



www.zzm.org.pl

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŹ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

Nr 3/103

MARZEC 2013



Wesołych Świąt!

Z okazji zbliżających się Świąt Wielkiej Nocy składamy w imieniu swoim i wszystkich pracowników Spółki PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. życzenia zdrowia, radości oraz spełnienia wszystkich zawodowych planów. Niech ten świąteczny czas pozwoli nam na chwilę wytchnienia od często trudnej codzienności.

Maciej Lignowski
Prezes Zarządu

Bartłomiej Buczek
Członek Zarządu



Naszym przyjaciołom maszynistom i całej braci kolejarskiej – życzenia spokojnych Świąt Wielkanocnych składa Zarząd PESA Bydgoszcz wraz ze wszystkimi pracownikami

Z okazji Świąt Wielkanocnych najserdeczniejsze życzenia radości, zdrowia i wytchnienia. Aby ten wyjątkowy czas sprzyjał chwilom refleksji, spotkaniom w gronie najbliższych, zażegnaniu codziennych trosk i sporów

Rada Krajowa ZZM



DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW

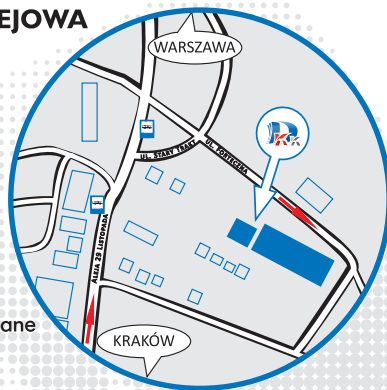
32-086 Węgrzce, ul. Forteczna 20 A
Centrala, Sekretariat
e-mail: biuro@drukkol.pl
tel./fax : 12 298-04-00

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

pod semaforem



Kolejarskie związki zawodowe za konsekwentną i co najważniejszą skuteczną batalię o zachowanie ulgowych świadczeń przejazdowych



Działy finansowe PR i IC za złe wyliczanie wynagrodzeń pracownikom drużyn trakcyjnych i zwalanie winy na systemy informatyczne

Świadczenia utrzymane!

Sukcesem zakończyła się batalia o ulgi przejazdowe dla Kolejarzy i ich rodzin oraz emerytów i rencistów. Ustalono satysfakcjonujące zasady korzystania ze świadczeń i ich zakres w 2013 roku. Podpisane 22 lutego porozumienia związków zawodowych z pracodawcami nie kończą jednak sporów zbiorowych z ZPK i Przewozami Regionalnymi.

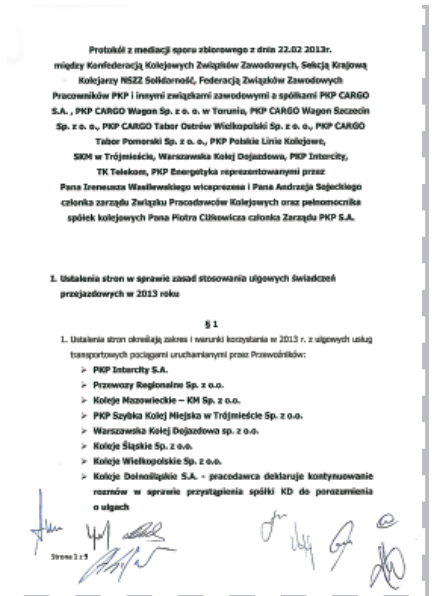
Porozumienie będzie obowiązywać do końca grudnia tego roku. Główne zasady stosowania ulg przejazdowych to:

1. Do porozumienia o ulgach przystąpiły spółki samorządowe: Przewozy Regionalne, Koleje Wielkopolskie oraz Koleje Śląskie;
2. Odpłatności ponoszone przez uprawnionego w tym dopłata za klasę dowolną i bilety sieciowe określone w § 6 ust. 2 porozumienia mają charakter proporcjonalny do upływu czasu, tzn. np. cena biletu sieciowego, opłata za klasę dowolną, odpłatność za współmałżonka, opłata ponoszona przez emeryta lub rencistę musi być obniżona o dwa miesiące przy zakupie z ważnością od 1.03.2013 r.
3. Zakres ulg pracowniczych:
 - a. Pozostaje ulga 99% obowiązująca we wszystkich spółkach będących stroną porozumienia;
 - b. Znacznie obniżono pierwotne ceny biletów miesięcznych i sieciowego w PR;
 - c. Uprawnienie do klasy dowolnej jest odpłatne, jednak prawo do wykupu uzyskuje się już po 5 latach pracy (cena wykupu z zastosowaniem proporcjonalności do upływu czasu);
 - d. brak w ofercie wspólnego dla wszystkich biletu sieciowego, jednak ceny poszczególnych biletów sieciowych ograniczono do wzrostu ok. 10% rok do roku (a nie jak pierwotnie było w PR ponad 300%) – cena wykupu „sieciovki” musi być pomniejszona proporcjonalnie do upływu czasu;
 - e. prawo do wykupu uprawnień do ulg przez członków rodziny ma każdy pracownik, a nie tylko zatrudniony przed 2003 rokiem.
4. Zakres ulg rodzinnych:
 - a. Udało się utrzymać prawo do ulg dla członków rodzin pracownika;
 - b. Dla dzieci koszt wykupu uprawnienia ponosi pracodawca, uprawnienie do klasy dowolnej wymaga oddzielnej opłaty;

- c. Dla współmałżonków koszt wykupu uprawnienia pozostaje w niezmienionych relacjach – 50% kosztu ponosi pracodawca i 50% pracownik. Odpłatność ponoszona przez pracownika proporcjonalnie do upływu czasu i – w odróżnieniu od umowy handlowej przewoźników – kwota wykupu w wysokości 741 zł pozostaje stała, a nie uzależniona od ilości wykupu uprawnień u danego pracodawcy. Uprawnienie do klasy dowolnej wymaga oddzielnej opłaty.
5. Zakres ulg dla emerytów i rencistów:
 - a. Udało się utrzymać prawo do ulgi w wymiarze 99%;
 - b. Obniżono udział uprawnionego w koszcie wykupu ze 140 do 50 zł za pakiet. Cena 50 zł obliczana proporcjonalnie do upływu czasu;
 - c. W przypadku trudnej sytuacji materialnej emeryta lub rencisty możliwa pomoc materialna z ZFŚS na pokrycie kosztów wykupu uprawnienia bądź zwiększonych kosztów przejazdów dzieci.

Zimą nie było niestety szans na wypracowanie systemowych rozwiązań ulg przejazdowych na lata następne. Przewoźnicy nie byli w stanie porozumieć się w sprawie podziału środków uzyskanych z tzw. kosztów wykupu uprawnienia do ulgi. To kwota, którą trzeba ryczałtowo wpłacić (pracodawca albo uprawniony), aby mieć prawo do korzystania z ulgi bez względu na częstotliwość korzystania z przejazdów.

Niemniej ze względu na wzrost cen wykupu świadczeń i cen biletów okresowych oraz fikcyjność biletu z ulgą 99%, system ulg przejazdowych trzeba przebudować w kierunku odejścia od wykupu uprawnienia do ulgi na rzecz dopłaty przez pracodawcę do faktycznie wykonanego przejazdu i ceny biletu ulgowego w odniesieniu do rzeczywistej ceny biletu będącego w cenniku. Póki co ustalono zasady świadczeń na 2013 rok, a w sporach zbiorowych toczyć się będą mediacje nad kształtem świadczeń przejazdowych na rok 2014 i lata następne. W przypadku fiaska negocjacji do 1 lipca 2013 r., związki zawodowe uzyskają prawo do przeprowadzenia strajku generalnego. (L)



Prowokowanie katastrofy

Z Leszkiem Miętkiem, prezydentem ZZM, rozmawia Rafał Zarzecki

– W lutym udało się sfinalizować temat świadczeń przejazdowych i podpisać korzystne porozumienia z ZPK i PR (patrz str. 3). Jeśli chodzi o bieżący rok, sprawa jest jasna. Co może nas czekać w przyszłości?

– Czas pokaże. Teraz nie było możliwości kompleksowego uregulowania tej kwestii. M.in. systemy informatyczne stosowane w spółkach nie pozwalały na wprowadzenia nowych zasad świadczeń przejazdowych na rok bieżący i kolejne lata w terminie do końca lutego. Wobec tego ustaliliśmy obowiązywanie zbliżonego do 2012 r. zakresu ulg do końca tego roku. Dla młodszych stażem kolejarzy, zatrudnionych po 2003 roku, miłą niespodzianką jest uzyskanie uprawnień do ulg przejazdowych dla rodzin. Nie udało się natomiast utrzymać świadczeń dla rodzin emerytów, głównie z powodu trudności z wyliczeniem rzeczywistej liczby osób z nich korzystających. Ale wrócimy do tego tematu.

Jesteśmy umówieni na rozmowy z pracodawcami na temat przebudowy całego systemu świadczeń przejazdowych, które będą prowadzone w ramach kontynuacji sporu zbiorowego. Chcemy, aby uprawnienia do ulg na kolejne lata były stabilne. Klimat psuje niestety kwestia tzw. cen wykupu, czyli przewidywanie czegoś, co nie jest przewidywalne. Dziś trzeba płacić zryczałtowaną, wysoką opłatę bez względu na to, czy ktoś pojedzie raz–dwa razy w roku, czy też będzie

jeździł kilka razy w tygodniu. O to zresztą była cała zawierucha przy ulgach przejazdowych dla emerytów i rencistów, ale udało się utrzymać dla nich ulgę w wysokości 99 proc. i znacznie obniżyć koszty wykupu. Najlepiej by urealniona ulga przejazdowa obowiązywała na zasadach jakie np. mają studenci czy młodzież szkolna. Czyli opłat za rzeczywiste, wykonane przejazdy. Taka jest nasza filozofia dotycząca regulacji na lata 2014 i następne.

Chciałbym zwrócić uwagę na inne istotne ustalenie – zasadę proporcjonalności. Koszty wykupu oraz ceny biletów sieciowych odnoszą się do pełnego roku kalendarzowego i ulegają obniżeniu proporcjonalnie do upływu czasu, na który zostają wykupione. Mamy zamieszanie

Apeluję do wszystkich koleżanek i kolegów pełniących służbę na stanowiskach związanych z ruchem kolejowym o rygorystyczne przestrzeganie procedur bezpieczeństwa. Bez względu na to, czy pociąg będzie opóźniony czy nie. W szeroko pojmowanym swoim interesie, w imię bezpieczeństwa własnego i podróżnych apeluję o nie poddawanie się naciskom przełożonych i nie chodzenie na skróty. Należy odejść od rutyny w kierunku bezwzględnej, 100-procentowej przestrzegania wszelkich procedur. Jeżeli ktokolwiek będzie miał z tego tytułu problemy, to uruchomimy cały związek w obronie takiej osoby. Gwarantuję pełną ochronę dla pracowników, których spotkają szykany z tytułu rygorystycznego przestrzegania przepisów.

w Przewozach Regionalnych, uzasadniane trudnościami z szybkim przystosowaniem systemów informatycznych, ale są deklaracje, że różnice w cenie będą zwracane. Trzeba tego pilnować i z końcem marca czy początkiem kwietnia zgłaszać się do kas.

– Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych opublikowała raport na

temat katastrofy w Szczekocinach. Jak go odbierasz?

– Raport demaskuje wiele zaniedbań i nieprawidłowości, ale jest zbyt powierzchowny. Nie dotyka przyczyn katastrofy, na którą złożyło się wiele czynników, także systemowych. Przypisuje winę dyżurnym ruchu, a z maszynistów którzy zginęli czyni współwinnych. Moim zdaniem to ofiary katastrofy. Oni działali pod olbrzymią presją na punktualność kursowania pociągów i ustawicznego prowadzenia ich w sytuacjach ekstremalnych na sygnały zastępcze, presją nie działających urzędów, czy braku kontroli położenia zwrotnic. Stąd już tylko jeden krok do katastrofy. Tymczasem przełożeni chowają się za procedurami, wykazując że w tym względzie z ich strony wszystko było w porządku.

Szalenie niebezpieczne jest myślenie, że mamy winnych i problem z głowy. Notorycznie nie wdraża się zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Ostatnie wypadki kolejowe przytrafiły się przede wszystkim na liniach gdzie normalne kursowanie pociągów było zakłócone. PKP Intercity od początku tego roku miało ponad 4 tys. rozkładów jazdy, a mamy dopiero połowę marca. Nie da się normalnie funkcjonować w takich warunkach. To prowokowanie katastrofy.

Sytuacja wymaga rzeczywistych działań likwidujących przyczyny katastrofy, czyli przeprowadzenia audytu bezpieczeństwa na liniach kolejowych, szczególnie tych modernizowanych, wzmocnienia obsad posterunków ruchu i drużyn trakcyjnych. Wymaga prowadzenia cyklicznych, obowiązkowych szkoleń maszynistów i dyżurnych ruchu na symulatorach. Tak, żeby była okoliczność przetrenowania sytuacji nadzwyczajnych, ekstremalnych. Wymaga także wyposażenia w odpowiednie instrumenty

prawne i kadrowe organu mającego stać na straży bezpieczeństwa, czyli Urzędu Transportu Kolejowego.

Apeluję do wszystkich koleżanek i kolegów pełniących służbę na stanowiskach związanych z ruchem kolejowym o rygorystyczne przestrzeganie procedur bezpieczeństwa. Bez względu na to, czy pociąg będzie opóźniony czy nie. W szeroko pojmowanym swoim interesie, w imię bezpieczeństwa własnego i podróźnych apeluję o nie poddawanie się naciskom przełożonych i nie chodzenie na skróty. Należy odejść od rutyny w kierunku bezwzględnej, 100-procentowej przestrzegania wszelkich procedur. Jeżeli ktokolwiek będzie miał z tego tytułu problemy, to uruchomimy cały związek w obronie takiej osoby. Gwarantuję pełną ochronę dla pracowników,

których spotkają szykany z tytułu rygorystycznego przestrzegania przepisów.

– W PKP Cargo głębokie zmiany w zarządzie i powrót do tematu Paktu Gwarancji Pracowniczych. Co było tematem podjętych rozmów ?

– Bacznie przyglądamy się jak nowe kierownictwo podejdzie do funkcjonowania firmy, która konkuruje na bardzo zliberalizowanym rynku. Jeśli chodzi o Pakt, to zmieniła się formuła prywatyzacji spółki. Poprzednio negocjowany dokument, który notabene nie został podpisany, był przygotowywany na okoliczność prywatyzacji poprzez inwestora strategicznego. Obecnie ma to nastąpić w trybie debiutu giełdowego, niemniej związki zawodowe zgłosiły postulat, że na tę okoliczność oczekujemy podpisania paktu gwarancji. Nasze oczeki-

wania są zbliżone. Głównym przedmiotem negocjacyjnym, jeśli chodzi o trudność wynegocjowania, jest premia prywatyzacyjna albo bezpłatne akcje prywatyzowanej spółki dla pracowników. „Solidarność” zgłosiła postulat zmiany w ustawie o PKP w kwestii Funduszu Własności Pracowniczej, aby 5 procent środków uzyskanych z prywatyzacji spółki zasiliło FWP, a 10 proc. przeznaczyć wyłącznie dla pracowników Cargo. Pytanie, czy taka zmiana byłaby zmianą konstytucyjną. Na pierwszym spotkaniu wyjaśniliśmy z nowym zarządem swoje oczekiwania. Następne odbędzie się po Świętach Wielkanocnych, z okazji których życzę wszystkim zdrowia, radości oraz wszelkiej pomyślności w życiu zawodowym i osobistym.

– Dziękuję za rozmowę.



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 samodzielne 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.**

Likwidacja poprzez optymalizację

W reakcji na ogłoszone przez PKP Polskie Linie Kolejowe wycięcie 2 tys. km linii, przedstawiciele załogi w radzie nadzorczej PKP SA zażądali od prezesa Jakuba Karnowskiego wszelkich dostępnych materiałów, analiz i ekspertyz dotyczących sieci zarządzanej przez PLK, jej tzw. „optymalizacji” oraz planów restrukturyzacji spółki.

Na konferencji prasowej 15 lutego PKP Polskie Linie Kolejowe ogłosiły decyzję o wyłączeniu z eksploatacji 90 linii i odcinków kolejowych o łącznej długości 2 tysiące kilometrów. Ich listę publikujemy poniżej. To 10 procent sieci kolejowej zarządzanej przez PLK. Obecnie spółka eksploatuje 19 tys. km linii, podczas gdy w 1988 r. – 26 tys. km.

Dalsze zwijanie kolei przez PLK ma nastąpić z końcem roku, z chwilą wejścia w życie nowego rozkładu jazdy. Ma przynieść spółce oszczędności, choć dokładnie nie wiadomo jakie. Najczęściej w mediach padała kwota „rzędu 60-80 mln złotych”. Wśród przeznaczonych do „optymalizowania” znajdują się szlaki istotne dla ruchu pasażerskiego i towarowego, a także niedawno modernizowane.

W piśmie z 27 lutego Leszek Miętek, Stanisław Stolorz i Henryk Sikora domagają się pełnej wersji powstałego na zamówienie PLK raportu firmy McKinsey&Company – będącego podstawą do przygotowania programu „optymalizacji”. Żądają również szczegółowych informacji o ruchu pociągów na

wszystkich liniach i odcinkach pozostających pod zarządem PLK i przewidzianych do wyłączenia z eksploatacji z rozkładu jazdy 2013/2014 oraz kosztach prowadzenia tego ruchu i utrzymania linii i odcinków.

Równocześnie przedstawiciele załogi zaapelowali o udzielenie członkom rady nadzorczej PKP SA szczegółowych wyjaśnień w formie pisemnej w następujących obszarach:

- Czy przeprowadzone zostały prognozy przychodów z tytułu udostępniania tras przewoźnikom po ewentualnym przeprowadzeniu „optymalizacji”?
- Czy przeprowadzono analizę wpływu planowanej restrukturyzacji PLK na poziom stawek dostępu do infrastruktury dla przewoźników?
- Czy przeprowadzono analizę wpływu planowanej restrukturyzacji PLK i wyłączenia z eksploatacji 2 tys. km linii na realizację zaleceń „Białej Księgi – Planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu...” Komisji Europejskiej z 28 marca 2011 r.? (Zgodnie z tymi zapisami „do 2030 roku

30 proc. drogowego transportu towarów na średnich dystansach – do 300 km – musi zostać przeniesione na transport kolejowy lub wodny śródlądowy, a do 2050 roku – ponad 50 proc., dzięki efektywnym i zielonym korytarzom. Aby osiągnąć ten cel trzeba zapewnić odpowiednią infrastrukturę”.

- Czy prowadzone są prace nad nowymi zasadami kształtowania cennika dostępu do infrastruktury kolejowej?
- Czy przeprowadzono analizę wpływu planowanej restrukturyzacji spółki PLK i redukcji sieci na natężenie ciężarowego ruchu drogowego w Polsce i związanych z tym kosztów zewnętrznych transportu?

W kwietniu sprawą ma się zająć Rada KKZZ. Niewykluczony jest spór zbiorowy na tym tle. W grudniu 2012 roku kolejowe związki zawodowe, w tym ZZM, były jednymi z sygnatariuszy listu otwartego do prezydenta RP, premiera, marszałka Sejmu oraz komisarza UE ds. transportu, będącego głosem sprzeciwu wobec planów likwidacji linii kolejowych. ■

R.

WYKAZ ODCINKÓW WSTĘPNIE WYŁĄCZONYCH Z EKSPLOATACJI PRZEZ PLK

LP	NR LINII	NAZWA ODCINKA	DŁUGOŚĆ
1	25	TOMASZÓW MAZOWIECKI – SKARŻYSKO KAMIENNA	86,833
2	25	CHMIELÓW K. TARNOBURZEGU – MIELEC	31,724
3	25	MIELEC – DĘBICA	31,330
4	34	OSTRÓW MAZOWIECKA – MAŁKINIA	21,437
5	34	OSTROŁĘKA – OSTRÓW MAZOWIECKA	31,098
6	37	BIAŁYSTOK – BIAŁYSTOK FABRYCZNY	3,282
7	37	BIAŁYSTOK FABRYCZNY – WALIŁY	33,674
8	55	SOKOŁÓW PODLASKI – SIEDLCE d.34.	29,548
9	69	ZWIERZYNIEC TOWAROWY – HREBENNE	59,430
10	69	HREBENNE – HREBENNE (GP)	2,241
11	72	ZAMOŚĆ – HRUBIESZÓW MIASTO	53,350
12	73	WŁOSZCZOWICE – BUSKO ZDRÓJ	24,907
13	81	CHEŁM – WŁODAWA	45,474
14	97	SUCHA BESKIDZKA – ŻYWIEC	34,841
15	101	MUNINA – HREBENNE	82,469
16	107	ŁUPKÓW – ŁUPKÓW (GR)	1,568
17	107	ZAGÓRZ – ŁUPKÓW	47,890
18	117	KALWARIA ZEBRZYDOWSKA LANCKORONA – WADOWICE	17,671
19	117	WADOWICE–BIELSKO BIAŁA GŁÓWNA	41,524
20	144	BOROWIANY – FOSOWSKIE	22,728
21	190	BIELSKO BIAŁA GŁÓWNA – SKOCZÓW	22,494
22	208	DZIAŁDOWO – BRODNICA	55,525
23	219	PISZ – EŁK	56,000
24	219	SZCZYTNO – PISZ	55,137
25	241	TUCHOLA – KORONOWO	44,401
26	275	ŻAGAŃ – BIENIÓW	16,796
27	275	BIENIÓW – LUBSKO	18,437
28	283	JELEŃ GÓRA – ZEBRZYDOWA	58,930
29	297	NOWY ŚWIĘTÓW – GŁUCHOŁAZY	6,172
30	368	SIERAKÓW WIELKOPOLSKI – MIĘDZYCHÓD	16,579
31	373	MIĘDZYCHÓD – ŁOWYŃ	13,941
32	418	SŁAWNO – DARŁOWO	19,821
33	684	BOROWIANY – KRUPSKI MŁYN	1,571
34	995	SZCZECIN PORT CENTRALNY SPD31 – NABRZEŻE STARÓWKA T846	1,565
RAZEM			1 090

WYKAZ ODCINKÓW DEFINITYWNE WYŁĄCZONYCH Z EKSPLOATACJI PRZEZ PLK

LP	NR LINII	NAZWA ODCINKA	DŁUGOŚĆ
1	24	PIOTRKÓW TRYBUNALSKI – ZARZECZE	32,2
2	30	ŁUKÓW – RADZYŃ PODLASKI	20,3
3	30	RADZYŃ PODLASKI – BEZWOLA	12,8
4	35	OSTROŁĘKA – GRABOWO	8,1
5	35	GRABOWO – WIELBARK	63,7
6	36	OSTROŁĘKA – CZERWONY BÓR	36,2
7	36	CZERWONY BÓR – ŁAPY	51,5
8	49	ŚNIADOWO – ŁOMŻA	17,3
9	79	PADEW – WOLA BARANOWSKA	5,0
10	103	TRZEBINIA – BOŁĘCIN	4,0
11	104	RABKA ZDRÓJ – NOWY SĄCZ	74,7
12	108	NOWY ZAGÓRZ – KROŚCIENKO	44,5
13	108	KROŚCIENKO – KROŚCIENKO (GP)	3,3
14	115	TARNÓW – SZCZUCIN	48,6
15	121	MEDYKA – CHAŁUPKI MEDYCKIE	3,0
16	124	MEDYKA – CHAŁUPKI MEDYCKIE (SZ)	2,3
17	144	TARNOWSKIE GÓRY – BOROWIANY	20,6
18	145	CHORZÓW STARY – JUP PBSZ	9,3
19	175	STRZELCE OPOLSKIE – SZUMIRAD	44,8
20	175	SZUMIRAD – KLUCZBORK	14,6
21	176	RACIBÓRZ MARKOWICE – SYRYNIA	14,6
22	176	SYRYNIA – OLZA	6,1
23	182	SIEWIERZ – ZAWIERCIE	15,3
24	182	MIERZĘCIE ZAWIERCIAŃSKIE – SIEWIERZ	10,6
25	190	GOLESZÓW – CIESZYN	9,8
26	192	SYRYNIA – PSZÓW	7,8
27	205	WIELEWO – ANIELIN GRADOWO (SZ)	11,3
28	214	SOMONINO – KARTUZY	8,4
29	223	CZERWONKA – ORZYSZ	84,9
30	234	KOKOSZKI – STARA PIŁA	8,9
31	236	WĄGROWIEC – ROGOŻNO WIELKOPOLSKIE	18,8
32	254	TROPY – BRANIEWO	48,2
33	256	SZYMANKOWO – NOWY DWÓR GDAŃSKI	24,6
34	259	KĘTRZYN – KAROLEWO BSZ	1,8
35	283	ZEBRZYDOWA – ŁAWSZOWA	18,6
36	302	STRZEGOM – BOLKÓW	20,5
37	342	JERZMANICE ZDRÓJ – WILKÓW ZŁOTORYJSKI	7,1
38	363	MIĘDZYCHÓD – SKWIERZYNA	30,3
39	366	KURZAGÓRA – KOŚCIAN	3,6
40	393	CIGACIE – CIGACIE PORT	2,9
41	410	ZŁOCENIEC – WIERZCHOWO POMORSKIE	8,8
42	411	STARGARD SZCZECIŃSKI – PYRZYCE	26,4
43	417	GRANICA PLK – SZCZECIN DĄBIE	4,2
44	422	PYRZYCE – GŁAZÓW	23,1
45	562	ADAMPOL – LUBLIN TATARY LTB	2,5
46	617	ZAGÓRZ R 46 – ZAGÓRZ R 101 WAŁBRZYCH SZCZAWIENKO – WAŁBRZYCH ZESPÓŁ BOCZNIC d.291	1,2
47	869	BERNADCZYNA – OSKIERKI	4,7
48	911	ZABŁOTCZYNA – OSKIERKI (SZ)	1,8
49	912	SOKÓŁKA – BUFAŁOWO	2,8
50	922	BUFAŁOWO WSCHÓD – BUFAŁOWO S (SZ)	1,1
51	923	HRUBIESZÓW MIASTO – HRUBIESZÓW TOWAROWY	3,1
52	931	BOLESŁAWIEC – WIZÓW	3,8
53	973	CZERWIŃSK OSOBOWY – CZERWIŃSK TOWAROWY T100	2,1
54	980	ŚWINOUJŚCIE SIA1(GT) – ŚWINOUJŚCIE SIB (ND)	7,4
55	996	LUBIEWO – ŚWINOUJŚCIE SIA1(GT)	4,0
56	996	RAZEM	910

PERSONALIA

Głową kościoła Grzymskokatolickiego został Franciszek, syn kolejarza. Głębokie zmiany nastąpiły w zarządzie PKP Cargo.



Łukasz Boroń, dotychczasowy członek zarządu ds. finansowych PKP Cargo, został powołany na stanowisko prezesa tej spółki. Wcześniej pracował w firmie konsultingowej KPMG Corporate Finance, gdzie jako wicedyrektor odpowiadał za doradztwo przy transakcjach fuzji i przejęć, wycenach i restrukturyzacji. Od 2011 roku był

wicedyrektorem Erste Group Bank AG Investment Banking w Wiedniu, gdzie odpowiadał za procesy, związane z fuzjami i przejęciami. Od lipca 2012 zasiada w zarządzie PKP Cargo zasiada od lipca 2012 roku..

Stanowisko członka zarządu ds. finansowych objął Adam Purwin. Od maja 2012 roku pełnił w PKP SA funkcję dyrektora zarządzającego ds. prywatyzacji i nadzoru właścicielskiego. Przygotowywał m.in. strategię prywatyzacyjną Grupy PKP. Wcześniej pracował w sektorze bankowym (BRE Bank, Bank Pekao, PKO BP, BGK), zajmując się m.in. finansowaniem przedsiębiorstw,



rynkiem kapitałowym, zagadnieniami z zakresu fuzji i przejęć oraz wycenami przedsiębiorstw.

Tuż przed oddaniem numeru do druku, rezygnację z pełnionej funkcji złożył członek zarządu ds. handlowych Marek Zalesny. Na tej funkcji zastąpi go Sylwester Sigiel, od lat związany z PKP Cargo Logistics. Przez ostatnie trzy lata był prezesem spółki PKP Cargo Centrum Logistyczne Małaszewicze, a wcześniej pełnomocnikiem zarządu PKP Cargo ds. utworzenia centrum w Małaszewiczach. Pracował też m.in. w spółkach kolejowych grupy CTL oraz w firmie Węglkokoks. ■



Potrzebne są zmiany

Forum Bezpieczeństwa Kolejowego było okazją do spotkania ekspertów z tej dziedziny, w tym i naszego przedstawiciela. Panowała ogólna zgodność co do tego, że bezpieczeństwo na kolei powinno być priorytetem.

Zorganizowaną przez ZDG TOR i łódzkie SITK w dniach 20–21 lutego konferencję otworzyła prezentacja podsekretarza stanu ds. kolejnictwa Andrzeja Massela, który opowiedział o działaniach miękkich i twardych na rzecz poprawy bezpieczeństwa kolejowego. Wśród miękkich znalazły się m.in. jednolite standardy bezpieczeństwa i wzmocnienie kompetencji Urzędu Transportu Kolejowego, szkolenia maszynistów oraz ustawa o czasie pracy maszynistów. Tymczasem „w praktyce” UTK nadal może wydawać jedynie zalecenia i nie ma możliwości wydawania jednolitych aktów prawnych obowiązujących wszystkich przewoźników. Z kolei ustawa o szkoleniu maszynistów była gotowa już w lipcu zeszłego roku, jednak prace parlamentarne dopiero ruszyły z miejsca i nie wiadomo kiedy wejdzie ona w życie. Natomiast ustawa o czasie pracy i warunkach zatrudnienia maszynistów jest dopiero na etapie startowym. Pre-

zes UTK Krzysztof Dyl przestrzegał, że sama pieczęć urzędu jeszcze nie zwalnia przewoźników z odpowiedzialności za zapewnienie bezpieczeństwa i jego poprawę.

Profesor Henryk Bałuch z Instytutu Kolejnictwa w naszym odczuciu trafił w sedno problemu w diagnozie bezpieczeństwa kolejowego w Polsce – kluczową kategorią powinno być zagrożenie, a nie wypadek. Diagnozę zagrożeń w naszym systemie bezpieczeństwa uznał za niewystarczającą, choć wiadomo, że do katastrofalnych następstw prowadzi nawarstwienie pozornie błahych wydarzeń. Za kluczowy dla poprawy bezpieczeństwa profesor uznał wybór odpowiednich metod do analizy przyczyn zagrożeń, wśród których wymienił analizę przyczyn źródłowych, diagram Ishikawy, obliczanie ryzyka wypadków, drzewa błędów, studia przypadków, listy kontrolno – ostrzegawcze. Kierują one uwagę na błędy samego systemu, a nie ostatnie ogniwo w łańcuchu ich następstw. Przykła-

dowo w przypadku wykolejenia powinno się wnikliwie analizować błędy systemowe, które do niego doprowadziły, zamiast stwierdzać jedynie np. wadę jednej pękniętej szyny. Aby powyższe narzędzia spełniły swoją rolę należy przy ich tworzeniu wykorzystywać konkretne przykłady, a tworząc przepisy kierować się w większym stopniu praktyką. A także przeprowadzać częstsze szkolenia pracowników. Profesor ubolewał również nad tym, że część kolejarzy nie potrafi rozróżnić i wykrywać zagrożeń, a to właśnie na „sierzantach”, czyli pracownikach wykonawczych, a nie „generałach” rozprawiających o bezpieczeństwie powinno się skupić gros działań z zakresu szkoleń. Profesor zwrócił również uwagę na to, że nie wszystkie wypadki na kolei są prawidłowo kwalifikowane. – Często komisji wystarczy 2 godziny do napisania raportu, który po zderzeniu ze szczegółowymi faktami pada – powiedział.

Jan Raczyński z PKP Intercity mówił o regulacjach w IV pakiecie kolejowym, gdzie Komisja Europejska zaproponowała zmiany w trzech aktach prawnych dotyczących bezpieczeństwa i certyfikacji. Pierwsza dotyczy ponownej poprawki do dyrektywy dotyczącej bezpieczeństwa (była już poprawiona w 2008r.), następna interoperacyjności kolei – dzięki niej ma zniknąć rozróżnienie sieci transeuro-



pejskiej i nietranseuropejskiej. Trzecim elementem ma być poprawka do rozporządzenia o Europejskiej Agencji Kolejowej, na mocy której ma być ona punktem kompleksowej obsługi – tzw. „one stop shop” wydającym obowiązujące w UE zezwolenia dla pojazdów („paszporty pojazdów”) oraz certyfikaty bezpieczeństwa dla operatorów. Innymi słowy IV pakiet kolejowy proponuje modyfikację dyrektyw w sprawie bezpieczeństwa kolei i interoperacyjności, umożliwiając tym samym doprecyzowanie i uproszczenie istniejących przepisów, konsolidację wcześniejszych zmian oraz aktualizację prawodawstwa zgodnie z traktatem lizbońskim i nowymi ramami prawnymi dotyczącymi wprowadzania produktów do obrotu.

Znamienne było to, że Tadeusz Rys – przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych – wśród listy elementów ryzyka na sieci kolejowej wymienił sprawy, o których uregulowanie i korektę cały czas się upominamy,

czyli między innymi czas pracy i sposób szkolenia maszynistów, ergonomię stanowisk oraz formy ich zatrudniania (nie-dopuszczalne naszym zdaniem umowy – zlecenia), widoczność sygnałów i ich kontrolę oraz nieczytelność rozkazów pisemnych.

Janusz Czarnocki, prezes CS Szkolenie i Doradztwo mówił również o planach, bardzo potrzebnych naszym zdaniem, szkoleń maszynistów i dyżurnych ruchu na symulatorach.

Prezydent ZZM Leszek Miętek powiedział, że mimo iż polska kolej jest bezpieczna, to występuje na niej wiele ognisk zapalnych wymagających natychmiastowego zneutralizowania. Zapytał dlaczego nie udaje się zlikwidować nieprawidłowości, skoro przyczyny ich występowania są jasne dla wszystkich. Jako jedno z potencjalnych źródeł zagrożeń wymienił następstwa modernizacji linii kolejowych – większe obciążenie pracą i stres pracowników wywołany ciągłymi zmianami w prowadzeniu ruchu pociągów.

Wniósł o jak najszybszy audyt bezpieczeństwa na tych liniach. Postulował także stworzenie narodowego organu bezpieczeństwa wyposażonego w instrumenty prawne i kadrowe, umożliwiające sprawną kontrolę. Takim organem powinien być UTK, ale wymaga to zmian prawnych oraz wzmocnienia jego kadr i finansowania. Szef ZZM ponownie zaapelował również o uregulowanie kwestii szkoleń i czasu pracy maszynistów oraz wskazywał problem braku specjalistów z kolejowym wykształceniem wśród kadry zarządzającej. Za zasadnicze uznał również wypracowanie skuteczniejszych form wdrażania zaleceń PKBWK i wycofanie wniosków z wypadków kolejowych. Na zakończenie zaapelował do organizatorów o kontynuowanie debaty o bezpieczeństwie kolejowym również po konferencji, gdyż powinna się ona zakończyć wypracowaniem działań naprawczych, które decydenci powinni podjąć w tym obszarze. ■

Magdalena Szulecka



PRZEKAŻ 1% PODATKU DLA JOASI I MATEUSZA



Córka naszego kolegi, pracownika Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym w Krakowie w Polskich Liniach Kolejowych

S.A., wcześniej maszynisty oraz dyspozytora, byłego pracownika PKP CARGO S.A. w dniu 3.12.2012 r. wpadła nieszczęśliwie pod pociąg i straciła nogę. Prosi o wsparcie finansowe umożliwiające zakup protezy, aby mogła powrócić do w miarę normalnego życia.

Prosi o przekazanie 1%

w rozliczeniu rocznym podatku

na nr KRS 0000320551

koniecznie z dopiskiem „**DLA JOANNY CHAŁUPA**”.



Szanowni Państwo

Bardzo serdecznie dziękujemy tym wszystkim z Państwa, którzy w ubiegłym roku przekazali 1% podatku na leczenie i rehabilitację naszego synka Mateuszka. Za zebrane pieniądze Mateuszek mógł uczestniczyć w turnusach leczniczo-rehabilitacyjnych oraz kontynuować rehabilitację w domu. Zakupiliśmy również dla naszego synka inwalidzki wózek spacerowy.

Synek nasz, który obecnie ma 12 lat, jest dzieckiem niepełnosprawnym z porażeniem mózgowym, epilepsją i jest po operacji oddzielenia dróg pokarmowych od oddechowych (oddycha przez otwór w tchawicy). Jest dzieckiem wymagającym szczególnej opieki i troski. Wskazane jest, aby Mateusz uczestniczył w turnusach leczniczo-rehabilitacyjnych kilka razy w roku. Koszt jednego turnusu wynosi 4900 zł. Jest to duża kwota i nie stać nas na pokrycie jej w całości. Zwracamy się z prośbą do Państwa o pomoc dla nas, a w szczególności dla naszego dziecka. Być może dzięki Państwa pomocy Mateusz będzie mógł uczestniczyć w turnusach i osiągać dalsze postępy. W związku z tym **prosimy o przekazanie 1% na konto fundacji.**

W 2013 roku 1% podatku można deklarować na formularzach PIT na rzecz Fundacji, do której należy Mateusz, z dopiskiem MATEUSZ NORKO 10/N w polu nr 124.

Jest to pole bezpośrednio pod rubryką dotyczącą przekazania 1% podatku 124 w PIT-37. Po wypełnieniu można złożyć PIT w Urzędzie Skarbowym. Urząd w ciągu 3 miesięcy prześle środki na subkonto Mateusza. Bardzo dziękujemy za pomoc.

Dziękujemy wszystkim, którzy wspomogli nas w ubiegłym roku.

Rodzice

tel. (91) 416 22 50 lub 667 649 701, www.mateusznrko.pl

Pamiętamy!

3 marca, w pierwszą rocznicę wypadku w Szczekocinach czciliśmy pamięć ofiar. W najtragiczniejszej w ostatnich latach katastrofie kolejowej śmierć poniosło 16 osób, w tym 5 kolejarzy.



W miejscach skąd pochodzili – w Krakowie, Szczecinie i Warszawie – odprawione zostały nabożeństwa w ich intencji. W organizację uroczystej mszy w Katedrze Polowej Wojska Polskiego włączyły się także inne organizacje związkowe. Na grobach zmarłych, znajdujących się na cmentarzach w warszawskim Tarchominie, Bródnie oraz Szczecinie, Wieliczce i Bogumiłowicach złożone zostały wieńce. W południe 3 marca w całej Polsce maszyniści uruchomili na minutę syreny dźwiękowe na lokomotywach i pojazdach kolejowych. ■





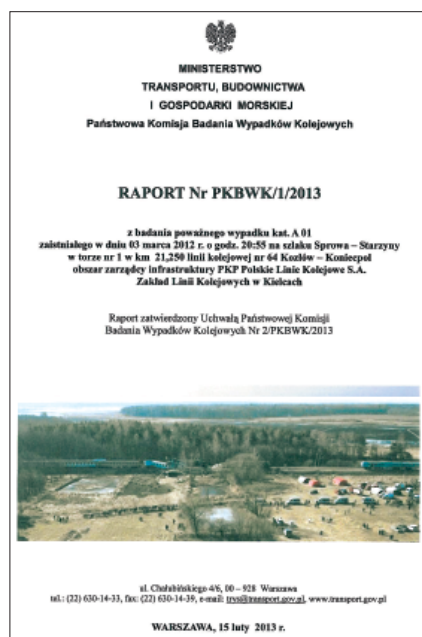
Wokół raportu

Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych opublikowała raport z wypadku zaistniałego 3 marca 2012r na szlaku Sprowa – Starzyny. Za przyczynę bezpośrednią zespół uznał „wyprawienie przez dyżurnego ruchu podg. Starzyny pociągu 13127/6 na sygnał zastępczy na tor szlakowy nr 1SS w kierunku przeciwnym do zasadniczego zamiast na tor 2SS po niewłaściwie ułożonej i niezabezpieczonej drodze przebiegu i wyprawienie przez dyżurnego ruchu podg. Sprowa pociągu nr 31101 na sygnał zastępczy na zajęty tor szlakowy nr 1SS”.

Zastanawia dlaczego komisja tak bardzo podkreśla fakt wyprawienia pociągów na sygnał zastępczy. Przecież na dzień dzisiejszy to oficjalna procedura postępowania przy niesprawnych urządzeniach srk. Nie ulega wątpliwości, że w podg. Starzyny urządzenie srk obsługujące rozjazdy 3 i 4 było niesprawne. Znajduje to potwierdzenie w opisie przyczyny pierwotnej tego poważnego wypadku. Podobnej oceny niesprawności urządzeń srk dokonał dyżurny podg. Sprowa, co znajduje potwierdzenie w opisie przyczyny pośredniej. To czy wykazana usterka urządzeń srk na posterunku Sprowa została przez dyżurnego ruchu właściwie zinterpretowana czy nie jest wynikiem nieprawidłowo opracowanych przepisów i wskazań, które pozwoliły na tak dalece różną interpretację.

W dniu wypadku wyposażenie techniczne na podg. Sprowa dawało możliwość niewłaściwej interpretacji stanu zajętości toru szlakowego nr 1SS, na co zwróciła uwagę sama komisja powypadkowa (str. 123). Dlatego uważam, że to usterka urządzeń srk była powodem konieczności użycia sygnału zastępczego „Sz” przez dyżurnych ruchu. W świetle powyższego dziwne jest postępowanie komisji powypadkowej, która zarówno w przyczynie bezpośredniej, jak i pierwotnej pomija wadliwe działania urządzeń srk na nastawni podg. Starzyny.

Zapoznając się z przyczynami pośrednimi dowiemy się, że cyt: „wyjazd z podg. Starzyny i kontynuowanie jazdy przez pociąg 13126 po torze nr 1SS szlaku Sprowa–Starzyny w kierunku zasadniczym na sygnał „Sz” ze



wskaznikiem W 24, nie uprawniającym do takiej jazdy”. Trudno nie zgodzić się z tak opisaną przyczyną. Ale w opisie zdarzenia czytamy „dyżurny ruchu A.N. informuje maszynistę pociągu nr 13127, który zatrzymał się przed semaforem wjazdowym C, o jeździe na sygnał zastępczy i o godzinie 20:46 wyświetla sygnał” (str. 6, 50). Z opisów zdarzenia nie wynika aby maszynista został powiadomiony, że jedzie na tor niewłaściwy. W takim razie dla jakiego numeru pocią-



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

gu dyżurny ruchu podg. Starzyny podał sygnał zastępczy? Jeżeli dla pociągu nr 13127, który stał pod semaforem, to podany sygnał zastępczy został podany prawidłowo. Na jakiej podstawie komisja uznała, że w tym a nie innym miejscu następuje zmiana numeracji pociągu? Odpowiedzi na to pytanie w treści raportu nie znajdziemy. W rozkładzie jazdy ani w instrukcjach obowiązujących drużyny trakcyjne również brak informacji na ten temat. Dlatego jedni uznają, że zmiana numeracji pociągu następuje po minięciu semafora, a inni sądzą, że na wysokości nastawni. A jak jest prawidłowo?

Zgadzam się z zarzutem komisji o braku reakcji ze strony maszynisty już pociągu nr 13126 na wjazd na tor 1 szlaku Sprowa–Starzyny, tj. w kierunku przeciwnym do zasadniczego. W tym przypadku maszynista powinien pociąg zatrzymać i żądać wyjaśnień od dyżurnego ruchu. Dlaczego tego nie zrobił, nigdy się nie dowiemy. Jednak łączenie błędu maszynisty z niewłaściwie wyświetlonym sygnałem Sz przy braku informacji ze strony dyżurnego ruchu o kontynuowaniu jazdy po torze niewłaściwym jest - moim zdaniem - w świetle opisanych faktów ze strony komisji nieuzasadnione.

Maszyniście pociągu nr 31101 zespół powypadkowy także przypisuje pełnienie błędu. W przyczynie pośredniej czytamy: „wyjazd z podg. Sprowa i kontynuowanie jazdy przez pociąg 31101 po torze 1SS szlaku Sprowa–Starzyny w kierunku zasadniczym na sygnał „Sz” ze wskaznikiem W24. Nie uprawniającym do takiej jazdy”. I w tym przypadku zapoznając się tylko z treścią opisaną przyczyny pośredniej trudno nie zgodzić się ze stanowiskiem komisji. Znak zapytania można postawić gdy zapoznamy

się z stwierdzeniem dyżurnego ruchu zawartym na stronie 49. Na pytanie przewodniczącego PKBWK dlaczego użył sygnału Sz wraz z wskaźnikiem W24 dyżurny ruchu wyjaśnia: „pociąg wyjeżdżał z toru lewego, dlatego użył komendy NSz”. Może podobnie odebrała tak nadany sygnał zastępczy drużyna trakcyjna ?

Uważam, że uzupełnienia wymaga opis przyczyny bezpośredniej i pierwotnej przedmiotowego wypadku. Z raportu dowiedzieliśmy się, że dyżurny ruchu podg. Starzyny nie powinien pracować na tym posterunku ponieważ nie posiadał aktualnej autoryzacji (str. 52). Na posterunku w Starzynie w trakcie przebudowy wprowadzono zmiany konstrukcyjne m.in. w napędzie rozjazdów. Właśnie brak znajomości wprowadzonych zmian w napędzie rozjazdów przez dyżurnego posterunku w Starzynie został uznany przez zespół powypadkowy tylko jako przyczynę pośrednią. Jak to się ma do informacji jaką w telewizji w dniu 3.03.2013r. przekazał Przewodniczący PKBWK Pan Tadeusz Ryś. Jego zdaniem dyżurny ruchu z posterunku Starzyny usłyszał cyt: „że silnik zwrotnicy przestał pracować. W starych rozjazdach oznaczało to, że przełożenie zostało wykonane. Jednak nowe rozjazdy pracują inaczej – i to było jedna z głównych przyczyn katastrofy.” Gdyby więc pracodawca przestrzegał obowiązujących przepisów i nie dopuścił dyżurnego ruchu do pracy na posterunku odg. Starzyny bez aktualnej autoryzacji, to do wypadku mogłoby nie dojść. Dlatego niezrozumiałe jest umieszczenie przez PKBWK tak poważnego naruszenia przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu kolejowego przez pracodawcę do przyczyn pośrednich. ■

Eugeniusz Śliwiński
Przewodniczący Komisji
Obrony Praw Pracowniczych

Głos Maszynisty

Gospodarska wizyta

Zgodnie z zasadą że pańskie oko konia tuczy, a problemy najlepiej rozwiązywać od podstaw w sekcji Chojnice Pomorskiego Zakładu Przewozów Regionalnych odbyło się spotkanie władz samorządowych z dyrekcją zakładu i załogą.

Marszałkowi województwa pomorskiego Mieczysławowi Strukowi towarzyszyli dyrektor departamentu infrastruktury Eugeniusz Manikowski i radny sejmiku wojewódzkiego Leszek Bona. Ze strony kierownictwa zakładu udział w spotkaniu wzięli Zbigniew Labuda i naczelnik sekcji Maria Chrapkiewicz, pod czujnym okiem przewodniczącego ZM Chojnice Zbigniewa Gęborysa i Kazimierza Solejewskiego z „Solidarności”. Marszałek Struk usłyszał od załogi o jej oczekiwaniach, sam również przedstawił swoje. Przedstawiciele związkowi uzyskali zapewnienie marszałka o dalszych działaniach w interesie zakładu. Zadeklarowali również własną pomoc. ■

(ZG)



Votum nieufności dla ministra

Zgodnie z zapowiedziami, Klub Parlamentarny Solidarnej Polski złożył w Sejmie wniosek o votum nieufności dla ministra transportu i gospodarki morskiej Sławomira Nowaka. Swoje podpisy złożyli pod nim także posłowie dwóch innych partii opozycyjnych – Ruchu Palikota i SLD. Wszystko wskazuje na to, że za odwołaniem ministra opowie się także PiS. Głosowanie ma się odbyć jeszcze w marcu.

SP zarzuca Nowakowi nieudolność na każdym powierzonym odcinku: m.in. nieumiejętność radzenia sobie z zapewnieniem przejrzystości przy budowie polskich dróg, co spowodowało, że Komisja Europejska wstrzymała fundusze na polskie drogi, wytyka fatalny stan dróg i połączeń kolejowych, a także tolerowanie wysokich pensji zarządu PKP SA.

Opozycja – nawet zjednoczona – może mieć jednak za mało głosów, by uchwalić votum nieufności wobec ministra Nowaka. Rządowa koalicja PO–PSL liczy bowiem 235 z 460 posłów. ■

Niewolnik.pl

Czy umowa o pracę to cyrograf, na mocy którego pracownik oddaje swoje życie pracodawcy, który będzie mógł dysponować jego czasem całą dobę? Czy ustawodawcy chcąc obniżyć koszty pracy nie próbują przypadkiem usankcjonować współczesnej wersji niewolnictwa czyniąc nas pracownikami na żądanie?

Zapowiadane przez premiera Donalda Tuska w tzw. drugim expose zmiany w organizacji czasu pracy powoli stają się faktem. Nowelizacja przepisów o czasie pracy zakłada dwa projekty. Pierwszy z nich to rządowy – przewidujący m.in. możliwość wydłużenia okresów rozliczeniowych do 12 miesięcy, rozkład czasu pracy sporządzany na okres krótszy niż rozliczeniowy, obejmujący min. 2 miesiące oraz przewidujący możliwość rozpoczynania pracy w różnych godzinach w poszczególne dni. Drugi, to projekt poselski klubu PO, który ze zmianami idzie już znacznie dalej – przewiduje on m.in. obniżenie stawek za pracę w godzinach nadliczbowych oraz również wydłużenie terminu, w którym można oddawać pracownikom czas wolny za ponadwymiarową pracę. Oznacza to, że jeżeli już nie będzie możliwości oddania wolnego za nadgodziny, to zarobimy za nie mniej – stawka zostanie obniżona ze 100 do 80 procent za pracę w nadgodzinach w niedzielę i święta oraz z 50 do 30 proc. w inne dni. Rzekomo ma to zachęcić firmy do zatrudniania i przeciwdziałać bezrobociu.

Zdaniem ministra Władysława Kosiniaka – Kamysza na takie rozwiązania czekają firmy i zagrożeni zwolnieniami pracownicy. Czy aby na pewno? Posło-

wie PO uzasadniają tą obniżkę tym, że w krajach Europy zachodniej powyższe stawki są niższe. Zapominają chyba jednak, że tamtejsze zarobki są wielokrotnie wyższe, niż w Polsce, pomimo niższych rocznych norm czasu pracy. Ponadto z danych PIP wynika, że zaległości pracodawców w wypłacaniu pracownikom pensji wzrosły w zeszłym roku o 66% do 230 mln zł, a z tytułu niewypłaconych zaległości za przepracowane nadgodziny był wzrost o 33%, do 2,5 mln zł. Trzeba przy tym zaznaczyć, że są to jedynie przypadki ujawnione przez PIP, jaka jest rzeczywista skala zjawiska – nie wiadomo. Ciężko sobie również wyobrazić w jaki sposób ta nowelizacja ma pomóc pracownikom zatrudnionym na tzw. umowach śmieciowych lub nawet na umowę o pracę z najniższą możliwą stawką. Często przecież zdarza się tak, że pracodawca zatrudnia na tzw. najniższą krajową i pracownik liczy na możliwość dorobienia właśnie w postaci nadgodzin. Wydłużony okres rozliczeniowy stawia również pracownika w bardzo niekorzystnej sytuacji, gdy np. firma w ciągu roku po prostu zakończy działalność.

Planowanym zmianom mocno sprzeciwiają się związki zawodowe. Według nich projekt jest skandaliczny i całkowicie nie do przyjęcia. W związku z tym związki ostro protestowały w trakcie omawiania projektu na Komisji Trójstronnej, gdzie nie doszło do porozumienia. Strona społeczna

uważa, że już w czteromiesięcznym okresie rozliczeniowym czasu pracy dochodzi do nadużyć i patologii. Pracodawcy niejednokrotnie nie płacą za nadgodziny, nawet przy obecnych regulacjach, brakuje nam jeszcze tylko prawnego usankcjonowania tego stanu rzeczy.

Dyskusję na ten temat prowadzono również podczas konferencji „Uelastycznienie czasu pracy w Polsce. Ile pracy w pracy?“, która odbyła się 21 lutego w Centrum Partnerstwa Społecznego „Dialog” w Warszawie. Wzięli w niej udział przedstawiciele Ministerstwa Pracy, związków pracodawców, naukowców i partnerów społecznych. ZZM na konferencji reprezentował wiceprezydent Krzysztof Ciećka.

Podczas konferencji poruszano m.in. kwestię układów zbiorowych pracy. Znamienne w tym temacie było wystąpienie jednego z prelegentów – profesora Łukasza Pisarczyka z Uniwersytetu Warszawskiego. Stwierdził on, że pracodawcy nie chcą podpisywać układów zbiorowych pracy, ponieważ nakładają one na nich dodatkowe zobowiązania.

Inaczej sprawę widzi wiceprezydent Ciećka. – Nikt nie zwraca uwagi na to, że dzisiejsze prawo pracy daje możliwość wprowadzenia elastycznego czasu pracy właśnie w układach zbiorowych. Przecież drużyny pociągowe już pracują w równoważnym czasie pracy, który charakteryzuje się daleko idącą elastycznością. Jak można wymagać od maszynisty, żeby bezpiecznie prowadził pociąg, jeżeli w jednym miesiącu będzie pracował 250 godzin, a w innym wypoczywał? Czy można wypocząć na zapas? Przecież pracownik to nie wielbłąd. Halo, posłowie – obudźcie się! Są granice w obniżaniu kosztów pracy. W szaleństwie pogoni za wynikiem finansowym pracodawcy nie powinni zapominać, że istnieje jeszcze coś takiego, jak koszty społeczne i z nimi również należy się liczyć. W przeciwnym wypadku kto zdrowy i silny wyjedzie za granicę – podsumował Krzysztof Ciećka.

MS



Gama już na szlaku – defektów zero

Zbudowana w ub. roku i po raz pierwszy pokazana na targach Innotrans 2012 w Berlinie lokomotywa Gama Marathon produkcji PESA Bydgoszcz cieszy się coraz większym zainteresowaniem. Pojazd po pierwszej eksploatacji nadzorowanej w ruchu towarowym w barwach Lotos Kolej, 1 marca trafił na pasażerski szlak PKP Intercity. I spisuje się znakomicie.

7 lutego spółka Lotos Kolej zakończyła eksploatację nadzorowaną wyprodukowanej w PESA lokomotywy 111Ed-001 Gama Marathon. Są więc już pierwsze wnioski maszynistów i specjalistów ds. trakcji dotyczące pojazdu, które otrzymaliśmy z Lotos Kolej.

Statystykę eksploatacji w Lotos Kolej można podsumować następująco:

1. Liczba przejechanych kilometrów: 6 859 km
2. Ogólna liczba prowadzonych pociągów: 26
3. Obsługiwane relacje: głównie Gdańsk Olszynka–Zduńska Wola Karsznice–Gdańsk Olszynka linią kolejową nr 131
4. Maksymalne brutto obsługiwane pociągu: 3 622 t., średnio pociągi ładowne jeździły z brutem ok. 3 130 t.
5. Liczba defektów: 0

Autorzy sprawozdania ocenili pojazd PESA jako „lokomotywę stosunkowo łatwą w obsłudze, dobrze dającą sobie radę w prowadzeniu pociągów z dużym brutem (...) posiadającą w chwili obecnej kilka mankamentów stosunkowo łatwych do wyeliminowania przez producenta”.

Wśród tych ostatnich – nad którymi w większości PESA już pracuje – zwrócono uwagę m.in. na zbyt mocno świecące oświetlenie lampek sygnalizacyjnych na pulpicie, brak klipsów (już zamontowane) na rozkłady jazdy i rozkazy pisemne oraz konieczność pewnych poprawek ergonomii pulpitu i kabiny; np. dot. poręczy.

Do pozytywów zostało zaliczone zaplecze socjalne maszynistów w Gama i walory systemu Marathon, które w tej konkretnej eksploatacji pozwoliły np. na dokończenie jazdy poza trakcją elektryczną na trasie z Gdańska do Koluшек. To zresztą jeden z najważniejszych – co istotne, spełnionych – celów testów

odbytych przez Gamę: sprawdzenie w praktyce i potwierdzenie przydatności systemu dojazdowego Marathon.

Warto dodać, że tam gdzie inny pojazd – produkowany przez innego renomowanego producenta – musiał podsypywać piaskiem, Gama nie podsypywała, mimo odbywania testów w warunkach zimowych.

Najistotniejsze dane z tych jazd, to jednak wspomniany już w statystyce imponujący tonaż brutto, efektywność Marathonu oraz tytułowa bezawaryjność – liczba defektów: 0.

28 lutego br., lokomotywa Gama Marathon została przekazana do eksploatacji obserwowanej kolejnemu przewoźnikowi – PKP Intercity. Z tej okazji do PESA przybyli m.in. prokurent, dyrektor techniczny PKP Intercity Krzysztof Kołodziejcki oraz wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Krzysztof Ciećka, bo – przypomnijmy – właśnie ze środowiskiem maszynistów konsultowane były rozwiązania w kabinie Gamy.

Goście zwiedzili zakład zapoznając się przede wszystkim z Gamą, po czym dyrektor Krzysztof Kołodziejcki i wiceprezes PESA Robert Świechowicz (w obecności wiceprezesa ZZM oraz dyrektorów produkcji i marketingu PESA

– Zenona Duszyńskiego i Jerzego Ber-ga) podpisali dokumenty zdawczo-odbiorcze.

Warto dodać, że niemal natychmiast Gama Marathon została włączona do ruchu. 1 marca w barwach PKP Intercity pojechała trasą Warszawa–Kraków, a w kolejnych dniach ze stolicy do Poznania, Gdyni i Wrocławia.

Także w ruchu pasażerskim – do chwili oddawania numeru do druku – Gama Marathon jeździła ze 100-procentową sprawnością. Co więcej, tak jak prowadząc skład towarowy do Koluшек, tak i w ruchu pasażerskim poradziła sobie Gama z utrudnieniem na szlaku dzięki agregatowi Marathon. Zacytujmy fragment notatki z konkretnego zdarzenia:

„6 marca 2013 wystąpiła awaria sieci trakcyjnej na odcinku 1 km na 410 km linii nr 131. Pociąg o relacji Gdynia–Bydgoszcz–Warszawa Wschodnia nr 51102 „Kaszub” prowadzony przez lokomotywę 111Ed GAMA Maraton napotkał o godz. 6:48 w miejscowości Terespol uszkodzoną sieć trakcyjną. Po załączeniu agregatu dodatkowego napędu spalinowego, pociąg kontynuował jazdę i nie spowodował opóźnienia”.

I dokładnie o to w zastosowanym przez PESĘ Marathonie chodzi!

■ MŻ



14,4

Tyle procent wyniosła w lutym 2013 roku stopa bezrobocia rejestrowanego w Polsce. W porównaniu do stycznia br. wzrosła o 0,2 punktu procentowego. Liczba bezrobotnych przekroczyła 2,337 mln osób aktywnych zawodowo.

Podpatrzone



Dziewczyny lubią kolej nie tylko od święta.

Fot. G. Moc

Cytat miesiąca

CHCIELIBYŚMY UTRZYMAĆ SIĘ ZARZĄDZANĄ PRZEZ PKP PLK



NA POZIOMIE OK. 17 TYS. KM LINII

Filip Wojciechowski – członek zarządu PKP PLK

Skontaktuj się z nami!

- UCZĘSZCZASZ NA SZKOLENIE NA LICENCJĘ MASZYNISTY?
- ZDAŁEŚ EGZAMIN I ODBYWASZ STAŻ NA ŚWIADECTWO MASZYNISTY?
- JESTEŚ LUB ZA CHWILĘ BĘDZIESZ POMOCNIKIEM MASZYNISTY?

W Związku Zawodowym Maszynistów Kolejowych w Polsce

znajdziesz fachową, kompetentną i skuteczną pomoc.

Na stronie www.zzm.org.pl

znajdziesz dane teled adresowe

do organizacji związkowych zrzeszonych w ZZM.

W ofercie związku znajdziesz ponadto wiele atrakcyjnych i pomocnych narzędzi dla Ciebie i Twoich najbliższych.

Dzwoń do biura Rady Krajowej ZZM
22 (922) 47 42 615.

Jeśli jesteś pracownikiem PKP Intercity S.A.

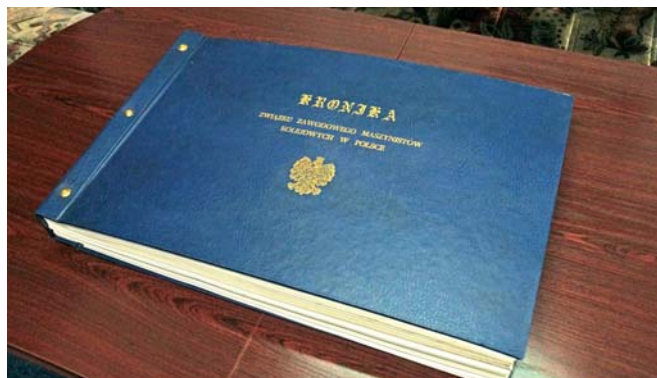
– bezpośrednio do przewodniczącego
Sektora Przewozów Pasażerskich ZZM

Piotra Rybikowskiego, (42 lub kol. 942) 205-66-34.

Do zobaczenia.

Kronika do pobrania

Wszystkich członków i sympatyków ZZM informujemy, że kronika związku została zdigitalizowana i jest dostępna do pobrania z naszego serwera www.informacjezzm.pl. Na pewno wielu z Was chętnie powróci do wydarzeń, które już trwale zapisały się na kartach naszej historii. A jest co wspominać! Zapraszamy do lektury!



Humor

- Halo, Marysia? Jak tam mój syneczek? – pyta teściowa synową.
- Jak, jak...?! Wódkę chleje, na baby łązi, bije mnie nawet!
- Ufff... Najważniejsze, żeby nie chorował.

Kontrola legalności pracy wypytuje w Holandii Polaka:

- Mówi pan po holendersku?
- Tak, trochę.
- A ma pan pozwolenie na pracę?
- Oczywiście mam.
- A pana kolega tam w pomidorach też ma?
- Naturalnie też ma.
- Mógłby pan go zawołać?
- Oczywiście. JÓZEEEEK!!! Uciekaj!!!

Diabeł zaprowadził na skraj przepaści Anglika, Francuza, Niemca i Polaka. Mówi do Anglika:

- Skacz!
- Nie skoczę – ten odpowiada.
- Dżentelmen by skoczył.

I Anglik skoczył. Podchodzi do Francuza:

- Skacz!
- Nie skoczę.
- Ale teraz taka moda.

Francuz skoczył. Diabeł idzie do Niemca:

- Skacz!
- Nie skoczę.
- To rozkaz!

Niemiec skoczył. Diabeł zbliża się do Polaka i mówi:

- Skacz!
- Nie skoczę.
- No to nie skacz.

Polak skoczył.

Facet zjeżdża na pobocze w wiadomym celu i pyta:

- Ile za numerek?
- A ile masz?
- Dwadzieścia złotych.
- Za mało.
- Dam jeszcze telefon.

Kobieta po krótkim namyśle zgadza się. Po wszystkim otrzymuje od klienta 20 złotych.

- A telefon? – pyta panienska.
- Aaa tak, racja. Pisz: 503...

Fraszki Jerzego Szulca

PRZESYT

*Gdy dość ci miłości
W pościeli się pości.*

PRYWATYZACJA

*W majestacie prawa
W złodziei zabawa.*

RAJSKIE ŻYCIE

*Praca – do 67 lat
I potem podróż... na tamten świat.*



Modelarstwo



Od niedawna również przodujące światowe firmy modelarskie dostrzegły potencjał drzeżniący w polskim rynku modeli kolejowych. Firma Roco nadając malaturę PKP Intercity modelowi austriackiej lokomotywy serii 1216, w prosty sposób wypełniła lukę u kolekcjonerów polskiego taboru kolejowego występującego w epoce VI.

G. Moc

Filatelistyka

Koperta pocztowa z 1983 r. oklejona znaczkami poczty USA z dreżyną – w przeszłości wykorzystywaną technologicznie, dziś już raczej tylko turystycznie.

W części ilustracyjnej koperty widzimy również dreżynę, a na niej pracowników kolei. Także i w Polsce kolej drezynowa ma wielu zwolenników. Ostatnio członkowie stowarzyszenia Aktywne Pomocze ze Słupska wykorzystując fakt, że Polskie Linie Kolejowe już oficjalnie zlikwidowały nieczynną od ponad 10 lat linię kolejową nr 212 łączącą Korzybie z Bytowem postanowili przywrócić ją do życia wprowadzając tam kolej drezynową. Będzie ona zapewne wielką atrakcją turystyczną w tym regionie.



(amur)

Wyspa grecka w Sporadach	Dowódca wojsk kozackich	Ma monopol w mieszkaniu	Niemowlę	Mała krótki żal	Cyrkowe ssaki		Nieduży, bardzo wytrzymały koń	Producent Prince Polo	„Dzieli” film na odcinki	Składnik ponczu	... MacGraw („Love Story”)		Rodzinne miasto Kimi Raikkonena, b. mistrza świata Formuły 1		Roczny samiec losia, daniela	
					Budynek ze żłobem						„Klej” do klepek podłogowych			17		
...pilota Pirxa					Maria, wielka miłość Norwida								Drewno do rzeźbienia		... Młynarska	
Cierpi na katar sienny			18								... Podolec, siatkarka	Dolna część fraka	11			
Makutra do ucierania; donica					Przypuszczany i odpierany	Moniuszkowska „bielizna”		2				Błochin lub Antonow				
... Zając, aktorka			9			Pot.: zarządca strony WWW	Najcięższy ptak latający			Trzymana dla jaj (w kurniku)						
						Zakład produkujący sól z solanki						Strój z połami	Dodatkowy wysiłek wioślarski	10	Pled	
Muzealny rarytas	Niewielkie skałeczenie			Sztuka walki, którą zna S. Seagal	Opel... na orbicie			15			Zwana Czarnym Łądem					
Dorota, była pięcioboistka	Rodzaj szosy						Zwycięstwo Prądyńskiego		Pierwsza lub domowa		Jean, aktor lub miasto w USA				Wyznawca, stronnik	
				Rumowisko z kamieni	Klawiszowiec Budki Suflera						Np. Winnetou				13	
8																
Sklep z używanymi autami	12	„Z kopyta ... rwie”, przebój Skaldów					Owad łapiący zdobyc w locie	Utrapienie, udreka		3			6	Mąż Arweny	Wieprzowa z chrzanem	5
						... nad Notecią						Mączka z palmy wyrabiana przez ludność Nowej Gwinej				
Sprint konia		Bob ... („Like a Rolling Stone”)							Komedia z Piechocińskim (1985)							
					Potomstwo królika	Narzędzie tynkarza			Ma ją rower i obraz		Jeden z trzech muszkieterów	Odpoczynek, próżnowanie				
Lodówka z czasów PRL-u		Władca wiatrów (mit. gr.)	Ser wyrabiany we Francji									Pachnący „przyimek”	Ściganie zwierzyny przez ogary		4	
							Dokumenty na rozprawie					Tu urodził się Beethoven				
Pot.: samochód osobowy		Browar z Brzeska							Ostrużyny z kartofli							
							Sarmacka uraza			7		Zapytania lub wodny				

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 19 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Rozwiązania krzyżówki nr 3 prosimy nadsyłać do 7 kwietnia 2013 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 3”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę – gadzety związkowe ZZM.

Rozwiązanie krzyżówki nr 1: „Wielokrotne sterowanie”. Nagrodę – pobyt weekendowy dla 2 osób w wybranym ośrodku „Natura Tour” wylosowała Ewa Papież z Limanowej. Gratulujemy. Informacje przesyłamy pocztą.

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



Głos Maszynisty
NIECH NAS SĄCZY HONOR I TRZEZ ŻARLIWOŚĆ

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 18

e-mail: rkzzm@wp.pl

Zespół redakcyjny: Rafał Zarzecki (redaktor naczelny), Magdalena Szulecka, Eugeniusz Śliwiński, Adam Murawski, Grzegorz Moc, Stanisław Donarski

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych oraz zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adiacji, a także zmiany tytułów.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.

Fot. na okładce Bartłomiej Staszek

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





MEDUZA ŚWINOUJŚCIE



TRYGŁAW MIĘDZYDROJE



CISNA PERŁKA



KAMIENNY POTOK SÓPOT



SŁONECZNY BRZEG MIELNO



AMADEA MIĘDZYDROJE



POLESIE FIRLEJ



ZACISZE SPAŁA



SIWARNA ZAKOPANE



KOLEJARZ USTRONIE JASZOWIEC



SOSNA WISŁA



KOLEJARZ ZAKOPANE



KARPACZ HALNY

WIELKANOC

NAD MORZEM
W MIĘDZYDROJACH

W GÓRACH
W USTRONIU

CENA **399 zł**