadomość, że zakres potrzeb jest bardzo duży, staramy się koncentrować na tych odcinkach, gdzie ten efekt będzie osiągnięty najszybciej i gdzie jest najgorzej. Zależy nam na ograniczeniu liczby usterek, na inwesty-



cjach w nowe rozwiązania techniczne poprawiające bezpieczeństwo, zależy nam na konsekwentnym wdrażaniu systemu ETCS wykorzystując doświadczenia kolei europejskich,



Nad spokojnym przebiegiem obrad czuwały piękne panie posterunkowe

jak i na programie poprawy bezpieczeństwa na przejazdach - mówił podsekretarz stanu Andrzej Massel. To nasza determinacja sprawiła, że pan minister odniósł się do kwestii, które wskazywaliśmy, a które odnoszą się bezpośrednio do bezpieczeństwa ruchu pociągów. Ten 10 punktowy plan w większości wpisuje się w nasze od dawna podnoszone postulaty:

1. Wzmocnienie roli Urzędu Transportu Kolejowego poprzez zwiększenie jego budżetu o 50% rozbudowę aparatu kontrolnego - wiele razy wskazywaliśmy na to, że brak kontroli powoduje oszczędności na kwestiach bezpieczeństwa. - Mówimy o kompetencjach przyznawanych prezesowi UTK do tego, żeby mógł wydawać instrukcje oraz wytyczne z zakresu bezpieczeństwa w transporcie ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień takich, jak ruch kolejowy, sygnalizacja, hamulce, urządzenia radiot łączności i wszelkie dokumenty dotyczące obowiązków maszynistów i dyżurnych ruchu, jak i eksploatacji i utrzymania pojazdów kolejowych - mówił Andrzej Massel. Do publicznej wiadomości mają też być podawane zalecenia UTK. Ważnym elementem zmian ma być odciążenie Urzędu od czynności biurokratycznych, takich jak np. odbiory poszczególnych rozjazdów. Chodzi o to, żeby wkład UTK

koncentrował się tam, gdzie rzeczywiście można wykryć nieprawidłowości i pomóc przewoźnikowi, czy zarządcy infrastruktury je wyeliminować.

2. Masowe kontrole - będą one dotyczyć badania czasu pracy i dokumentacji przewoźniczej - wielokrotnie mówiliśmy o nieprawidłowościach w tym obszarze zwłaszcza właśnie w kwestii przekraczania czasu pracy.

3. Szkolenia pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego do końca 2012 roku - przewoźnikom w tej kwestii można wiele zarzucić - szczególnie tym spoza grupy PKP.

4. Ujednoczenie instrukcji i przepisów, które będą dotyczyły wszystkich przewoźników - na dzień dzisiejszy przewoźnicy sami sobie je opracowują - ma się tym zająć Urząd Transportu Kolejowego do końca lipca 2012r. - Przy korekcie przepisów nie możemy robić zmian gwałtownych nie popierając ich odpowiednimi analizami. Te przepisy w codziennej praktyce są stosowane przez dziesiątki tysięcy ludzi, a każda zmiana wymaga też wdrożenia do praktyki - czyli szkoleń, instruktarzy i pouczeń. To jest pewien system i trzeba to robić bardzo rozsądnie. Ogólny kierunek wskazaliśmy - czyli maksymalne możliwe ujednoczenie instrukcji dla maszynistów i dyżur-

nych ruchu. Chcemy zainicjować przy udziale przewoźników, zarządcy i UTK utworzenie podręczników z komentarzami - chodzi o to, żeby zbiory przepisów były jak najłatwiejsze w stosowaniu, żeby ta wiedza była powszechna. Zwracam też uwagę na komentarze, bo pewne sytuacje wymagają wyjaśnienia, poparcia przykładami - mówił Andrzej Massel.

5. Nowelizacja Ustawy o Transporcie Kolejowym, która określi wymogi dla ośrodków szkoleniowych oraz ujednotorczy program i czas szkoleń. Bardzo ważnym elementem w tej nowelizacji mają być zapisy dotyczące wynajmowania maszynistów, co będą mogli robić wyłącznie przewoźnicy, a nie pośrednicy pracy tymczasowej. - Istotny tutaj jest mechanizm identyfikacji maszynistów, którzy wykonują czynności na rzecz więcej niż jednego przewoźnika - Chodzi o to, żeby mieć nadzór nad czasem pracy, mówimy tutaj o procedurze współpracy pomiędzy przewoźnikami a UTK, w tym miejscu możliwe jest wykorzystanie takiego instrumentu jak oświadczenie maszynistów składane pod groźbą odpowiedzialności karnej. W tych oświadczeniach maszynista powinien napisać prawdę, jeżeli podejmuje pracę u innego pracodawcy - mówił Andrzej Massel.

6. Nowa ustawa o warunkach i czasie pracy personelu związanego bezpośrednio z ruchem pociągów. Po wejściu w życie tej ustawy maszyniści nie będą już pracować po 24 godziny na dobę. - W pełni zgadzam się z postulatem strony związkowej, że czas dojazdu maszynisty do pracy powinien być wliczony do jego czasu pracy - do dyskusji w jakim wymiarze - 50,70 czy 100% - powiedział minister Nowak.

Ta ustawa ma być przygotowana w nieco dłuższym horyzoncie czasowym. Zbierze ona i doprecyzuje niektóre zagadnienia dotychczas występujące w różnych aktach prawnych - przede wszystkim w Ustawie o Transporcie Kolejowym. Jej celem będzie zwiększenie bezpieczeństwa na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu.



Właśnie w tej ustawie możliwe by było również ujednoczenie systemu szkoleń i regulacja spraw związanych z doskonaleniem zawodowym, egzaminami, zasadami zatrudniania maszynistów na umowy o pracę, czasem pracy maszynistów i dyżurnych ruchu oraz kwestią pouczeń i egzaminów okresowych. W pracach nad nią ministerstwo transportu liczy na zaangażowanie zarządcy infrastruktury, przewoźników i partnerów społecznych.

7. Odbudowa szkolnictwa zawodowego. W związku z obserwowanym procesem luki pokoleniowej w kadrach kolejowych ministerstwo podjęło już rozmowy z MEN i PKP PLK na temat zdefiniowania w najbliższych latach potrzeb na personel u przewoźników i zarządcy infrastruktury. Od 1 września 2013r. ma ruszyć masowy program dodatkowych klas kolejowych w technikach, a jeśli będzie zapotrzebowanie, to możliwe jest nawet otwarcie kolejowych szkół technicznych. - Potrzeby już zgłoszone do nas pokazują, że to ma sens - w ciągu najbliższych 5 lat (tylko zarządca infrastruktury i 2 dużych przewoźników kolejowych) będą potrzebowali ok. 6000 pracowników - to jest bardzo dużo i jest to potężne zadanie dla resortu edukacji, a my będziemy w tym pomagali - mówił Andrzej Massel.

8. Rozszerzenie pakietu szkoleń

w oparciu o PKP PLK, zakup symulatorów dla maszynistów i dyżurnych ruchu.

9. Poprawa dyscypliny pracy - do łask mają wrócić mundury, planuje się zakaz używania telefonów komórkowych w czasie jazdy, zakaz posiadania telewizorów na nastawniach oraz kontrolę pracy załogi poprzez monitoring.

10. Wdrożenie e-licencji, czyli centralnego rejestru maszynistów, co zapobiegnie w przyszłości sytuacjom, w których personel związany z bezpieczeństwem ruchu pociągów pracuje na kilku etatach bez wypożyczynku - wprowadzenie centralnego rejestru powinno rozwiązać ten problem.

Na posiedzeniu Komisji ds. Bezpieczeństwa przedstawiciele UTK poinformowali o przeprowadzeniu nadzwyczajnej kontroli po wypadku w Szczekocinach dotyczącej bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Skala kontroli objęła 7 zakładów linii kolejowych zarządcy infrastruktury PKP PLK - 33 stacje i posterunki odgałęźne, 8 zakładów 2 przewoźników - Intercity i Przewozów Regionalnych. Kontrolowano wszystkie aspekty prowadzenia ruchu - pierwszą rzeczą była aktualność i prawidłowość regulaminów technicznych stacji. Następnie zgodność obsad posterunków z zapisami w regulaminach technicznych - stwierdzono 1 przypadek

braku zgodności. Kontroli podlegało również przestrzeganie zasad prawidłowego prowadzenia ruchu kolejowego na posterunkach nastawczych, co wiąże się bezpośrednio ze stanem infrastruktury - ten aspekt wypadła dosyć niekorzystnie. Stwierdzono 1 rażący przypadek nieprzestrzegania prawidłowego prowadzenia ruchu, który jest jednocześnie klasycznym przykładem bezpośredniego związku ze stanem infrastruktury - była to stacja Trzebinia - wyniki tej kontroli przyniosły natychmiastową reakcję ze strony UTK - wprowadzono bardzo duże obostrzenie, zmniejszono prędkość przejazdową, wydano zalecenia, które (według UTK) prawie w 100% zostały już zrealizowane.

Zakres działań koniecznych do przywrócenia właściwego, dostatecznego stanu był w tym przypadku bardzo duży. Następną sprawą było wprowadzenie i stosowanie obostrzeń w prowadzeniu ruchu pociągów - chodziło o urządzenia sterowania ruchem - stwierdzono przypadki usterek na 20 stacjach. Przedmiotem kontroli był też sposób i poprawność nadzoru zarządcy infrastruktury nad działalnością pracowników zatrudnionych na posterunkach. Wykryto tutaj nieprawidłowości w 7 stacjach i posterunkach odgałęźnych. Kolejna sprawa to szkolenia okresowe - podczas przeprowadzonych kontroli nie stwierdzono ewidentnych przypadków braku kompetencji czy też niewłaściwego przygotowania pracowników. Jednak należy wyraźnie zaznaczyć, że istnieje pewien niedostatek szkoleń, które są wynikiem wprowadzanych zmian do systemu, które wynikają ze zmian organizacji ruchu wprowadzanych w związku z modernizacjami. Jeśli chodzi o realizację przez PKP PLK rekomendacji Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych - nieprawidłowości nie stwierdzono. Każda z kontroli ocenia stan infrastruktury. Zarówno kontrole przeprowadzone przed Szczekocinami, jak i po pozwalają na podsumowanie tego stanu - dobry - 36%, stan dostateczny - 34%, stan niezadowolający - ok. 30%. Corocznie wprowadza

się obostrzenia wynikające ze stanu technicznego infrastruktury, jak również są odcinki wyłączane z eksploatacji.

Podczas komisji wspomniano też o Systemach Zarządzania Bezpieczeństwem - który jest w trakcie inkubowania i doskonalenia w spółkach kolejowych. Dopiero w tym roku regulacje dotyczące systemu z poziomu europejskiego zostaną zamknięte. Cały system kolejowy czeka obecnie na 2 rozporządzenia - jedno dotyczące nadzoru nad SMS-em, a drugie będzie dotyczyło jego monitorowania. - W Systemach Zarządzania Bezpieczeństwem chodzi również o to, żeby wypracować wskaźniki, które pozwalają realnie śledzić jaką mamy sytuację - np. takim wskaźnikiem może być liczba jazd na sygnał zastępczy w stosunku do ogólnej liczby przebiegów pociągowych - mówił Andrzej Massel.

Trzeba nadmienić, że kontrole UTK odbywają się całorocznie. Ostatnio kontrolowany był czas pracy maszynistów i łączność między maszynistami, a dyżurnymi ruchu, równolegle prowadzone były kontrole przygotowań do Euro. Pozostaje mieć nadzieję, że wzmocniony kadrowo i prawnie UTK będzie niebawem rzeczywistym regulatorem rynku kolejowego.

Prezydent ZZM Leszek Miętek podsumował pakiet 10 spraw dla bezpieczeństwa następująco: - Z dużą satysfakcją wysłuchałem listy 10 priorytetowych działań dotyczących bezpieczeństwa ruchu kolejowego, bo one wpisują się dokładnie w to, o czym od dawna mówimy. Jeśli chodzi o mnie, to widziałbym jeszcze uzupełnienie tej listy o 2 bardzo ważne elementy - kwestię weryfikacji nadzoru nad dopuszczaniem taboru do ruchu kolejowego, bo to gdzieś umknęło, a niestety mamy do czynienia z sytuacją mnogości prototypów, które jeżdżą na liniach kolejowych i wielką dowolnością w zamawianych specyfikacjach do producentów taboru. To jest obszar bardzo poważny - nie może być tak, że prototypy jeżdżą

powszechnie i wożą ludzi. Po drugie mam na myśli nakłady budżetowe na infrastrukturę kolejową, które powinny być wzmocnione do przyjętej w Europie zasady 60/40. O te dwie rzeczy chciałbym zaproponować rozszerzenie tej listy 10 spraw dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Natomiast kluczowym zadaniem jest ustalenie harmonogramu wdrożenia poszczególnych elementów. Trzeba zrobić listę doraźnych i natychmiastowych działań, które w obszarze bezpieczeństwa muszą być podjęte - chodzi mi przede wszystkim o kwestie czasu pracy i sposobów natychmiastowej interwencji w tym obszarze, jak również przeglądu obsad personalnych na posterunkach związanych z ruchem kolejowym na liniach i obszarach, na których przebiega modernizacja taboru. Mam wątpliwości, czy regulaminy uwzględniają zwiększenie ilości obowiązków pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu (myślę tu głównie o dyżurnych ruchu i maszynistach) na tych stacjach, gdzie są prowadzone modernizacje. Prezydent Miętek wyraził również swoje wątpliwości w stosunku do raportu UTK w kwestii dotyczącej wdrożenia zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych - Jeśli chodzi o wypadek pod Szczekocinami, to przewodniczący Komisji ds. bezpieczeństwa wskazywał na bardzo poważną rzecz, która do dzisiaj funkcjonuje, czyli bezprawne używanie sygnałów zastępczych na

posterunkach odgałęźnych, co niestety do tej pory ma zastosowanie. Wiele zaleceń PKBWK zostało wyartykułowanych, natomiast z wdrożeniem jest dużo gorzej, dlatego ja nie mogę podzielić stwierdzenia, że wszystkie zalecenia Komisji zostały wdrożone - mówił Leszek Miętek. Kolejnym elementem, do którego odniósł się Prezydent ZZM była kwestia wzmocnionych kontroli, które według niego nie powinny się ograniczać tylko do szeregowych pracowników - zamiast tego należałoby je rozszerzyć do spółek kolejowych, czyli samych pracodawców. Jednym słowem plan jest, niestety jak dotąd nie ma konkretnego harmonogramu jego realizacji. Dlatego teraz czeka nas okres, w którym musimy bardzo uważnie przyglądać się jak będzie on wprowadzany w życie i dopilnować, by to, co zostało powiedziane zostało zrealizowane. Prezydent ZZM Leszek Miętek jeszcze raz bardzo serdecznie dziękuje wszystkim członkom Związku, którzy uczestniczyli w dyżurach pod Ministerstwem Transportu od poniedziałku 28 do czwartku 31 maja. - Myślę, że ta nasza presja, choć nie była ona aż tak spektakularnie okazywana - zrobiła swoje. Nie zrobiłbym tego sam - dlatego Wam dziękuję, szczególnie tym, którzy nawet 2 noce spędzili w pociągach, aby tutaj być i wspierać działania swojego Związku - mówił Leszek Miętek.

(Red.)

Nowe rozporządzenie ministra

Departament Transportu Kolejowego prowadzi prace nad projektem ministra transportu zmieniającym rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji. Zwrócono się do RK ZZM o opinię dotyczącą zapisu § 66 ust.3 powyższego dokumentu, który ma brzmieć:

„Jeżeli sygnał na semaforze zezwala na jazdę ze zmniejszoną prędkością, to jazda z tą prędkością obowiązuje do końca okręgu zwrotnicowego osłanianego tym semaforem, z wyjątkiem jazd po torach głównych dodatkowych nie stanowiących przedłużenia torów szlakowych”. - Zapis opinujemy pozytywnie.

Trudne decyzje

Rozłąka na określony czas z rodziną, czy bezrobocie. Taką decyzję muszą samodzielnie podjąć maszyniści zatrudnieni w PKP Cargo S.A. Zakład Południowy. Z uwagi na brak pracy przewozowej, aby uniknąć zwolnień, pracodawca proponuje maszynistom podjęcie pracy na podstawie zasad określonych w art.174¹ kodeksu pracy w myśl którego, pracownicy mogą pracować np. na zmianę u dwóch pracodawców.

Otrzymałem pismo od pracowników PKP Cargo S.A. opisujące działania pracodawcy mające na celu przekonanie pracownika, na wykonywanie pracy u innego pracodawcy. Przedstawiam fragment jego treści: „Sprawa zmiany miejsca pracy jest określana przez moich zwierzchników mianem „delegacji”. Polega ona na tym, że mam podpisać przygotowany druk mojej prośby o udzielenie urlopu bezpłatnego. Nie ma żadnej wstępnej informacji o zakwaterowaniu, możliwości wyżywienia, zwrotu kosztów podróży, czy też czasu trwania „oddelegowania”. Po zapoznaniu się z treścią pisma mogę śmiało stwierdzić, że w opisanym przypadku pracodawca nie stanął na wysokości zadania. Niewątpliwie błędem ze strony pracodawcy było „zmuszanie” maszynisty na wyrażenie zgody na pracę u innego pracodawcy. Sądzę, że takie działanie, jak i odbiór ze strony maszynisty, było wynikiem niewłaściwego przekazania informacji na czym polega podjęcie pracy w ramach art.174¹ kodeksu pracy.

Zlecenie wykonywania pracy u innego pracodawcy.

Zlecenie pracy u innego pracodawcy jest ściśle związane z udzieleniem urlopu bezpłatnego, bowiem w przypadku zastosowania takiej procedury, pracodawca który „wypożycza” pracownika innemu pracodaw-

cy, w swojej firmie udziela mu urlopu bezpłatnego w celu wykonywania pracy u innego pracodawcy. Urlop ten ma na celu przekazywanie pracowników między pracodawcami na określony czas, co daje możliwość regulowania stanu zatrudnienia bez konieczności dokonywania zwolnień, a w szczególności zwolnień grupowych. Inicjatywa pracy u innego pracodawcy wychodzi od pracodawcy dotychczasowego i ewentualnie przyszłego, a nie od pracownika.

Pracownik musi wyrazić zgodę na piśmie na porozumienie zawarte przez pracodawców w kwestii pracy u innego pracodawcy. Porozumienie między pracodawcami musi zawierać przede wszystkim podstawowe kwestie dotyczące takiego zatrudnienia, jak np. czas urlopu bezpłatnego u jednego pracodawcy, będącego jednocześnie czasem pracy u drugiego pracodawcy. Korzystając z tak uregulowanego urlopu bezpłatnego, pracownik pozostaje w dwóch stosunkach pracy, jednym z pracodawcą dotychczasowym, który ulega zawieszeniu na czas urlopu, drugim z nowym pracodawcą, który trwa przez okres ustalony w zawartym w tej sprawie porozumieniu między pracodawcami. Okres urlopu bezpłatnego, wlicza się do okresu pracy, od którego zależą uprawnienia pracownicze u dotychczasowego pracodawcy.

Czy pracodawca na okres 3-ch miesięcy, może zlecić pracownikowi wykonywanie innej pracy?

Zasadniczo pracownik wykonuje prace przewidzianą w umowie o pracę. Pracodawca może pod pewnymi warunkami, polecić pracownikowi wykonywanie pracy nieprzewidzianej w łączącej strony umowie na okres 3 miesięcy w roku kalendarzowym, jeżeli nie powoduje to obniżenia wynagrodzenia i odpowiada kwalifikacjom pracownika. Możliwość taką przewiduje postanowienie art.42 par.4 kodeksu pracy. Polecenie



Autor – przewodniczący Komisji Obrony Praw Pracowniczych ZSM
służy poradą pod numerem telefonu 667 640 005.

wykonania innej pracy musi wynikać z uzasadnionych potrzeb pracodawcy. Potrzeba taka wskazywana jest subiektywnie przez pracodawcę, może więc na tym tle dochodzić do sporów między nim a pracownikiem. Warto jednak wiedzieć, że zgodnie z orzeczeniem Sądu Najwyższego, uzasadniona potrzeba musi dotyczyć zakładu pracy jako całości a nie konkretnej jednostki organizacyjnej do której pracownik jest kierowany. Ten przepis kodeksu pracy, jest bardzo często stosowany w przypadku maszynistów, którzy brali udział w zdarzeniu kolejowym.

Jak należy rozumieć pojęcie „odpowiednia praca”?

Praca powinna odpowiadać kwalifikacjom pracownika. Niedopuszczalne będzie zatem powierzenie pracownikowi pracy, której wykonać nie potrafi, ale także takiej, która by w jakikolwiek sposób dla niego była uwłaczająca, czy też nieodpowiadająca jego wykształceniu czy stażowi pracy. Nie można zatem np. maszyniście pojazdu trakcyjnego powierzyć pracy przy sprzątaniu hali napraw wagonów.

P.S.

W wyniku podjętej interwencji przez Komisję Obrony Praw Pracowniczych, Biuro Kierowania Przewozów PKP Cargo S.A. podjęło działania w wyniku których maszyniści otrzymali informację, o obowiązujących zasadach przy podjęciu pracy w myśl art.174¹ kodeksu pracy.

*Przewodniczący Komisji
Obrony Praw Pracowniczych
Eugeniusz Śliwiński*

Młodzi w ofensywie!

Od ponad roku prężnie działa Komisja ds. Młodych, w której każdy młody maszynista może znaleźć miejsce dla siebie - realizując nie tylko swoje pasje, ale zdobywając również doświadczenie i wiedzę niezbędną do pracy związkowej. Za nami szkolenia z zakresu prawa pracy, udział w pierwszych pikietach oraz wyjazdach szkoleniowych w ramach



przynależności do struktur OPZZ. W ramach Komisji ds. Młodych powstał również zespół prasowy, który współpracuje z Głosem Maszynisty. Prezydium Komisji mając na względzie dalszy rozwój, pozyskanie nowych członków oraz przede wszystkim integrację swojego środowiska planuje stworzyć nowoczesną stronę internetową, swoje logo z wykorzystaniem logo ZMZ oraz strategię dla młodych na kilka najbliższych lat. Realizację swoich zamierzeń mamy zamiar wkrótce przeprowadzić w formie konkursowej - ogłaszając konkursy na stronę i projekt strategii ZMZ. Będziemy chcieli dotrzeć do

chętnych by wzięli udział w konkursie za pośrednictwem mediów: Głos Maszynisty, tablice ogłoszeń w zakładach pracy, portal społecznościowy Facebook, portal Nasza-Klasa, portal YouTube. Konkurs na strategię będzie skierowany do wszystkich członków ZMZ, konkurs na stronę internetową skierowany będzie zarówno do członków ZMZ jak i do wszelkich innych zainteresowanych (miłośnicy, sympatycy itp.) Jak widzicie, przed nami ciekawe projekty do przygotowania - czekamy na chętnych do pracy w Komisji ds. Młodych. Zapraszam młody narybek maszynistów do kontaktu z Komisją!

Wojtek Cholka

Odszedł od nas serdeczny kolega, członek Rady Krajowej ZMZ Piotr Bernaciak



Piotr był członkiem i aktywnym działaczem Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce od dnia jego powstania, czyli od roku 1989. Był współzałożycielem związku w Lokomotywni Pozaklasowej w Gnieźnie. Od 1990 roku pełnił funkcję Przewodniczącego Rady Maszynistów ZMZ w Gnieźnie, był wiceprzewodniczącym Rady Okręgowej w Poznaniu. W roku 1991 uczestniczył w głódówce w Warszawie. Od roku 1997 Piotr pełnił funkcję wiceprzewodniczącego Rady Zakładowej ZMZ w Poznaniu, a w roku 2009 zo-

W imieniu Rady Krajowej ZMZ składamy szczerze kondolencje całej rodzinie, przyjaciołom i współpracownikom. Zachowamy Cię na zawsze w naszej pamięci.

stał powołany na przedstawiciela załogi w Radzie Nadzorczej Spółki Przewozy Regionalne. Wybrany na drugą kadencję nie zdążył ponownie objąć tej funkcji. Za swoją działalność związkową został w 2008r. odznaczony odznaką „Zasłużony dla ZMZ”.

Z ogromnym bólem i smutkiem przyjęliśmy wiadomość o śmierci Naszego Kolegi

Piotra Bernaciaka

wieloletniego i oddanego pracownika Przewozów Regionalnych, członka Rady Nadzorczej, dla którego zawsze nadrzędnym celem była troska o dobro pracowników

Rodzinie i Bliskim

składamy wyrazy głębokiego współczucia

Zarząd i pracownicy Przewozów Regionalnych

Przewodniczący i członkowie Rady Nadzorczej Przewozów Regionalnych przekazują wyrazy współczucia i najszczerze kondolencje **Rodzinie i Bliskim**

Piotra Bernaciaka

członka Rady Nadzorczej Przewozów Regionalnych



Spotykamy się!

Dnia 12 maja i 12 czerwca 2012r. po raz dziesiąty odbyło się spotkanie uczestników kursu maszynistowskiego z 1988 i 2010 roku w miejscowości Krzeszna na Kaszubach i Kaliszu Kaszubskim. Są to wspaniałe miejsca by uczcić kolejny rok udanej pracy przy chłodnym piwie i smacznych

daniach z grilla. Maszynistowskie spotkania to w naszym zakładzie (SKM Trójmiasto) tradycja więc i my jako starsi maszyniści i młode pokolenie postanowiliśmy tą tradycję podtrzymać spotykając się co roku w gronie uczestników z kursu.

Tym razem spotkanie powiększyło



Kalisz Kaszubski 12 czerwca 2012r.

się o zaproszonych gości: Leszeka Miętka - Prezydenta Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, mnie - czyli Tadeusza Winiarskiego - Przewodniczącego ZZM SKM w Trójmieście, Chorążego Stanisława Gateckiego, V-ce ZZM SKM w Trójmieście: Jacka Serkowskiego, Bartłomieja Buczka - Dyrektora ds. Przewozów PKP SKM w Trójmieście, Piotra Redzimskiego, Żółwia (Andrzej Mitruk) oraz emerytowanego maszynistę Janusza Zadomskiego który pomagał nam w przygotowaniach. Za rok kolejne spotkanie i mamy już pomysł, gdzie będzie miało miejsce lecz niech pozostanie to tajemnicą... Do zobaczenia za rok !!!

Tadeusz Winiarski

Kwietniowa majówka w czerwcu



Spotkanie było również okazją do integracji z nowoprzyjętymi pracownikami szkoleniowymi. Wszyscy bawili się doskonale, tańcząc, grając w siatkówkę i smakując z „wiejskiego stołu” między innymi

tradycyjnego prosiaka. Piotrkowa grochówka ugotowana na ognisku była wspaniałym dopełnieniem serwowanego menu. Do zobaczenia jesienią!

(Red.)

2 czerwca tradycyjnie nasza niezastąpiona Dorotka wykorzystując wsparcie ickowskich związkowców z ZZM i Solidarności perfekcyjnie zorganizowała kolejne spotkanie „U Bronka”. Szczecińscy kolejarze z IC przywitani lato z przyjaciółmi z PLK, Energetyki, PR i Cargo.



Z humorem i humorkiem

na koniec roku szkolnego

Uwagi z dzienniczka ucznia:

Jaś leży pod ławką na lekcji biologii udając rodzącą kobietę i wydając przy tym realistyczne odgłosy.

Cieszy się, że dostaje coraz więcej uwag. Cieszy się, bo kolega się cieszy, że dostaje coraz więcej uwag.

Z zeszytów uczniowskich:

Autor opisuje swoich najbliższych przyjaciół, choć ich wcale nie miał i to jest bardzo dziwne...

Pitekantrop zbierał wszystko to, co dało się jeść, i inne rzeczy. Do wszystkiego używał kamienia.

Złom jest najlepszym bogactwem Polski.

Monika jest mądrzejsza od Marty, bo nie gardzi chłopem.

Anka i Tomek kochali się tak bardzo, że ona się utopiła, a on umarł z głodu.

Do ludności w „Balladach” Mickiewicza zaliczamy nie tylko pojawienie się rusalki, ale i również jęki chłopa pod jaworem.

Fraszki Jerzego Szulca

Kumulusy

Gdy się panie dzieju na wiatr rzuca słowa
Może skumulować się burza dziejowa.

Zależność

Popatrz jak to zgodnie jakoś się pokrywa
Jaki chlebowadca, taki i chleb bywa.

Kapitulacja

Kapitałny pomysł zwykle trafia szlag
Gdy na szlaku wdrożeń kapitału brak.

Przejęcia

Czasem rzecz jest prosta i pozornie łatwa
Ale fachowcowi krzywi się i gmatwa.

Narada

Radziły raz słonie przez długie godziny
O ty, czemu świniom ubyło słoniny.

Wysięk

Gdy często się męczysz, lecz masz sporo czasu
Rób to sporadycznie... od czasu do czasu.

Zazdrość

Niedobrze być pierwszym, bo tak zwykle bywa,
Że go od ostatnich ta reszta wyżywa.

Przyziemność

Im wyżej zajdzie bezmyślny zadek
Tym boleśniejszy bywa upadek.

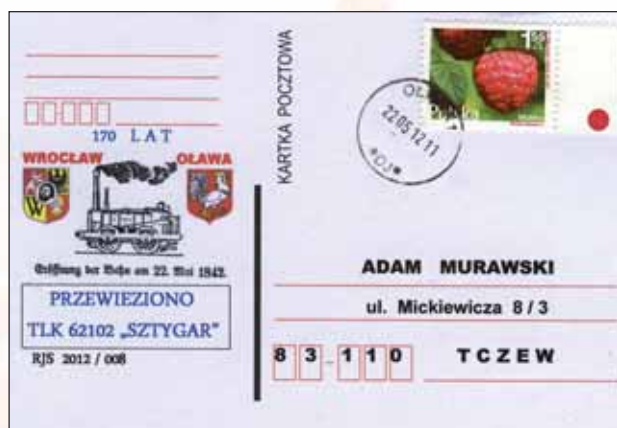
Kącik filatelistyczny

W maju obchodziliśmy piękny jubileusz 170 - lecia otwarcia pierwszej linii kolejowej na obszarze dzisiejszej Polski. Dnia 22 maja 1842 roku oddano do publicznej eksploatacji szlak kolejowy Wrocław - Oława o długości 27 km. Tego dnia o godz. 6.00 wyruszył pierwszy pociąg z Wrocławia do Oławy - w ośmiu wagonach wiozł 102 pasażerów. Składał się on z jednego wagonu klasy pierwszej; pomalowanego na kolor czerwony,

trzech wagonów klasy drugiej; pomalowanych na żółto oraz czterech wagonów klasy trzeciej, całkowicie odkrytych; pomalowanych na zielono. Bilety na przejazd tym pociągiem kosztowały odpowiednio: klasa pierwsza - 25 srebrnych groszy, druga - 16 srebrnych groszy oraz trzecia - 9 srebrnych groszy. Dodatkowo dla podróżujących tą klasą pociągu wrocławska firma Eduard Grosss oferowała specjalne okulary, chroniące przed iskrami i kurzem. Warto dodać, że uroczyste

otwarcie tej linii kolejowej dla oficjeli miało miejsce dzień wcześniej tj. 21 maja 1842 r. - specjalnie przystrojony pociąg z około 200 pasażerami (co ciekawe w pierwszej podróży nie zaproszono kobiet) wyjechał

o godz. 11.15 z Wrocławia do Oławy. Pociąg prowadził parowóz „Silesia” obsługiwany przez maszynistę Schlarbauma - składał się z 12 wagonów osobowych i kilku towarowych w podwójnej obsadzie konduktorskiej - panów Schumana i Lemberga. Ta najstarsza linia kolejowa w Polsce została zbudowana przez Towarzystwo Górnośląskiej Kolei Żelaznej (Oberschlesische Eisenbahn). Wielka szkoda, że o tej znaczącej rocznicy zapomniała w tym roku Poczta Polska nie wydając żadnej kartki pocztowej, nie mówiąc już o datowniku okolicznościowym. My w naszym kąciku pokazujemy tegoroczną kartkę pocztową - wydawnictwo prywatne pana Ryszarda Smulkowskiego z Piły o nakładzie 12 sztuk (prawdziwy rarytas filatelistyczny) - nadaną i opatrzoną datownikiem dziennym UP Oława 1 - została ona przewieziona na historycznej trasie kolejowej Wrocław - Oława poc. TLK 62102 „Szttygar”.



(Amur)

moja firma jest
w dobrej kondycji

wybrałem
Plan Zdrowotny
w AXA

- opieka ambulatoryjna, szpitalna i medycyna pracy – możliwość dopasowania oferty do indywidualnych potrzeb firmy
- gwarancja szybkiego dostępu do prywatnych usług medycznych (np. 24 h do lekarzy pierwszego kontaktu)
- szeroki zakres usług assistance gwarantujących pomoc w przypadku kłopotów ze zdrowiem (np. dowóz leków, wizyta pielęgniarki, korepetycje dla hospitalizowanego dziecka)
- szeroka sieć przychodni i szpitali w całej Polsce

dowiedz się więcej:

**zadzwoń 801 707 200 lub wejdź
na stronę www.axazdrowie.pl**

więcej / niż standard



Krzyżówka 6 2012

ryba słodkowodna	▼	pierwsza grecka litera	▼	państwo	▼	pracuje w cylindrze ... Fronczewski	▼	lokomotywnia	▼	buduje gniazda	▼	odległy obiekt niebieski	▼	potrzebna do ciasta
▶						np. sala-mandra	▶			Julian, autor „Lokomotywy”	▶			
typ prędkościomierza rejestrującego	5	sztuczka, fortel		nadwyżka kursu walut		haracz tapi-cerka		parowóz Ok22 kurze w rosole		scyzoryk		kształt na przykład twarzy		bagien-ny las amazoński
▶														12
budują gniazda	waluta europejska		spada zawsze na cztery łapy inka lub neska rodzaj zagadki					cenny prezent miłoś-dawniej			na ładzie piecowa cegła			
▶					kasowe manko				8	wieko skrzyni	za przewi-nienie			metal do lutowa-nia
lokomotywa serii Px48						dawniej; dwo-rzec kolejowy							9	część atlasu
▶		wiedeński taniec ang. senator						skaza, draśnię-cie		współ-czesna to keno-zoik dżentel-men wiary-wacz		co niemiar-a taniec z Kuby	3	przyswie-ca działaczom
unosi się nad moczarami			10	rodzaj pomni-ka		zginał z ręki brata	4	indywi-duum dawny student			na odpadki			
część odbieraka prądu bezpośrednio współpracująca z przewodem						klucz używany w wa-gonach		duży worek podróż-ny				bardzo śli-ska powierzch-nia szyny kolejowej		
▶		na dwoje wróżyła						donios-ły czyn	żydowskie święto				drzewo z Afryki	dłużnik traty
▶				imię z piosenki „Perfec-tu”					myśliw-ski pies	cerkiew-ny obraz				
grecka bogini zwycięstwa		gra za gazę blondy-na						radiowy konkurs możliwa praca				7	zabieg w płucach	kolor karcia-ny
▶						jeden ze zmysłów					fundament, podsta-wa			6
płomyk		Ringo, perkusis-ta The Beatles	11					pensja żołnie-rza					niski głos	
▶						wodna okolica								
kamień w pierś-cionku		część płatności						sygnali-zator kształ-towy					2	1

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 12 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

Rozwiązania krzyżówki nr 6 prosimy nadsyłać do 6 czerwca 2012 r. pod adresem: ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mail-em: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 6”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę-niespodziankę.

Rozwiązanie krzyżówki nr 5: „Pociąg żółty do połowy”. Nagrodę - niespodziankę otrzymuje pan Marek Kapusta z Krakowa. Gratulujemy!

Nagroda zostanie wysłana pocztą. Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.



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

Zespół redakcyjny: Magdalena Szulecka (redaktor naczelny), Eugeniusz Śliwiński, Grzegorz Moc, Wojtek Cholka, Tadeusz Winiarski, Sławomir Centkowski, skład: Jakub Kowalczyk - Michel Studio Reklamowe, druk: Drukarnia Kolejowa Kraków. 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.

WAKACJE Z NATURĄ TOUR

– OSTATNIE MIEJSCA OFERTY LETNIEJ



NAD MORZEM

SWINOUJŚCIE – MEDUZA,
MIĘDZYZDROJE – TRYGLAW,
MIELNO – SŁONECZNY BRZEG,
DZIWNÓWEK – ŻŁOTA RYBKĄ,
GDYNIA – SÓPOT KAMIENNY POTOK,
JASTARNIA – PÓLWYSEP

CENA JUŻ OD 165 Zł za 3 dni

UROKLIWE SPALSKIE LASY

OŚRODEK ZACISZE W SPALE ZAPRASZA –
NOCLEG ZE ŚNIADANIEM – 90 Zł

Z DAŁA OD MIEJSKIEGO GWARU NA ŁONIE PRZYRODY

OŚRODEK POLESIE W FIRLEJU ZAPRASZA –
NOCLEG ZE ŚNIADANIEM – 55 Zł

WWW.NATURATOUR.PL · INFOLINIA: 801 000 527 · ZADZWOŃ LUB ZAREZERWUJ ON-LINE