ZWIĄZEK ZAWODOWY MASZYNISTÓW

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŹ ZAWODOWA

ISSN 1896–2181

www.zzm.org.pl

Nr 10/98

PAŹDZIERNIK 2012

Fiasko Szczytu Kolejowego

Podwyżki w PKP Cargo

InnoTrans 2012 w Berlinie

Gorąca jesień

Jesień to czas specyficzny. Człowiek chciałby odpocząć, napić się spokojnie ciepłej herbaty przed telewizorem... Tymczasem politycy dbają o nasze samopoczucie – od oglądania telewizji ciśnienie się podnosi, a w pracy ciągła niepewność jutra.

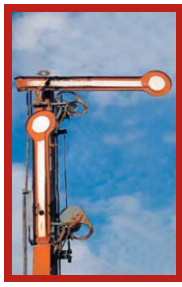
Tegoroczna jesień rozpoczęła się dwoma pozytywnymi i całym pasmem niepokojących zjawisk.

Pozytywne zdarzenia w ostatnim czasie to przede wszystkim uchwała zarządu PKP S.A. dotycząca zmiany prywatyzacji Cargo – odstąpienie od prywatyzacji przez inwestora strategicznego albo finansowego. Konieczna jest jeszcze w tej sprawie decyzja rządu. Bardzo pozytywne jest to, że wskazywane przez nas ułomności i niebezpieczeństwa związane z taką prywatyzacją oraz jej szkodliwość dla pracowników, firmy i samego skarbu państwa została uwzględniona przez nowy zarząd PKP S.A. Drugim sukcesem jest również to, że udało się zakończyć cały ciąg negocjacji płacowych w ramach sporów zbiorowych w spółkach Grupy PKP. Ostatnie porozumienie płacowe w PKP Cargo kończy te spory zbiorowe. Oczywiście poziom podwyżek nie spełnia w pełni naszych oczekiwań, niemniej sytuacja rynkowa i ekonomiczna tych spółek jest obecnie niepewna. Nigdy nie było naszym zamiarem żądanie takich podwyżek, które w konsekwencji wpędziłyby te spółki w duże kłopoty. Myślę, że zarówno zarządy, jak i strona związkowa wyszły z pewnym niedosytem z negocjacji, a świadczy to o tym, że porozumienia o podwyżkach płac są na poziomie optymalnym. Niestety te dwie kwestie kończą pozytywne informacje...

Tak jak się spodziewałem Szczyt Kolejowy, który miał pracować nad rozwiązaniem sytuacji w PR okazał się fiaskiem. Dla mnie szczególnie żenujące było obserwowanie, jak w sposób bierny strona rządowa przyjmowała herezje ekonomiczne przedstawiane przez dyrektora ds. marketingu, który reprezentował Koleje Śląskie.

Pod semaforem

Dla Zarządu PKP S.A. za zmianę strategii prywatyzacji PKP Cargo S.A.



Dla marszałka województwa śląskiego i Zarządu PR za brak terminowych wypłat dla pracowników Zakładu Śląskiego za wrzesień.

Gaszenie pożaru benzyną

Mamy coraz bardziej poważną sytuację jeśli chodzi o Przewozy Regionalne, szczególnie na Śląsku. Cały czas próbujemy znaleźć możliwości polubownego załatwienia po pierwsze – przeniesienia pracowników do nowych pracodawców w sposób zorganizowany, a po drugie rozwiązać strukturalnie problem PR. Tak jak się spodziewałem Szczyt Kolejowy, który miał pracować nad rozwiązaniem sytuacji w PR okazał się fiaskiem. Dla mnie szczególnie żenujące było obserwowanie, jak w sposób bierny strona rządowa przyjmowała herezje ekonomiczne przedstawiane przez dyrektora ds. marketingu, który reprezentował Koleje Śląskie. Klęską Szczytu był również brak kluczowych postaci, które tam powinny się znaleźć - czyli konstytucyjny minister, marszałkowie województw – szczególnie tych, w których są problemy, zarządy spółek. Z Kolei Śląskich prezesa nie było... Już takie lekceważenie przez niektórych obrad Szczytu świadczy o tym, że został on zwołany przez stronę rządową trochę na odczepnego. Aby w ogóle do niego doszło musieliśmy negocjować 8 godzin na Zespole Trójstronnym. To dobitnie pokazuje komu tak naprawdę zależy na rozwiązywaniu problemów pracowniczych i innych zapalnych spraw dla polskiej kolei. Niemniej nie porzucam idei rozwiązania problemów PR za pomocą dialogu społecznego – stąd też moje działania jako przewodniczącego Branży Transport OPZZ i członka Trójstronnej Komisji ds. Społeczno-Gospodarczych. W imieniu OPZZ został złożony wniosek o wniesienie problemów PR na plenarne posiedzenie Komisji Trójstronnej. Odbyło się już spotkanie robocze Zespołu ds. polityki gospodarczej i rynku pracy, na którym przedstawiłem argumenty za tym, że to właśnie Komisja Trójstronna powinna się zająć sprawą degradacji Przewozów Regionalnych. Mój wniosek został przyjęty zarówno przez stronę rządową, jak i pracodawców i związki zawodowe. Niestety, w naszym kraju wbrew wszelkiej logice gasi się pożary benzyną. Ciągle słyszymy o tym, że brakuje środków na Przewozy Regionalne, że samorządy nie mają odpowiedniej wielkości odpisów z CIT-ów i PIT-ów, a pomimo to paradoksalnie niektórzy marszałkowie powołują swoje spółki kolejowe – z natury rzeczy dużo droższe niż PR. Niestety, jeśli chodzi o sytuację tej spółki, to zbyt wiele jest tam polityki i oddziaływań poza biznesowych. Przy czym pracownicy są ostatnim elementem, na który ktokolwiek zwracałby uwagę. Wprost przeciwnie - pracodawcy cały czas dążą do tego, żeby w nowych podmiotach, które powstają na kolei pracownicy byli zatrudnieni na warunkach niewolniczych.

Świadczenia przejazdowe nie są reliktem komunizmu!

Inną, bardzo negatywną kwestią jest wyłączenie związków zawodowych z dialogu społecznego nad realizacją chyba już jednej z ostatnich rzeczy, które łączą kolejarzy, czyli świadczeń przejazdowych. Związek Pracodawców Kolejowych wprowadził takie aneksy, które po pierwsze pogarszają poziom świadczeń przejazdowych, a po drugie stały się pretekstem wyjścia z tego porozumienia przez PR. Wszystko wskazuje na to, że jeżeli nie uda nam się obronić zasad świadczeń przejazdowych, które obowiązywały

zgodnie z porozumieniem z 2009 roku, to rok 2013 będzie jednym z ostatnich, w którym w ogóle będą te świadczenia. Myślę, że bardzo ważne jest to, żeby kolejarze stanęli na wysokości zadania i pokazali, że tak łatwo skóry nie sprzedadzą i nie dadzą sobie wmówić, że uprawnienia dotyczące świadczeń przejazdowych to jest relikt komunizmu, który trzeba zlikwidować. Po pierwsze świadczenia przejazdowe istniały od początku funkcjonowania kolei na ziemiach polskich, a po drugie obowiązują one praktycznie we wszystkich kolejach europejskich, gdzie nikomu nie przychodzi do głowy, żeby je nazywać reliktem komunizmu. Po trzecie – ja nie widzę żadnych powodów, żeby likwidacja uprawnień kolejarskich była prekursorska w stosunku do innych branż. Trudno sobie wyobrazić, żeby pracownik gazowni nie miał tańszego gazu, elektrowni tańszego prądu, a komunikacji miejskiej nie miał bezpłatnych uprawnień do przejazdów komunikacją miejską itd. Nie widzę żadnych powodów do tego, żeby kolejarze mieli stać na czele likwidacji tego typu suplementów wynagrodzenia. Powiedzmy sobie to jasno i dobitnie - świadczenia przejazdowe i obniżenie kosztów dojazdów do pracy jest jednym z suplementów wynagrodzenia – dlatego są one tyle niższe.

Jeżeli będzie nieodparta determinacja Związku Pracodawców Kolejowych, zarządu PKP S.A. i przewoźników, aby likwidować świadczenia przejazdowe, to w to miejsce pojawią się żądania płacowe związków zawodowych, które będą miały za zadanie zrekompensowanie zwiększonych kosztów dojazdów.
To jest walka o dużą sprawę i dlatego zachęcam bardzo wszystkich kolejarzy, emerytów i członków rodzin kolejarskich do tego, abyśmy w dniu **18 października, o godzinie 12.00 w czasie pikiety pod siedzibą PKP S.A. na ul. Szczęśliwickiej 62** zademonstrowali brak naszej zgody na zabranie jednego z ostatnich uprawnień, które pozostało i jednoczy jeszcze kolejarzy na rynku pracy!

Unia Europejska na ratunek

Kolejnym negatywnym zjawiskiem jest rozmydlenie i rozciąganie w czasie wszelkich decyzji związanych z kwestiami bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Niestety resort transportu nie podjął skutecznych działań, które od natychmiast zneutralizowałyby obszary zapalne, które mamy w tej chwili w kwestiach bezpieczeństwa. Ustawa dotycząca szkoleń jest długo procedowana. UTK robi co może – wydaje zalecenia dobrych praktyk, niestety nie są one obowiązujące dla wszystkich uczestników ruchu, którzy ograniczając koszty straszą UTK sądem. Przeciągają się kwestie standaryzacji przepisów i instrukcji, zmiany do rozporządzenia związanego z prowadzeniem ruchu kolejowego są znikome, nie uwzględniają zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Mamy w tej chwili do czynienia również z patologią stronniczości prokuratury i sądów w obszarach bezpieczeństwa – z jednej strony nawet nie podejmuje się czynności wyjaśniających, kiedy zgłaszamy do prokuratury nieprawidłowości związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, a z drugiej strony prokuratura stawia zarzuty maszynistom i sądy zasądzają im wyroki – mam na myśli chociażby ostatni wyrok za wypadek w Korzybiu. W działaniach Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych widać stronniczość i maskowanie rzeczywistych przyczyn wypadków. Nie możemy zgodzić się również z raportem po wypadku w Babach, który stawia maszynistę w roli głównego winowajcy. W raporcie w formie zarzutów przytacza się zdarzenia, które na pewno nie miały żadnego wpływu na wypadek, natomiast przyjmuje się jako dogmat założenie prawidłowego działania sygnalizacji. Nadal próbuje się zamiatać pod dywan wszelkie nieprawidłowości, które zgłaszamy w tym obszarze. W związku z powyższym, widząc nieskuteczność instytucji państwowych w obszarach bezpieczeństwa ruchu kolejowego przygotowujemy wystąpienie do Komisji Transportu Unii Europejskiej z opisem stanu bezpieczeństwa i z wnioskiem o interwencję, bo przecież polska kolej jest integralną częścią europejskiego rynku transportowego. Mamy nadzieję, że Komisja Europejska zainterweniuje skutecznie w tej sprawie.

Problemów na dzień dzisiejszy mamy bardzo dużo. Wymagają one mobilizacji i pełnego zaangażowania członków związku. Nie ma na co czekać – chociażby w obszarach bezpieczeństwa nie powinniśmy zwlekać, aż zdarzy się kolejna katastrofa i zginą ludzie – pasażerowie i nasi koledzy – przecież to może dotyczyć każdego z nas. Zbliża się miesiąc refleksji i dzień Wszystkich Świętych. Dopiero, co odsłonięto tablicę upamiętniającą naszych kolegów, którzy zginęli w wypadku pod Szczekocinami. Trzeba zrobić wszystko, aby tego typu katastrofom w przyszłości zapobiec. Do tego potrzebne jest współdziałanie maszynistów. Podobnie wygląda sytuacja, jeżeli chodzi o przyszłość Przewozów Regionalnych i kwestie związane ze świadczeniami przejazdowymi.
Niezadowolenie społeczne rośnie w całym kraju. Na konferencji prasowej OPZZ 8 października przedstawiciele różnych związków branżowych, w tym ja w imieniu Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych wzywaliśmy rząd do natychmiastowego podjęcia rozmów na rzecz zawarcia II Pakietu Antykryzysowego. Dość mitów o zielonej wyspie! Musimy działać razem! To będzie gorąca jesień...
Zachęcam do lektury październikowego Głosu Maszynisty.

Leszek Miętek
Prezydent ZZM

Dotrzymać słowa - bezcenne...

27 września w Sejmie odbyła się debata na temat wdrożenia pakietu bezpieczeństwa kolejowego przedstawionego przez ministra Nowaka jeszcze pod koniec maja br. ZZM na bieżąco monitoruje prace nad pakietem i konsekwentnie domaga się jego realizacji. W Sejmie nie zabrakło również naszych przedstawicieli - delegacji ZZM przewodniczył wiceprezydent Krzysztof Ciećka.

MS: Jak doszło do zaproszenia delegacji ZZM do obserwowania obrad Sejmu? Kto wyszedł z taką inicjatywą?

KC: Z inicjatywą wystąpił Klub Parlamentarny Solidarna Polska, który skutecznie zainteresował się stanem bezpieczeństwa na polskich torach, a jako grupę zawodową najbardziej zainteresowaną bezpieczeństwem na kolei zaproszono nas na galerię sejmową byśmy mogli bezpośrednio obserwować debatę. Następnie odbyło się krótkie spotkanie z parlamentarzystami Solidarnej Polski, na którym koledzy maszyniści zgłosili swoje uwagi odnośnie debaty, zadeklarowano chęć współpracy. Chcę tu bardzo podziękować kolegom z organizacji w Białymstoku, Czechowic, Łodzi, Łaz, SKM w Trójmieście i Warszawy za obecność w gmachu Sejmu.

MS: Jak Pan ocenia sprawozdanie wiceministra Andrzeja Massela ze stanu bezpieczeństwa na kolei? Czy można powiedzieć, że rzeczywiście stał się on priorytetem rządu?

KC: Priorytetem? Być może, ale chyba tylko w obietnicach i dyskusji. Przypomnę, że słynne „10 punktów" naprawy kolei ministra Nowaka zostało przyjęte przez związek z aprobatą, ale brak wskazania terminów realizacji kolejnych propozycji ministra pokazuje, że to tylko obietnice. Myślę, że dzisiaj władze PLK do podjęcia rzeczywistych działań zmusić może tylko (prócz kolejnej tragedii na torach) wskazanie konkretnego terminu realizacji albo na przykład uzależnienie kosztów dostępu do infrastruktury od prędkości handlowej pociągu. Na tę ma przecież wpływ między innymi prędkość drogowa, ilość użytych słynnych sygnałów zastępczych, zwolnienia spowodowane stanem torów oraz przeciągające się w nieskończoność remonty, czy zamknięcia torów.

MS: Czy walka ZZM o kwestie bezpieczeństwa na kolei przyniosła pierwsze oczekiwane przez maszynistów rezultaty?

KC: Małe, by nie powiedzieć bardzo małe. Proszę zwrócić uwagę, że dotychczasowe działania w większości dotyczą maszynistów i dyżurnych ruchu i mam obawy, iż bardziej mają one na celu zniechęcić pracowników do działań central związkowych, niż zwiększyć bezpieczeństwo ruchu. Ostatnie Rozporządzenie (ważne od 04.10.2012r.) zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji jest ważne, ale chyba bardziej kosmetyczne dla PLK. Maszynistom ono dodaje obowiązków i je precyzuje. Choć z jednej poprawki dotyczącej prędkości przez okręg zwrotnicowy ja osobiście jestem bardzo zadowolony.

MS: Czy odniósł Pan wrażenie, że parlamentarzyści właściwie diagnozują problemy polskiej kolei? Czy w ogóle mają oni świadomość zagrożeń, jakie mogą mieć miejsce w przypadku braku podjęcia konkretnych działań w kwestiach bezpieczeństwa kolejowego?

KC: W bardzo małym procencie. Niestety mam wrażenie, że część wykorzystało debatę dla poprawienia własnego public relations. Pytania o płotek na stacji, mieszkańców spalonego budynku stacyjnego, czy czystość w pociągach są bardzo ważne lecz nijak mają się do stanu bezpieczeństwa. Bardziej zabierały i tak skromny czas przeznaczony na debatę. Były też pytania o stan bezpieczeństwa, o konkretne sytuacje ruchowe, lecz niestety były one w mniejszości. Jestem jednak przekonany, że i jedne i drugie były dokładnie przygotowane. Na zadane ponad 40 pytań minister Massel miał kilkanaście minut na odpowiedź. Oczywiście zadeklarował, że na pozostałe odpowie na piśmie zadającym pytanie, lecz czy my poznamy treść odpowiedzi? Niemniej sam fakt debaty sejmowej jest już dużym sukcesem związku. Jeżeli dotrą do polskich parlamentarzystów obszary zagrożeń sygnalizowane przez ZZM, które można usunąć przede wszystkim drogą zmiany aktów prawnych (Sejm, Rząd) to może ujrzymy „światełko w tunelu". Cóż z tego, że w Urzędzie Transportu Kolejowego podjęto działania w dobrym kierunku skoro brak umocowań prawnych wyklucza możliwość egzekwowania tych decyzji.

MS. Czy może Pan wskazać konkretnie o jakie obszary zagrożeń chodzi?

KC: Wymienię tylko część: brak jasnego określenia czasookresu szkoleń - np. dzisiaj zarządza się dodatkowe po wypadku, nie uregulowano ustawowo czasu pracy pracowników związanych bezpośrednio z ruchem pociągów – mówił o tym wielokrotnie Prezydent ZZM, zbyt częste usterki w sygnalizacji – powoli stajemy się krajem gdzie prowizoryczne rozwiązania są najtrwalsze, krajem gdzie wszystko odbywa się na sygnał zastępczy. Jeżeli do tego dołożymy stronniczość komisji badającej wypadki kolejowe stawiającej PLK w pozycji uprzywilejowanej to stronniczość prokuratury już nie dziwi.

MS: Co dalej po debacie? Jakie będą następne kroki ZZM w przypadku braku realizacji kluczowych elementów pakietu bezpieczeństwa na kolei?

KC: Wciąż aktualna jest prośba do maszynistów o zgłaszanie do biura Rady Krajowej ZZM wszelkich nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego. Chcę tu zaznaczyć, że jest ich dużo, stanowczo za dużo jak na najbezpieczniejszy środek transportu. Być może ogrom tych sytuacji uruchomi

wreszcie wyobraźnie u osób decydujących o stanie bezpieczeństwa na kolei. Niestety w wielu sytuacjach materiały te są ważnym elementem linii obrony maszynistów biorących udział w wypadkach kolejowych. Chcę również przypomnieć, że zgodnie z prawem pracownik ma prawo odmówić wykonania pracy jeżeli istnieje zagrożenie stanu zdrowie lub życia pracownika. Brak realizacji deklarowanego pakietu bezpieczeństwa może doprowadzić do bardzo poważnego paraliżu na torach. Ciekawe czy zatrzymanie ruchu ze względu na stan bezpieczeństwa pozwoli nazwać ministra transportu organizatorem strajku? Lecz nim do tego dojdzie przygotowujemy wystąpienie do Komisji Europejskiej w sprawie bezpieczeństwa na kolei. Polska to kraj leżący w środku Europy, a polska kolej jest integralną częścią europejskiego systemu transportowego, nasz system bezpieczeństwa na kolei pozostawia bardzo wiele do życzenia.

MS: Dziękuję za rozmowę.

KC: Dziękuję.

Rozmawiała Magda Szulecka

Podwyżki w PKP Cargo

24 września odbyło się posiedzenie Sektora Przewozów Towarowych, na którym rozmawiano o prywatyzacji PKP Cargo, zmianach organizacyjnych w zakładach oraz ulgach przejazdowych dla pracowników i członków ich rodzin, a wszystko to oczywiście w kontekście podwyżki płac. Na spotkaniu związki zawodowe zarzucały prezesowi Balczunowi, że Cargo jako jedyna spółka w Grupie PKP przynosząca zyski nadal nie wprowadziło podwyżek. Prezes uzasadniał ten stan spadkiem przewozów towarowych oraz ogólną sytuacją spółki. Temat odłożono ostatecznie do pierwszego października.

Wówczas, na kolejnym spotkaniu w siedzibie Cargo, w toku bardzo intensywnych negocjacji zostało podpisane porozumienie dotyczące wzrostu wynagrodzeń.

Podwyżka zostanie wdrożona pierwszego grudnia 2012r. w wysokości przeciętnie 140 zł w uposażeniu zasadniczym. Natomiast w październiku i listopadzie pracownicy otrzymają premię uznaniową w wysokości nie mniej niż po 225 złotych przeciętnie na jednego pracownika. Związki zawodowe z zadowoleniem przyjęły zmianę strategii prywatyzacji Cargo. - Nie oznacza to oczywiście, że popieramy prywatyzację, ale jeżeli już to ta przez giełdę jest jedynym rozsądnym rozwiązaniem. Nie dopuści ona do wielu zagrożeń, które zapewne byłyby nie do uniknięcia gdyby spółka została sprzedana inwestorowi branżowemu lub finansowemu. Mamy już przykład PNI! Ten rodzaj prywatyzacji pozwoli zachować strategiczną kontrolę nad Cargo nawet przy posiadaniu przez Skarb Państwa mniejszościowego pakietu akcji – akcjonariat giełdowy jest bowiem rozproszony – powiedział na spotkaniu prezydent ZZM Leszek Miętek.

Magda Szulecka
Współpraca: Henryk Kopański

Nasz wspólny cel

Refleksjami na temat uczestnictwa w obchodach Dnia Maszynisty i bieżącej sytuacji Urzędu Transportu Kolejowego podzielił się z nami jego prezes - Krzysztof Dyl.

GM: Jak podobały się Panu centralne obchody Dnia Maszynisty w Malborku?

KD: Pierwszy raz miałem okazję być na tych uroczystościach. Cieszę się, że takie tradycje są kultywowane. Jestem pod dużym wrażeniem poziomu organizacji tego wydarzenia. W obchodach uczestniczyło wielu znakomitych gości, w tym prezydent ALE, co świadczy o wadze tego święta. O pracy maszynistów trzeba mówić jak najwięcej, wskazywać, jak trudna jest to służba, od której, (jak to Pan prezydent Miętek wielokrotnie zaznaczał podczas gali w Malborku) zależy bezpieczeństwo pasażerów, ale także naszych kolegów. Pamiętajmy, że na przykład na przejazdach wielu kierowców niestety nie dostrzega zagrożeń, lekceważy przepisy wjeżdżając pod lokomotywy i narażając także życie maszynistów.

GM: Podczas oficjalnych przemówień w trakcie obchodów Dnia Maszynisty padło dużo gorzkich słów na temat bezpieczeństwa na kolei. Jakie działania na ten moment Urząd podejmuje, a jakie planuje podjąć w najbliższym czasie w zakresie bezpieczeństwa kolejowego?

KD: Działamy w dwóch obszarach i odpowiadających im narzędziom nadzoru. Są to instrukcje i przepisy oraz kontrole. Oczywiście nie możemy być zawsze i wszędzie, bo nawet gdyby zwiększyć naszą liczebność dwukrotnie, to i tak nie będziemy w każdym miejscu. Nie na tym zresztą polega system kontroli. Staramy się, aby możliwość kontroli mobilizowała pracodawców do przestrzegania procedur. Kontrolujemy systemy bezpieczeństwa u zarządców i przewoźników po to, aby działały sprawnie. Cieszę się, że nasza wspólna inicjatywa dotycząca dobrych praktyk w zakresie szkolenia maszynistów spotkała się z aprobatą. Teraz podjęliśmy działania nad zadaniem ujednolicenia instrukcji. Ta sprawa również się toczy wspólnie ze związkami zawodowymi i pracodawcami. Myślę, że już niedługo będziemy mogli przedstawić wspólnie uzgodnione instrukcje.

GM: Jak się układa współpraca Urzędu ze Związkiem Zawodowym Maszynistów?

KD: Ja jestem bardzo zadowolony. Mamy pełne wsparcie ZZM we wszystkich pracach, które prowadzimy. Jeżeli potrzebujemy ekspertów, Wasz Związek nam ich przedstawia. Jeżeli prosimy o opinię, zawsze ją otrzymujemy i w dodatku w pełni merytoryczną.

GM: Prezydent Miętek podczas gali obchodów Dnia Maszynisty mówił o marzeniach na temat przyszłości funkcjonowania kolei. Czy Pan również ma takie marzenie w związku z działalnością Urzędu Transportu Kolejowego?

KD: Myślę, że to, o czym mówił Pan Prezydent podczas gali z okazji Dnia Maszynisty, to jest nasz wspólny cel. Tak naprawdę jego przemówienie zawierało nie tylko te rzeczy, które dotyczyły zebranych tam na sali, czyli maszynistów, ale też wszystkich Polaków, którzy korzystają z kolei lub też chcieliby z niej korzystać, a nie mogą z różnych przyczyn. Chodzi np. o czasy jazdy, które nie są dzisiaj najlepsze, a to często zniechęca do podróży koleją. Liczę na to, że część z tych marzeń spełni się w najbliższym czasie i nie będą to już tylko marzenia, a rzeczywistość.

GM: Do niedawna jeszcze Urząd miał bardzo ograniczone środki finansowe i kadrowe, aby realizować swoje zadania. Czy coś się w tej sprawie poprawiło?

KD: Możemy realizować te wyzwania, które mamy i staramy się je realizować jak najlepiej. Przydałoby się więcej środków. Już w tym roku otrzymaliśmy duże wsparcie na szkolenia naszych pracowników. To jest bardzo ważne, żebyśmy również my się doszkalali w zakresie nowych technologii. Kolej wykorzystuje przecież coraz bardziej nowoczesne systemy. W przyszłym roku plan budżetu ma nas wzmocnić dość mocno, więc na pewno te środki wykorzystamy najlepiej, jak tylko można.

GM: Docierają do ZZM sygnały, że w przypadku kolei państwowych zasady bezpieczeństwa są bardziej rygorystycznie przestrzegane niż przez przewoźników prywatnych. Czy na tym polu przewidziane są jakieś dodatkowe działania Urzędu?

KD: Nasze kontrole dotyczą nie tylko przewoźników państwowych, chociaż oczywiście skala ich działalności jest tutaj dużo większa, niż tych prywatnych. Stąd statystycznie liczba kontroli dotyczących przewoźników prywatnych jest mniejsza, ale my nie dzielimy przewoźników na państwowych i prywatnych. Podchodzimy do wszystkich jednakowo i takie samo podejście zachowamy, jeżeli niestety trzeba będzie nałożyć kary za nieprzestrzeganie przepisów.

GM: Dziękujemy bardzo za rozmowę.

KD: Dziękuję.

Rozmawiali:
Magda Szulecka i Rafał Zarzecki

Fiasko Szczytu Kolejowego

27 września w siedzibie Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP odbyły się kolejne obrady Szczytu Kolejowego. Spotkały się na nim cztery strony: rządowa - reprezentowana przez wiceministra Andrzeja Massela, samorządowa, przewoźników kolejowych i przedstawicieli związków zawodowych. Obrady zdominowała likwidacja Śląskiego Zakładu PR oraz przejęcie obsługi połączeń w województwie śląskim przez Koleje Śląskie.

Przypomnijmy, że Szczyt Kolejowy został zwołany zgodnie z ustaleniami Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa, który odbył się 7 sierpnia. Zwołany, czy raczej wymuszony - na wyraźny, kilkakrotny wniosek strony związkowej. W Zespole Trójstronnym wziął udział marszałek województwa śląskiego Adam Matusiewicz i członek zarządu Przewozów Regionalnych Paweł Stefański. Obaj panowie deklarowali wówczas wolę współpracy w kwestii transferu pracowników i majątku na zasadach rynkowych z likwidowanego zakładu PR do Kolei Śląskich.

Niestety, po przerwie w obradach nie wrócili oni już na salę, ale posiedzenie zakończyło się wydaniem stanowiska nawołującego zarządy PR i KŚ do spotkania i realizacji ich własnych deklaracji. De facto odbyło się to po 8-godzinnej walce prezydenta ZZM. Do tego spotkania miało dojść przed 14 sierpnia. Niestety nic takiego nie nastąpiło...

Podczas obrad Szczytu Kolejowego okazało się z jakiego powodu nie mogło dojść do tego spotkania - prezes PR Małgorzata Kuczewska - Łaska odczytała pismo, które było w tej sprawie kierowane do zarządu KŚ oraz otrzymaną na nie odpowiedź. Okazuje się, że tak ważnej sprawy nie można było załatwić w związku z... okresem urlopowym w Kolejach Śląskich! Na obrady Szczytu niestety nie przyjechał ani marszałek Matusiewicz, ani prezes Kolei Śląskich. Przedstawicielem KŚ był dyrektor marketingu i PR oraz rzecznik prasowy spółki Adam Warzecha, który gorączkowo odpowiadał na lawinę pytań strony społecznej. Na zasadnicze pytanie kiedy ewentualnie może w końcu dojść do spotkania zarządów PR i KŚ nie potrafił udzielić odpowiedzi.

Niestety pomimo kreowanej w mediach propagandy sukcesu KŚ, przy bliższym przyjrzeniu się sprawie kwestia zatrudniania pracowników ze Śląskiego Zakładu PR oraz obsługi połączeń na Śląsku od nowego rozkładu jazdy nie wygląda już tak różowo.

Po pierwsze ludzie...

Przedstawicieli związków interesowało przede wszystkim, czy prawdziwe są doniesienia medialne, że KŚ planują zatrudniać pracowników przez agencje pracy tymczasowej. Niestety dyrektor Warzecha to potwierdził. Dodał, że mając umowę na świadczenie przewozów przez 3 lata nie może zatrudniać pracowników na czas nieokreślony. Prezydent Miętek zareagował ostro, że maszynistów może wynająć tylko inny przewoźnik, a nie agencja pracy, co jest również przedmiotem planowanej nowelizacji ustawy o kolejnictwie. Stanowisko to poparł również wiceminister Massel. Z sali padały również zapytania jak się ma odpowiedzialność społeczna KŚ, jako spółki samorządowej do zwolnienia prawie 2000 pracowników PR. Na co przedstawiciel KŚ odpowiedział, że jego firma nie zwalnia pracowników, tylko wprost przeciwnie przyjmuje do pracy, a zatem nie należy jej z takimi decyzjami łączyć...

Po drugie pieniądze...

Przedstawiciel KŚ deklarował, że w planie jest zwiększenie pracy przewozowej o 30%, podniesienie jakości usług przy minimalizacji dopłaty ze strony właściciela. Prezydent Miętek zapytał jak to wszystko jest możliwe, skoro przykład Kolei Mazowieckich dobitnie pokazał, że od momentu ich powołania nakłady na kolej w regionie zwiększyły się ponad pięciokrotnie, pomimo, iż w województwie mazowieckim notuje się największe potoki podróżnych. Obnażyło to również braki w systemie - inne samorządy nie mają pieniędzy do takiego zwiększania nakładów na kolej, jak widać za wyjątkiem województwa śląskiego, gdzie powołując własną spółkę kolejową marszałek był podobno zdeterminowany oszczędnościami. Z sali padały również pytania o to, jaki jest sens powoływania nowego przewoźnika, zamiast dofinansowywania Przewozów Regionalnych. Dyrektor Warzecha na pytania o koszty odpowiadał krótko, że jest to kwestia talentu menedżerskiego - według niego nie wszyscy go mają...

DRUKARNIA KOLEJOWA
KRAKÓW
32-086 Węgrzce, 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
WARSZAWA
KRAKÓW

Po trzecie tabor...

Strona związkowa pytała w jaki sposób KŚ chcą zrealizować swoje zadanie od nowego rozkładu jazdy, jeżeli nie uda im się pozyskać na czas taboru. Dyrektor Warzecha odpowiedział, że w takim wypadku KŚ będą obsługiwać połączenia wagonami, które pozyskają od jednego z przewoźników – oczywiście od kogo pozostaje tajemnicą. Prezes Przewozów Regionalych zapytała jak to możliwe, że kiedy PR chcą nająć tabor to muszą ogłaszać przetarg, a KŚ mogą tą procedurę pominąć? Dyrektor Warzecha odpowiedział, że KŚ będą się poruszać w tej kwestii tylko w granicach prawa, czyli w kwocie 1,6 mln zł zwolnionej od ogłaszania przetargu. Prezes Kuczewska – Łaska skomentowała, że w tej kwocie najem nie ma szans na powodzenie, dodała również w województwie śląskim jest ogólny problem z dostępem do informacji publicznej. Sławomir Centkowski przewodniczący Sektora Spółek Samorządowych ZZM zapytał jak możliwe są oszczędności w KŚ przy eksploatacji siedmiu różnych typów pojazdów. Dyrektor Warzecha odpowiedział, że typy pojazdów są zróżnicowane ze względu na różne potrzeby spółki przy obsłudze poszczególnych tras.

Przejęcie obsługi całości połączeń w województwie śląskim wywołało również dyskusję nad przyszłością Przewozów Regionalnych. Wiceminister Massel podkreślał, że to marszałkowie województw są organizatorami transportu w regionie i do nich należą decyzje w kwestii powoływania nowych, samorządowych spółek kolejowych. Prezes PR powiedziała, że spółka będzie pilnie śledzić i zaspokajać potrzeby zarówno pasażerów, jak i organizatorów przewozów oraz stawać do wszystkich przetargów. Dodała, że aby przygotować konkurencyjną ofertę, PR być może również będą musiały zatrudniać pracowników przez agencje pracy.

Magda Szulecka

Usamorządowienie odbija się wszystkim czkawką...

2 października odbyło się posiedzenie zespołu ds. polityki gospodarczej i rynku pracy Trójstronnej Komisji ds. Społeczno-Gospodarczych poświęcone w dużej mierze problemom w funkcjonowaniu kolejowych przewozów regionalnych, które są konsekwencją tzw. „usamorządowienia" części przewozów pasażerskich.

Leszek Miętek - przewodniczący Branży Transport OPZZ i Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych przypomniał, że związki zawodowe wielokrotnie wskazywały na złe przygotowanie procesu usamorządowienia spółki Przewozy Regionalne i jej wadliwą strukturę właścicielską. Szesnastu właścicieli PR – marszałków województw nie ma dla spółki wspólnej strategii rozwoju. Sprawę komplikuje brak całkowitego oddłużenia PR (które miało nastąpić w ramach procesu usamorządowienia) oraz zbilansowania bieżących potrzeb przewozowych z możliwościami budżetowymi województw. Na dzień dzisiejszy łączne zadłużenie spółki Przewozy Regionalne jest porównywalne z tym sprzed usamorządowienia, czyli ok. 1 mld zł.

Na spotkaniu mówiono również, że odpisy z podatków CIT i PIT nie pokrywają kosztów niezbędnych do finansowania przewozów na odpowiednim poziomie. Powstawanie nowych spółek kolejowych prowadzi do absurdów typu zrywanie ciągów komunikacyjnych na pograniczu województw - do nowej struktury spółki nie dostosowano prawa w związku z czym brak jest możliwości finansowania przewozów na terenie innego województwa. Przekazanie obowiązku organizacji przewozów pasażerskich w regionach marszałkom województw ma dodatkowo takie następstwa, że w nowopowstałych, samorządowych spółkach kolejowych zamiast oszczędzać trwoni się pieniądze podatników dokonując nieracjonalnych zakupów taborowych, bez wykorzystania korzyści skali. Dodatkowym „dobrem" dla pasażera jest kompletny chaos informacyjny i brak wspólnego biletu, który powoduje dezorientację przy planowaniu podróży pociągami różnych spółek, a rokłady jazdy są często tworzone bez uwzględniania możliwości przesiadek na stacjach węzłowych na pociągi różnych przewoźników.

Zdaniem przewodniczącego Leszka Miętka tworzenie nowych spółek kolejowych przez poszczególne samorządy nie ma uzasadnienia ekonomicznego i jest działaniem na szkodę spółki Przewozy Regionalne. Konkurencyjny rynek przewozów pasażerskich jest w tej chwili ograniczany - spółki wojewódzkie są wewnętrznymi podmiotami samorządu i zlecenie im obsługi przewozów odbywa się bez przetargu. Utrata zleceń ma bezpośredni wpływ na likwidację miejsc pracy w spółce Przewozy Regionalne. Jak dramatyczne daje to skutki widać już w województwie śląskim. Niestety w przyszłości ten problem może dotyczyć również innych regionów.

Dlatego ZZM nie poprzestaje w walce o nawiązanie dialogu społecznego i ochronę miejsc pracy - przewodniczący Leszek Miętek zgłosił wniosek o omówienie tego problemu na posiedzeniu Trójstronnej Komisji ds. Społeczno-Gospodarczych. Aby tym razem nie zakończyło się ponownie na rozmydleniu całej sprawy – wnioskodawca chce, aby wzięli w niej udział minister finansów oraz transportu.

Magda Szulecka

WARS

Przeszło 60-letnie doświadczenie WARS w usługach gastronomicznych i hotelowych w pociągach jest gwarancją oferty wysokiej jakości.

Stewardzi WARS obsługujący wagony sypialne i kuszety w pociągach nocnych dbają o komfort i bezpieczeństwo podróżnych.

Nasi goście mogą mieć pewność, że oferowane w menu posiłki są smaczne i świeże. Surowce, z których przygotowujemy nasze dania pochodzą od uznanych na rynku firm oraz dostawców.

PODRÓŻE PEŁNE SMAKU

www.wars.pl

InnoTrans 2012

W Berlinie odbyła się największa na świecie impreza branży kolejowej i transportu szynowego - Międzynarodowe Targi InnoTrans 2012. Dzięki producentowi taboru Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. nasi przedstawiciele mieli okazję zwiedzenia targów. Oto ich relacja.

W dniach 18-21 września na terenach Targów Berlińskich Messe Berlin w 26 halach wystawienniczych o łącznej powierzchni 160 tys. m^2 zaprezentowało się ponad 2500 wystawców z 49 krajów. Na torach wystawienniczych o łącznej długości 3500 metrów podziwiać można było 115 nowoczesnych pojazdów. W stolicy Niemiec stawili się wszyscy znani i liczący się producenci branży kolejowej. Ogółem miało miejsce około 100 światowych premier, w tym także z Polski.

Nasz kraj okazał się jednym z liderów w ilości zaprezentowanych nowych pojazdów szynowych. Polscy producenci pokazali dwie zupełnie nowe lokomotywy do ruchu pasażerskiego i towarowego, a także nowoczesne pasażerskie zespoły trakcyjne oraz tramwaje. Światową premierę miała m.in. lokomotywa GAMA Marathon bydgoskiej Pesy. Jest to pierwsza z rodziny GAMA elektryczna lokomotywa 4-osiowa o mocy 5600 kW zasilana napięciem 3 kV DC o oznaczeniu 111Ed. Wyposażona w dodatkowy silnik spalinowy umożliwi wykonywanie pracy manewrowej w trakcji spalinowej, pozwalając na przejechanie ponad 40 km z ładownym składem.

Turniej piłkarski w czeskiej Veselí

W ramach integracji i współpracy czeski związek maszynistów zaprosił zwycięzców (IC Południowy) i zdobywców II miejsca (SKM Gdynia) iławskiego XV Turnieju Piłki Nożnej w dniach 26 – 27 września do Veselí nad Morawą. Impreza była bardzo udana, a Czesi okazali się bardzo gościnni i pozwolili nam wygrać.

Z Veselí puchar prezydenta FSČR wywiózł niepokonany IC Południowy. Gratulujemy zwycięzcom!

Magda Szulecka

Lokomotywa cieszyła się dużym zainteresowaniem. Wśród zwiedzających można było usłyszeć wiele pozytywnych opinii zarówno o samej lokomotywie, jak i o ergonomii oraz funkcjonalności kabiny maszynisty zaprojektowanej przy udziale użytkowników. O tym, że lokomotywa uzyskała rekomendację ZZM informowała specjalna tabliczka.

Duży nacisk został położony na bezpieczeństwo, ergonomię i intuicyjność obsługi pojazdu. Maszynista ma zapewnioną dobrą widoczność szlaku. Ponadto do dyspozycji ma automatycznie rozkładane lusterka boczne oraz boczne kamery, a nawet dodatkowe kamery do obserwacji sprzęgu pojazdu i przestrzeni tuż przed nim, przydatne podczas manewrów i w trakcie dojazdu do składu pociągu. Lokomotywa wyposażona jest także w boczne nastawniki jazdy, ułatwiając maszyniście pracę manewrową. Wszelkie parametry pracy i diagnostyka podzespołów pojazdu dostępna jest za pośrednictwem ekranu dotykowego. Poza tym kabina maszynisty wyposażona jest we w pełni regulowane w wielu płaszczyznach pneumatyczne fotele. Posiada także bogate zaplecze socjalne, w tym kuchenkę mikrofalową i lodówkę. Nowością na lokomotywie jest zabudowanie małej kompaktowej toalety z umywalką.

W najbliższym czasie tabor będzie przechodził jazdy testowe, a następnie próby eksploatacyjne z ciężkimi składami towarowymi u jednego z prywatnych przewoźników.

Adam Półgrabek
Tomasz Jeżewski

5 X 2012r. w Łodzi Andrzejowie miały miejsce Regionalne Obchody Dnia Maszynisty ZZMK w Łodzi. Rozpoczęło je nabożeństwo odprawione w intencji członków związku i ich rodzin z udziałem pocztów sztandarowych z Piotrkowa Trybunalskiego i Łodzi. Sztandar ZZMK w Łodzi obchodził 5 rocznicę fundacji i poświęcenia. Na uroczystość przybyli dyrektorzy zakładów i członkowie władz ZZM z wiceprezydentem Krzysztofem Ciećką. Uroczystości uświetniła wspólna zabawa zaproszonych gości i maszynistów z małżonkami w pobliskiej sali OSP.

Piotr Rybikowski

8 - 10 września 2012r. PKP SKM w Trójmieście obchodziła maszynistowskie święto w Ochotnicy Dolnej.

Tradycja, rodzinna atmosfera, dobra zabawa - tak w skrócie można napisać o tym szczególnym dniu, w którym maszyniści z Gdyni Cisowej choć na chwilę mogli oderwać się od odpowiedzialności związanej z pracą. W roku 2012 Rada Zakładowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce przy PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o. postanowiła zorganizować Zakładowy Dzień Maszynisty w Ochotnicy Dolnej. Piętnaście godzin podróży koleją i około godzinka autokarem - to droga jaką musieliśmy pokonać by dotrzeć na miejsce. Czekał tam na nas pieknie przygotowany Pensjonat Jurkowski z bacówką i bardzo miłą obsługą. Po zakwaterowaniu wszystkich gości - była strawa, a po niej czas na wyjazd do kompieliska termalnego w Białce Tatrzańskiej. Do naszej dyspozycji były trzy baseny z wodą termalną o temperaturze do 34°C, zjeżdżalnie zewnętrzne o łącznej długości blisko 300 m oraz szeroki wachlarz rozrywek - słowem znaleźliśmy się w idealnym miejscu na relaks.

Następnego dnia zwiedziliśmy zamek w Niedzicy i pływaliśmy statkiem, z którego mogliśmy podziwiać zamek niedzicki i czorsztyński oraz piękną miejscową naturę. Po powrocie do pensjonatu, w bacówce, przewodniczący Tadeusz Winiarski wraz z zaproszonymi gośćmi: wiceprezydentem ZZM Krzysztofem Ciećką, prezesem zarządu SKM Maciejem Lignowskim, dyrektorem ds. eksploatacji Sławomirem Pipke, naczelnikiem sekcji eksploatacji Jackiem Serkowskim wręczali dyplomy i medale za wieloletnią służbę.

Ostatni dzień wypoczynku spędziliśmy w Zakopanem. Wjazd na Gubałówkę, zakupy na Krupówkach - to tylko niektóre z atrakcji tamtego dnia.

Tegoroczne obchody Dnia Maszynisty w SKM były udane, a w przyszłym roku będzie jeszcze lepiej. Mamy już kilka pomysłów! Do zobaczenia za rok!

Wojciech Cholka

Rocznica sztandaru

15 listopada obchodzić będziemy 20 rocznicę poświęcenia sztandaru Rady Krajowej ZZM.

Warto przypomnieć to historyczne dla naszego związku wydarzenie – bowiem jak mówił Prymas Tysiąclecia Kardynał Stefan Wyszyński – sztandar to symbol, świętość, a jego miejsce tkwi gdzieś między hymnem narodowym, a przysięgą wojskową.

W 1992 roku podczas IX Ogólnopolskiej Pielgrzymki Kolejarzy na Jasną Górę w Częstochowie odbyła się uroczystość poświęcenia kilkunastu sztandarów związkowych. Między innymi poświęcony został sztandar ówczesnej Rady Głównej Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce. Aktu poświęcenia w czasie uroczystej mszy św. przed murami zespołu klasztornego oo. Paulinów na Jasnej Górze dokonał ówczesny metropolita gdański - ksiądz arcybiskup Tadeusz Gocłowski. Poczet sztandarowy ZZM tworzyli wówczas maszyniści: Mirosław Szewczyk z MD Częstochowa – chorąży pocztu, oraz Henryk Śliwiok z MD Katowice i Roman Gąsiorowski z MD Zajączkowo Tczewskie. Warto dodać, że sztandar Rady Głównej ZZM powstał z inicjatywy ówczesnego prezydenta ZZM Jana Zaborowskiego i maszynisty Andrzeja Gajewskiego. Wykonała go Anna Trutkowska z pracowni haftu artystycznego w Tczewie. Wygląd sztandaru jest następujący – na awersie koloru niebieskiego w środku trzy lokomotywy SU45, Ty42, EU07, nad nimi daty 1919 – 1992 – 1989, poniżej lokomotyw w skrzydłach kolejowych skrót ZZM, a pod nim napis „Niech nas łączy honor i więź zawodowa". Na rewersie sztandaru, w środku znajduje się święta Katarzyna Aleksandryjska – patronka kolejarzy (biały haft), a wokół niej napis Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce.

Już od 20 lat sztandar związkowy towarzyszy nam w uroczystościach kolejowych, związkowych, patriotyczno – religijnych oraz pogrzebowych. Przechowywany jest w siedzibie biura Rady Krajowej ZZM w Warszawie.

Amur

Upamiętniono naszych kolegów tragicznie zmarłych pod Szczekocinami

Na dworcu kolejowym Kraków-Płaszów, przy dźwiękach Roty oraz Hejnału Mariackiego wicemarszałek Roman Ciepiela odsłonił tablicę upamiętniającą kolejarzy Małopolskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Krakowie, którzy zginęli w katastrofie pod Szczekocinami: maszynistę Andrzeja Mikołajczyka, kierownika pociągu Benedykta Szmidta oraz konduktora Zbigniewa Rudnika. Tablicę poświęcił duszpasterz małopolskich kolejarzy ksiądz prałat Grzegorz Szewczyk.

W uroczystości wzięły udział również rodziny tragicznie zmarłych kolejarzy, kierownictwo zakładów PR i IC, poczty sztandarowe (w tym ZZM), orkiestra Klubu Kolejarza, a także liczne grono koleżanek i kolegów.

Poczty sztandarowe na uroczystościach odsłonięcia tablicy w Krakowie-Płaszowie

Przypomnijmy, że PKP Intercity S.A. również upamiętniło swoich pracowników – maszynistę i pomocnika maszynisty, którzy zginęli w wypadku pod Szczekocinami oklejając Eurolokomotywę przygotowaną z okazji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej. Na bocznej ścianie kabiny lokomotywy umieszczono wówczas napis:

Pamięci Maszynistów
Szymon Cieślak
Radosław Pustoła
Jedziemy z Wami w każdym
z naszych pociągów

Październikowa okładka Głosu Maszynisty upamiętnia te wydarzenia.

Magda Szulecka
Współpraca: Andrzej Witulski

Raport PKBWK w sprawie wypadku w Babach opracowany przez osoby kompetentne?

Dla Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych być członkiem komisji kolejowej, czy zostać zobowiązanym do współpracy z komisją kolejową to jedno i to samo.

W dniu 31 lipca 2012r. został opublikowany Raport nr PKBWK/1/2012 Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych z poważnego wypadku kolejowego kategorii A06 jaki miał miejsce na stacji w Babach w dniu 12 sierpnia 2012r.

Po zapoznaniu się z informacjami dotyczącymi powoływania i odwołania Zakładowej Komisji Kolejowej powołanej na okoliczność poważnego wypadku na stacji w Babach bez jakichkolwiek wątpliwości stwierdzamy, że czas jej powoływania oraz sposób odwołania narusza zarówno postanowienia Ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym jak i Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych oraz Zarządzenie Nr 59 Ministra Infrastruktury z dnia 11 grudnia 2008r. w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

Komisja kolejowa została powołana decyzją Dyrektora PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowej w Łodzi w dniu 14.08.2012r. – w dwa dni po wypadku. Nasuwa się pytanie, w oparciu o jakie podstawy prawne działała „Zakładowa Komisja Kolejowa" w składzie siedmioosobowym w okresie od 12.08.2012r. do dnia powołania tj.14.08.2012r.? Przypominam, że zespół ten sporządził w dniu 13.08.2012r. „Protokół Oględzin Poważnego Wypadku", na który powołała się prokuratura podejmując decyzję o zatrzymaniu maszynisty pociągu nr 14101.

Dlaczego i w oparciu o jakie podstawy prawne dnia 19.08.2012r. Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK) odwołał wszystkich członków Zakładowej Komisji Kolejowej? Zgodnie z postanowieniem par.11 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30.04.2007r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych, wyznaczenie innego składu komisji kolejowej może nastąpić w przypadku braku możliwości ustalenia w sposób jednoznaczny przyczyny zdarzenia. Również Ustawa z dnia 28.03.2003r. o transporcie kolejowym w treści postanowienia art.28m upoważnia Przewodniczącego PKBWK tylko do przejęcia prowadzenia postępowania od komisji kolejowej.

Dlaczego w nowo powołanej przez Przewodniczącego PKBWK komisji powypadkowej w dniu 19.08.2011r. nie było przedstawiciela przewoźnika – PKP Intercity S.A.?

Ustawa o transporcie kolejowym w treści postanowienia art.28m pkt 3 nakazuje powołanie w skład komisji przedstawiciela przewoźnika kolejowego. Zostać zobowiązanym do współpracy z komisją powypadkową, a być członkiem komisji powypadkowej to jednak zasadnicza różnica.

Już tylko te przedstawione nieprawidłowości, pozwalają na stwierdzenie naruszenia przez komisję Zarządzenia Nr 59 Ministra Infrastruktury z dnia 11.12.2008r. w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. W świetle powyższego stawiam pytanie, czy Raport PKBWK Nr /1/2012 Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych jest dokumentem opracowanym przez osoby kompetentne?

Każda przyczyna powoduje skutek, tym samym dla każdego skutku należy określić przyczynę.

Zdaniem komisji przyczyną bezpośrednią tego wypadku jest – „przekroczenie dopuszczalnej prędkości pociągu podczas wjazdu z toru szlakowego nr 2 na tor nr 1 w stacji Baby na sygnał zezwalający S 10 (w jednym pionie dolne światło pomarańczowe ciągłe i górne zielone ciągłe) na semaforze wjazdowym A1/2 i jazda z prędkością 113,1 km/h na kierunek zwrotny po rozjazdach 101 i 102 przy dopuszczalnej prędkości jazdy dla tego kierunku do 40 km/h, co było niezgodne z postanowieniem par.3 ust.8 oraz 13 pkt 4 i 10 instrukcji o sygnalizacji Je-1 (E-1)".

Stawiam pytanie, czy opisana w raporcie przyczyna bezpośrednia wypadku to na pewno przyczyna, czy skutek wypadku?

Naszym zdaniem przyczyna wypadku kryje się w wyjaśnieniu, dlaczego maszynista pociągu nr 14101 jechał z prędkością 113 km/h, a nie 40 km/h?

Na jakiej podstawie komisja kolejowa stwierdziła, że przekroczenie prędkości przez prowadzącego pociąg nie było następstwem usterki w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym (srk) lub błędem w obsłudze tych urządzeń?

Zapoznając się z wnioskami zawartymi w raporcie komisji nie znajdziemy materiału dowodowego, uprawniającego do stwierdzenia, że semafor wjazdowy A1/2 wskazywał sygnał S 10, a nie S 4. Powtarzacz na pulpicie w nastawni informuje dyżurnego ruchu tylko, czy obraz semafora zezwala na jazdę, czy nie. Ponadto z treści raportu wynika, że komisja kolejowa nie zabezpieczyła, ani nie przeprowadziła badań wszystkich urządzeń biorących udział w wyświetlaniu obrazu na semaforze dla utwierdzonej drogi przebiegu (przekaźników, dławików, kondensatorów, przewodów łączących itd.) biorących udział w prawidłowym wyświetleniu sygnałów semafora wjazdowego A1/2 tuż po wypadku. Nikt również nie dokonał sprawdzenia w dniu wypadku, jak zachowuje się obraz na semaforze wjazdowym A1/2 w momencie wyświetlania sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym. Obowiązek taki wynika z postanowienia par.18 ust.10 Rozporządzenia Ministra Transportu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych.

Zamieszczone w raporcie opisy obrazów semaforów, jak i przekaźników sterujących wynikają z tablicy zależności, a nie badań potwierdzonych przez niezależnych ekspertów. W treści raportu nie znajdziemy potwierdzenia czy projekt stacji – urządzeń odpowiedzialnych za wyświetlenie obrazu semafora był zgodny z tym na

gruncie. Brak jest również informacji, kiedy i kto dokonał opisu stanu urządzeń? Przeprowadzenie wizji lokalnej i sprawności funkcjonowania urządzeń sterowania ruchem kolejowym przez komisję kolejową w dniu 23.08.2011r. na stacji Baby, po przeprowadzeniu odbudowy układu torowego i urządzeń srk, to materiał dowodowy o nikłym znaczeniu. Odbudowa i przekazanie do eksploatacji urządzeń kolejowych przez wykonawcę wymaga przeprowadzenia wielu prób, mających na celu wykazanie ich sprawności po dokonanej naprawie. Tym samym przeprowadzona wizja lokalna w dniu 23.08.2011r. w żadnym przypadku nie może stanowić potwierdzenia sprawności działania urządzeń srk w chwili wypadku, tym bardziej, że urządzenia przekaźnikowe z sygnalizacją świetlną, stanowią na stacji Baby jeden okręg nastawczy.

Jednym z głównych dowodów na który powołuje się komisja uzasadniającą ustaloną przyczynę wypadku jest zdanie cyt: "W rozjazd wjechałem z duża prędkością, nie, coś z semafora, chyba nie przyuważyłem". Aż trudno uwierzyć, że członkowie Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych jako materiał dowodowy wykorzystują słowa maszynisty wypowiedziane w szoku powypadkowym. Kolejnym niepodważalnym dowodem na potwierdzenie sprawności urządzeń srk zdaniem komisji jest cyt: „stwierdzenie, że maszyniści innych pociągów, które poruszały się w bezpośrednio przed pociągiem nr 14101 w dniu 12.08.2011r. w kierunku analogicznym nie zgłaszali nieprawidłowości w działaniu urządzeń". Czemu ma służyć takie ustalenie? Usterka ma to do siebie, że pojawia się w najmniej spodziewanym momencie, zazwyczaj bez uprzedzenia lub dających się zauważyć symptomów.

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

Już tylko te przytoczone przykłady nieprawidłowości i niedociągnięć pozwalają na wysnucie wniosków, że komisja ustalając przyczyny wypadku miała pełną świadomość braku ponoszenia odpowiedzialności prawnej za swoje działania. Podobny poziom argumentacji przedstawia pozostały materiał dowodowy, ale o tym w następnym numerze Głosu Maszynisty.

Przewodniczący Komisji
Obrony Praw Pracowniczych
Eugeniusz Śliwiński
współpraca:
Michał Wawrzyniak
Tadeusz Kuźnar

Honorowy Kolejarz Roku 2012 na Śląsku

W Rybnej koło Tarnowskich Gór odbyła się V Gala „ Przyjaciel śląskich kolejarzy", na której uhonorowany został nasz związkowy kolego Kazimierz Jamrozik. Laureat udzielił nam krótkiego wywiadu.

MS:Jakie było uzasadnienie przyznania Panu tytułu honorowy „Kolejarz Roku 2012"?

KJ: Zenon Zemła - dyrektor Śląskiego Zakładu Spółki w Tarnowskich Górach uzasadniając przyznanie mi tej prestiżowej nagrody podkreślał, że zdecydowała o tym wieloletnia, bezpieczna praca w charakterze maszynisty. Przypomnę, że w tym roku obchodzę jubileusz 40-lecia pracy zawodowej w Bytomiu. Poza tym dyrektor podkreślił moje duże zaangażowanie w działalności Związku Zawodowego Maszynistów, jak również wybór do Rady Nadzorczej PKP Cargo S.A. co jest niewątpliwie zasługą kolegów z ZZM i wielu pracowników Spółki Cargo - chciałbym za to wszystkim bardzo serdecznie podziękować.

MS:Co dla Pana oznacza ta nagroda? Czy cieszy się Pan z jej otrzymania?

KJ: Jest to dla mnie najważniejsza nagroda, jaką dotychczas otrzymałem. To bardzo prestiżowe wyróżnienie, nadawane jest co dwa lata i otrzymuje ją tylko jedna osoba z Zakładu, który zatrudnia niemal 3500 pracowników. Cieszę się i jestem dumny z otrzymania

tej nagrody. Oznacza to, że moja wieloletnia praca i działalność na forum społecznym i zawodowym została dostrzeżona. Daje mi to siłę i motywację do dalszej pracy i skutecznej działalności. Dziękuję za to zarówno kapitule, jak i Forum Dyrektorów Śląskich Zakładów.

MS:Jak ocenia Pan samą galę ?

KJ: Bardzo wysoko. Ten wspaniały pomysł narodził się 10 lat temu. Wówczas to były dyrektor Zakładu Taboru w Katowicach Pan Romuald Wilk z liderami związkowymi zorganizowali pierwszą galę, która miała na celu integrację środowiska kolejarskiego z przedstawicielami lokalnego samorządu, parlamentarzystami ze Śląska, przedstawicielami lokalnego biznesu, przedsiębiorcami no i oczywiście klientami Cargo, którzy powierzają nam przewozy swoich produktów i towarów. Tegoroczną galę uświetnili swoją obecnością władze samorządu tarnogórskiego, posłowie Polaczek i Głogowski, klienci Cargo, niektórzy z nich zostali uhonorowani przez Kapitułę statuetką „Przyjaciela Kolejarzy". Całą galę prowadził wybitny aktor kabaretowy, Ślązak – Krzysztof Respondek, natomiast w części artystycznej wystąpiła wokalistka Gosia Andrzejewicz.

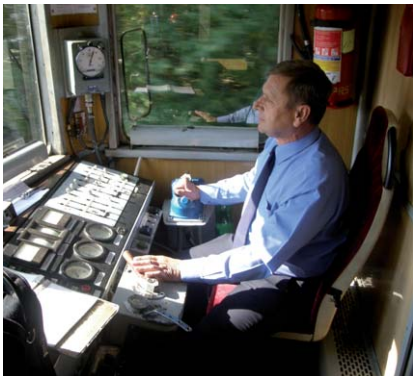
MS: Dziękuję za rozmowę.

KJ: Dziękuję.

Rozmawiała
Magda Szulecka

Ostatnia służba

W dniu 21 września swe ostatnie hamowanie przed odejściem na zasłużoną emeryturę wykonał w stacji Czechowice Dziedzice nasz kolega, Jan Kozłowski, maszynista czechowickiej Sekcji Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych, wcześniej Lokomotywowni i Zakładu Taboru w Czechowicach.



Na „jeszcze nowszej drodze życia" życzymy dużo zdrowia i spełnienia planów...

Grzegorz Moc

Spotkanie po latach we Włosienicy

W dniu 8 września odbyło się drugie już spotkanie po latach maszynistów byłej Lokomotywowni Pierwszej Klasy Oświęcim. Każdy z uczestników spotkania zgłaszał się u „Starszego Dyspozytora Karczmy", gdzie otrzymywał „Wykaz pracy" (wzór „druk Mt 514" z 1991 roku) oraz „bon na posiłek profilaktyczny", czyli golonko... W spotkaniu udział wzięło ponad sześćdziesięciu maszynistów zatrudnionych obecnie w różnych spółkach, emerytów i rencistów. Dla wielu było to pierwsze spotkanie po latach i... już jest zapowiedziane następne za rok. Miejmy nadziej, że w jeszcze większym gronie.

GM

Panu Bartłomiejowi Buczkowi
Członkowi Zarządu PKP SKM
w Trójmieście
Wyrazy głębokiego współczucia
z powodu śmierci
OJCA
składa Kierownictwo
oraz Pracownicy PKP Szybka Kolej
Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.
oraz
Rada Krajowa ZZM

Dnia 04.10.2012r.
zmarł w wieku 50-ciu lat
nasz kolega dyspozytor
Sekcji Eksploatacji Pojazdów
Trakcyjnych w Krakowie
Bogdan Sędzimir
Rodzinie nagle zmarłego
wyrazy współczucia składa RKZZM
oraz Zarząd i Członkowie
Związku Zawodowego
Maszynistów Kolejowych
w Zakładzie Południowym
IC w Krakowie

25.09.2012r.
odszedł od nas maszynista
Małopolskiego Zakładu
Przewozów Regionalnych
w Krakowie
Jerzy Polak
Wyrazy głębokiego
współczucia rodzinie
składa
Rada Krajowa ZZM

Fraszki Jerzego Szulca

Fortuna
Zniosła kura jajo, złote,
dużej skali
Zdechła... bo na siłę drugie
wyciskali.

Peniuar
Cienka, intymna...
Zasłona dymna.

Przesyt
Odsuwać od żłobu trzeba święte
krowy
Jeśli im już mleko uderza do
głowy.

Prostota
Popatrz na swój krok...
Czy nie idziesz w bok.

Witaminoterapia
Z malinką na szyi wrócił
chwiejnym krokiem
I teraz od żony ma śliwkę pod
okiem.

Puchy
Ponoć czas to pieniądz,
lecz bywa i tak
Że czas sobie leci,
a pieniędzy brak.

Gruba ryba
Nie jest wcale groźna taka
Gdy się na nią ma już haka.

Fart
Szczęście dopisuje
i będziemy mieli
Wszystko, tylko nie to,
czego byśmy chcieli.

Z humorem i humorkiem

Europa
W Zjednoczonej Europie euro-urzędnik pyta Kowalskiego:
- Jesteście Europejczykiem?
- Nie, jestem POLAKIEM!
- Ale przecież urodziliście się na terenie Unii Europejskiej.
- A czy jak owca urodzi się w chlewie to jest świnią?

Budowa autostrad
Polski minister udał się w oficjalną podróż do Francji. Jednym z punktów wizyty była kolacja u francuskiego odpowiednika. Widząc jego wspaniałą willę, z obrazami wielkich mistrzów na ścianach, zapytał go, jak on zapewnia sobie taki poziom życia ze skromnej pensji urzędnika.
Francuz zaprasza go do okna:
- Widzi pan tę autostradę?
- Tak.
- Ona kosztowała 15 milionów euro. Firma wypisała fakturę na 20, a różnicę przekazała mi. Dwa lata później francuski minister udaje się do Polski i odwiedza polskiego polityka. Kiedy podjeżdża pod domostwo ministra, jego oczom ukazuje się najpiękniejszy pałac, jaki widział w życiu. Od razu pyta:
- Nie rozumiem, dwa lata temu stwierdził pan, że prowadzę książęce życie, ale w porównaniu do pana...
Polski minister podchodzi do okna:
- Widzi pan tam autostradę?
- Nie.
- No właśnie.

Paliwo drożeje
Rozmawiają dwaj koledzy:
- Cholera! Do czego to doszło żebym ja płacił 6 złotych za paliwo!
A drugi na to;
- Nie martw się, więcej niż 9,99 nie będzie.
- Dlaczego?
- Bo nie zmieści się na tablicach.

Akcja Wisła
Dziś rano premier ogłosił ambitny plan dla IV RP, który dostał kryptonim Akcja Wisła. Ma on polegać na pogłębianiu dna i trzymaniu się koryta.

Kącik filatelistyczny

Dziś w naszym kąciku prezentujemy jedną - o nr Cp 1612 - z dwóch kart pocztowych (całostek) wydanych 9 czerwca 2012 r. przez Pocztę Polską, a poświęconych kolejom wąskotorowym.
Ma to ścisły związek z przypadającym w tym roku jubileuszem - 90 - lecia oddziału Muzeum Kolejnictwa w Warszawie - Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie. Placówka zlokalizowana została na terenie dawnej stacji Sochaczewskiej Kolei Dojazdowej. Jej

zbiory to 145 jednostek taboru wąskotorowego, a także kolekcje historycznych przedmiotów dokumentujących codzienne życie kolei wąskotorowych w Polsce.
9 czerwca 2012 r. w Urzędzie Pocztowym Sochaczew 1 stosowany był okolicznościowy datownik z napisem Koleje Wąskotorowe w Polsce, zaś w części graficznej przedstawiono schemat techniczny parowozu wąskotorowego widzianego z przodu.
Na prezentowanej kartce widzimy znaczek o nominale 1,55 zł, na którym przedstawiony jest parowóz wąskotorowy typu CK 22. W części ilustracyjnej kartki przedstawiono schemat techniczny w/w parowozu, ilustracje innych typów parowozów wąskotorowych, czapkę dyżurnego ruchu, opaskę kierownika pociągu i torbę służbową. Autorem projektu kartek pocztowych wydanych w nakładzie 34.000 sztuk z każdego rodzaju jest pan Kazimierz Bulik.

Amur

moja firma jest
w dobrej kondycji

**wybrałem
Plan Zdrowotny
w AXA**

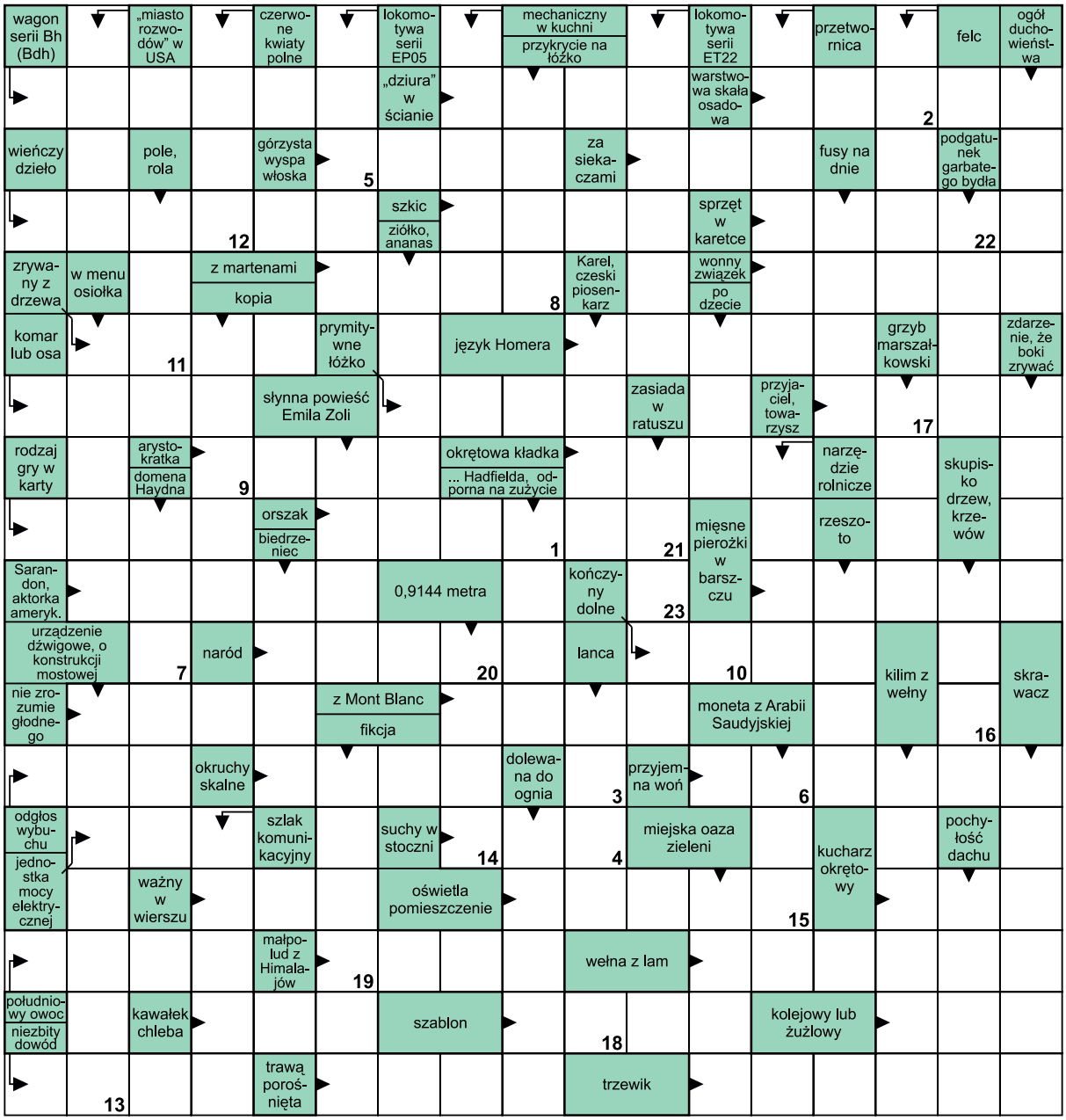
- opieka ambulatoryjna, szpitalna i medycyna pracy – możliwość dopasowania oferty do indywidualnych potrzeb firmy
- gwarancja szybkiego dostępu do prywatnych usług medycznych (np. 24 h do lekarzy pierwszego kontaktu)
- szeroki zakres usług assistance gwarantujących pomoc w przypadku kłopotów ze zdrowiem (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

AXA

Krzyżówka 10 2012



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 23 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23

NATURAtour

Rozwiązanie krzyżówki nr 10 prosimy nadsyłać do 6 listopada 2012r. pod adresem: ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mail-em: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 10". Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę - weekend dla 2 osób w wybranym ośrodku spółki Natura Tour. Rozwiązanie krzyżówki nr 9: „Czy jedzie z nami maszynista". Nagrodę - niespodziankę wylosował Michał Stachowiak z Poznania. Gratulujemy, nagrodę prześlemy pocztą. Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.

Głos Maszynisty
NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEŻ ZAWODOWA
www.zzm.org.pl

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), Rafał Zarzecki, Eugeniusz Śliwiński, Adam Murawski, Grzegorz Moc.
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.

NATURAtour

Jesienne

PROMOCYJNE CENY

student | senior | rodzice i dzieci

SPĘDŹ

niezapomniane chwile

z NATURĄTOUR

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