



Wybory do RN PKP S.A

W związku z decyzją Rady Nadzorczej PKP S.A. o przeprowadzeniu wyborów na przedstawiciela załogi w Radzie Nadzorczej Rada Krajowa ZKM zaakceptowała decyzję Rady Głównej ZKM o wytypowaniu Prezydenta ZKM Leszka Mięteka jako kandydata.

Przedstawiciele pracowników kandydatów do Rady Nadzorczej PKP S.A. mają prawo wybierać pracownicy następujących spółek:

- PKP S.A.
- PKP Cargo S.A.
- CS Natura Tour SP. z o.o.
- PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.
- Xcity Investment Sp. z o.o.
- Kolejowe Zakłady Łączności Sp. z o.o.
- PKP Informatyka Sp. z o.o.
- PKP Telkol Sp. z o.o.
- PKP Intercity S.A.
- PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.

Każdy pracownik ww. spółek może poprzeć swoim podpisem tylko jednego kandydata.

Rada Krajowa apeluje o pełną mobilizację w zbieraniu podpisów na listach poparcia naszego kandydata.

LESZEK MIĘTEK

**KANDYDAT
NA PRZEDSTAWICIELA ZAŁOGI
W RADZIE NADZORCZEJ PKP S.A.**



ZAWSZE NA STRAŻY PRAW PRACOWNIKÓW

- 37 lat na kolei, zawsze blisko Pracowników
- Doświadczenie w reprezentowaniu interesów Załogi w Radzie Nadzorczej PKP Cargo i PKP S.A.
- Twardy i skuteczny negocjator
- Wielki orędownik integracji i konsolidacji Polskiej Kolei
- Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
- Absolwent Technikum Kolejowego Ministerstwa Komunikacji w Bydgoszczy i Warszawskiej Szkoły Zarządzania – Szkoły Wyższej



Wydział ds. Poligrafii PKP S.A.

(dawna Drukarnia Kolejowa Kraków)

Oferuje usługi w zakresie projektu, składu i druku:



KSIĄŻEK, CZASOPISM, KATALOGÓW, INSTRUKCJI
z oprawką klejoną lub zeszytowaną



ULOTEK, FOLDERÓW, AKCYDENSÓW
falcowanych, sztanconowanych, bigowanych



BŁOCKÓW SAMOKOPIUJĄCYCH,
klejonych i szytych z numeracją, perforacją



DRUKÓW Z NUMERACJĄ ORAZ ZABEZPIECZENIAM
takimi jak: papier ze znakiem wodnym, hologramem, farby fluororescencyjne, farby sekretne



ROLEK DO KAS FISKALNYCH I BILETOWYCH
Z NADRUKIEM I ZABEZPIECZENIAM

32-086 Węgrzce, ul. Forteczna 20 A, tel. 12 298-04-13, e-mail: poligrafia@pkip.pl

pod semaforem



Samorządom Mazowieckiemu, Śląskiemu i Łódzkiemu za brak zgody na przekształcenie POLREGIO w Spółkę Akcyjną



Łódzka Kolej Aglomeracyjna za zawarcie Protokołu Dodatkowego do ZUZP

Posiedzenie Rady Krajowej ZZM

O kwestiach organizacji pracy, imprezach flagowych ZZM w bieżącym roku oraz problemach w spółkach kolejowych i na rynku pracy 19 lutego dyskutowali członkowie Rady Krajowej ZZM W Warszawie.

Pierwsze w nowym 2020 roku posiedzenie Rady odbyło się w siedzibie związku przy ul. Wojciechowskiego 7. Po odczytaniu porządku obrad i przyjęciu go jednogłośnie, członkowie RK skupili się na umówieniu sytuacji w spółkach kolejowych.

Prezydent Leszek Miętek podziękował za udzielenie votum zaufania i wytypowanie jego kandydatury do reprezentowania interesów pracowników w Radzie Nadzorczej PKP S.A. Ruszyła akcja zbierania podpisów, która trwać będzie do połowy marca. Istotny jest czas ponieważ w każda osoba zatrudniona w spółkach należących do grupy PKP ma prawo oddać głos tylko na jednego z kandydatów a obecność przedstawiciela załogi w RN PKP S.A. jest niezwykle ważna dla ochrony interesów pracowników grupy PKP.

Jak informujemy w bieżącym numerze, Przewozy Regionalne sp. z o.o. zmieniła nazwę na Polregio sp. z o.o. Niepowodzeniem zakończyła się próba przekształcenia jej w Spółkę Akcyjną (negatywnie do decyzji odniosły się władze 3 województw – łódzkiego, mazowieckiego i śląskiego). Zarząd spółki nie poddał się jednak

i nadal pracować będzie nad zmianą pozwalającą na dalsze finansowanie ze środków UE i rozwój przewoźnika. Przedstawiciel pracowników w RN Jarosław Sromala poinformował, że przyjęto budżet na 2020 rok tym samym spółka gwarantuje wywiązanie się z zobowiązań wobec swoich pracowników.

W Intercity S.A. dobra informacja w zakresie płac i premii – zapadła decyzja dotycząca zapłaty „szybkich kilometrów” o które wnioskował na spotkaniu z przedstawicielami Zarządu sektor Przewozów Pasażerskich.

PKP CARGO S.A. boryka się z problemem spadku pracy, omówiono scenariusz działań dla ochrony miejsc pracy. W sprawie ewentualnych podwyżek ZZM wróci do rozmów zgodnie z Pakietem Gwarancji Pracowniczych dopiero w czerwcu b.r.

Rada Krajowa podjęła także decyzje w sprawie organizacji Krajowego Zjazdu



Delegatów, który w tym roku odbędzie się w Toruniu w dniach 2-4 kwietnia. Przyjęto program i skład komisjijazdowych. Tegoroczne obchody Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego odbędą się decyzją Rady w Bornym Sulimowie w dniach 17-19 września a ich organizację powierzono organizacji ZZM CT w Szczecinie. Organizatorzy tegorocznego Turnieju Piłki Nożnej o Puchar Prezesa PKP S.A. i Prezydenta ZZM – Międzyzakładowy Warmińsko – Mazurski Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Iławie apelują o zgłaszanie chętnych do udziału drużyn piłkarskich. Wszelkich niezbędnych informacji udzielają organizacje macierzyste w zakładach pracy.

Prezydent Leszek Miętek w skrócie przedstawił bieżące działania OPZZ. Rada Krajowa przyjęła uchwałę zalecającą związkom zawodowym zawieranie porozumień o powołanie wspólnych reprezentacji z reprezentatywnych OPZZ określonych w Art. 25'3 celem realizacji zapisów Art. 30 ust. 6 Ustawy o Związkach Zawodowych. Prezydent poruszył również kwestie zmian przewodnictwa w Zespole Polityki Gospodarczej i Rynku Pracy oraz planowanych działaniach w pracach odpowiednich podzespołów. ■



Patrzymy w przyszłość

ZPrezesem UTK Ignacym Górą „Głos Maszynisty” rozmawiał o kwestiach bezpieczeństwa na kolei, szkolnictwie zawodowym i sposobie egzaminowania oraz czekających nas zmianach w prawodawstwie i innowacyjnych projektach urzędu.

Od lat kolej w Polsce pozostaje najbezpieczniejszym środkiem transportu lądowego. Miernik wypadkowości osiągnął w 2019 r. najniższy dotychczas notowany poziom – 2,3. Oznacza to, że tyle niebezpiecznych zdarzeń wystąpiło na milion pociągokilometrów. W ubiegłym roku na sieci kolejowej doszło do 579 wypadków i poważnych wypadków. To o 28 mniej w porównaniu do 2018 r. Jednak prace komisji kolejowych jeszcze trwają i ostateczne statystyki za 2019 r. mogą w niewielkim stopniu się zmienić. Nadal około 70% wypadków to zdarzenia na przejazdach drogowych i potrącenia osób postronnych.

Z myślą o osiągnięciu jeszcze lepszych wyników i poprawie bezpieczeństwa oraz promocji zachowania zgodnego z zasadami kultury bezpieczeństwa stworzyliśmy film edukacyjny*, skierowany głównie do maszynistów. Polecam go każdemu, kto pełni służbę za nastawnikiem.

– Czy UTK ma pomysł na zmniejszenie liczby wypadków na przejazdach kolejowych i potrąceń osób postronnych? Jest ich nadal zbyt wiele.

Jednym z priorytetów Urzędu są działania zmniejszające liczbę wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych. Podjęliśmy już pierwsze kroki w celu wdrożenia innowacyjnych rozwiązań pozwalających na śledzenie nieprawidłowego zachowania uczestników ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych. System będzie miał autonomiczne zasilanie, możliwość automatycznego rejestrowania wykroczeń i zdalnego przesyłania wstępnie wyselekcjonowanych informacji. Przewidywane terminy zainstalowania pierwszych pilotażowych monitoringu na przejazdach to pierwsze półrocze

2020 r. Jestem przekonany, że dzięki nowoczesnym technikom monitoringu, utrwaleniu w świadomości kierowców nieuchronności kary za nieprawidłowe zachowanie na przejeździe, będziemy w stanie zmniejszyć liczbę wypadków na przejazdach kat. D nawet o 20%.

Poza nieuchronnymi karami ważna jest też edukacja. Wiemy, że szkoły jazdy chętnie wykorzystują film edukacyjny* stworzony przez UTK. Przyszli kierowcy poznają dzięki temu zasady bezpiecznego zachowania się na przejazdach. Cały czas edukujemy też dzieci w ramach Kampanii Kolejowe ABC*. Informacje o bezpieczeństwie dotarły już do kilku milionów najmłodszych odbiorców, a w interaktywnych lekcjach wzięło udział ponad 12 tys. dzieci.

– W październiku ubiegłego roku media poinformowały o projekcie nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym autorstwa resortu infrastruktury. Projekt ma na celu m.in. wprowadzenie państwowych egzaminów na stanowisko maszynisty. Czy UTK jest gotowy do wprowadzenia nowego sposobu egzaminowania i jak miałby wyglądać?

W tej chwili trwają prace nad zmianą przepisów ustawy o transporcie kolejowym. Projekt nowelizacji ma na celu wprowadzenie państwowych egzaminów na licencję i pierwsze świadectwo maszynisty. Zmiana przewiduje również uruchomienie systemu monitorowania maszynistów w zakresie ich kompetencji zawodowych oraz czasu pracy. Nowe przepisy pozwolą na wdrożenie projektu Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów (CEMM). Wiąże się to z nowymi obowiązkami dla Urzędu Transportu Kolejowego. Nastąpi rozdzielenie funkcji



szkolenia i egzaminowania maszynistów. Kształceniem w dalszym ciągu będą się zajmować ośrodki szkolenia maszynistów i kandydatów na maszynistów, a egzaminy będą prowadzone przez egzaminatorów zatrudnianych przez Prezesa UTK.

Egzamin na licencję maszynisty będzie egzaminem państwowym, teoretycznym, przeprowadzanym w formie testu. Będzie realizowany w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego lub w jednym z Oddziałów Terenowych UTK.

Projekt ustawy zakłada wprowadzenie jednolitego państwowego egzaminu na świadectwo maszynisty rozszerzonego o część na symulatorze pojazdu trakcyjnego. Egzamin będzie się składał z części teoretycznej przeprowadzanej w formie testu komputerowego, jazdy na symulatorze pojazdu kolejowego oraz części praktycznej.

Zgodnie z założeniami zmian do ustawy CEMM ma rozpocząć działalność na początku 2023 r. Jednak nie czekamy z założonymi rękami na zakończenie procesu legislacyjnego. Po podpisaniu

ustawy przez Prezydenta będziemy ogłaszać przetargi na dwa najważniejsze komponenty całego systemu egzaminowania i monitorowania – czyli symulatory i oprogramowanie dla rejestru maszynistów.

Co było powodem wprowadzenia zmian?

Obecnie zarówno szkolenie jak i egzaminowanie na licencję maszynisty i świadectwo maszynisty są realizowane przez ten sam podmiot – ośrodek szkolenia i egzaminowania. Obserwujemy brak jednolitego standardu prowadzenia egzaminów i problemy z bezstronnością prowadzonych egzaminów. Dowodem na to może być chociażby wysoki, prawie 100% poziom zdawalności w niektórych ośrodkach. Z naszych kontroli wynika m.in. nieobjęcie egzaminami sytuacji niebez-

piecznych i skomplikowanych. I najważniejsze – egzaminy maszynistów jako jedyne spośród egzaminów w branży transportu nie są realizowane w ramach egzaminów państwowych.

Naszym celem jest wprowadzenie egzaminów zapewniających jednolity poziom wiedzy i umiejętności osób wchodzących do zawodu maszynisty, niezależnie od ośrodka szkoleniowego. To ważne dla wszystkich maszynistów, bo odpowiednie wyszkolenie i wiedza oznaczają też wyższy poziom bezpieczeństwa na całej sieci kolejowej.

– Czy UTK zamierza egzaminować maszynistów już pracujących w zawodzie?

Egzaminy państwowe będą dotyczyły jedynie kandydatów na maszynistów, czyli osób ubiegających się o wstęp do zawodu.

– Ustawa zakłada również stworzenie centralnego rejestru maszynistów o który ZSM od wielu lat zabiega. Jak przebiegają prace, kiedy zostanie utworzony i czy jest pomysł nad formą CRM?

Projekt zmian w ustawie o transporcie kolejowym obejmuje stworzenie centralnego rejestru maszynistów, gromadzącego w jednym miejscu spójne i wiarygodne dane dotychczas znajdujące się w rozproszonych bazach danych. Jednocześnie zakłada się wprowadzenie narzędzi monitorujących wykonanie czasu pracy przez maszynistów, w celu wyeliminowania ryzyka wykonywania zadań w czasie obowiązkowego odpoczynku. W obecnym stanie prawnym brak jest elektronicznego scentralizowanego rejestru osób prowadzących pojazdy kolejowe, maszynistów oraz kandydatów na maszynistów.

OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE

Wspólny Bilet coraz popularniejszy

Wspólny Bilet – oferta kolejowych operatorów, jest szczególnie atrakcyjny dla podróżujących pociągami różnych przewoźników.

Wspólny Bilet jest dostępny od grudnia 2018 roku. Do końca stycznia 2020 roku sprzedano blisko 328 tys. biletów, z których skorzystało łącznie ponad 383 tys. pasażerów.

W przedsięwzięciu uczestniczą: PKP Intercity, PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, POLREGIO, Koleje Mazowieckie, Koleje Wielkopolskie, Łódzka Kolej Aglomeracyjna, Koleje Małopolskie i Koleje Śląskie. Wspólny Bilet jest dostępny w okienkach kasowych, a na podróże pociągami części przewoźników także w systemie BILKOM.

Dzięki wspólnej ofercie pasażerowie mogą kupić bilet zarówno na połączenia dalekobieżne, regionalne, jak i podmiejskie.

Cena za przejazd wyliczana jest w oparciu o nową taryfę, obowiązującą u wszystkich przewoźników, którzy ją wprowadzili.

Cena biletu opiera się na prostej zasadzie: im dalej jedziesz, tym mniej płacisz za kolejne kilometry pokonywanej trasy. Wspólny Bilet to propozycja dla podróżujących na dłuższych trasachczy z przesiadkami na pociągi innych przewoźników. Wspólny Bilet najczęściej wykorzystano na trasach: Zielona Góra–Warszawa–Zielona Góra, Toruń–Wrocław–Toruń, Poznań–Wrocław. Ponad 200 biletów sprzedano na najdłuższe, liczące ponad 1000 km relacje.

– Nacisk kładziemy na integrację naszej oferty z innymi gałęziami komunikacji. Wciąż rozwijany jest projekt Wspólnego Biletu, którego jesteśmy obecnie koordynatorem. Ma to ogromne znaczenie

w zwiększaniu dostępności komunikacyjnej – mówi Marek Chraniuk, prezes zarządu PKP Intercity.

W planach jest włączenie do Wspólnego Biletu pozostałych kolejowych przewoźników pasażerskich – Kolei Dolnośląskich i Arriva RP. Kolejny etap to integracja z przewoźnikami autobusowymi i transportem zbiorowym w poszczególnych aglomeracjach.

Inicjatorem wdrożenia Wspólnego Biletu było Ministerstwo Infrastruktury, a od strony technicznej za jego przygotowanie odpowiedzialna jest spółka PKP Informatyka, która zintegrowała proces sprzedaży biletów.



Po zmianach powstanie Krajowy Rejestr Elektroniczny Maszynistów i Prowadzących Pojazdy Kolejowe. W rejestrze będą prowadzone dwie ewidencje – jedna dotycząca kwalifikacji m.in. maszynistów, druga związana z monitorowaniem czasu pracy maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe. W ewidencji będą gromadzone wszelkie dane związane z osobami pracującymi na stanowiskach kolejowych związanych z prowadzeniem pojazdu kolejowego, kandydatami na te stanowiska, a także osobami, którym cofnięto uprawnienia do prowadzenia pojazdu kolejowego. Dane pochodzić będą z ośrodków szkolenia, od przewoźników kolejowych i zarządców, pracodawców maszynistów i osób prowadzących pojazdy kolejowe oraz od podmiotów przeprowadzających badania lekarskie i psychologiczne maszynistów i kandydatów na maszynistów. Projekt nowelizacji zakłada, że rejestr będzie połączony z ogólnopolskimi systemami informatycznymi PESEL, REGON i TERYT, aby zapewnić jednolity słownik danych o osobach, przedsiębiorstwach i adresach zawartych w rejestrze.

– Krajowy Rejestr Elektroniczny Maszynistów i Prowadzących Pojazdy Kolejowe

to nie pierwszy system elektroniczny, który będzie tworzony dla UTK. Nie jest tego za dużo?

Wszystkie tworzone na nasze potrzeby systemy mają usprawniać obsługę klienta. To dla maszynistów stworzyliśmy SOLM, dzięki któremu łatwo i w pełni elektronicznie można złożyć wniosek o wydanie licencji. Korzystamy z elektronicznego obiegu dokumentów, stworzyliśmy nowoczesne rejestry, czy Kolejowe e-Bezpieczeństwo. Bez odpowiednich systemów nie byłoby nowoczesnego urzędu, a mogę zapewnić, że UTK jest jednym z najnowocześniejszych urzędów w Polsce.

Nowoczesność UTK to nie tylko o systemy informatyczne, ale cała filozofia działania urzędu. Jesteśmy urzędem otwartym, z proklienckim podejściem do każdego interesariusza. Otwartość przejawia się chociażby w szkoleniach Akademii Bezpieczeństwa Kolejowego czy możliwościach spotkań z pracownikami urzędu w ramach Piątków z UTK.

Patrzmy w przyszłość, jesteśmy nowocześni i otwarci, ale nie zapominamy też o historii. . Rozpoczęliśmy cykliczne działania mające na celu ocalić od zapomnienia kolejowe dziedzictwo. Powstał pierwszy reportaż „Ganz. Kolejowy emeryt na chodzie”*. Bohaterem filmu jest Roman Szymański były maszynista. Determinacja emerytowanego kolejarza pozwoliła

zachować zabytkowy wagon motorowy SN 61 potocznie zwany Ganzem.

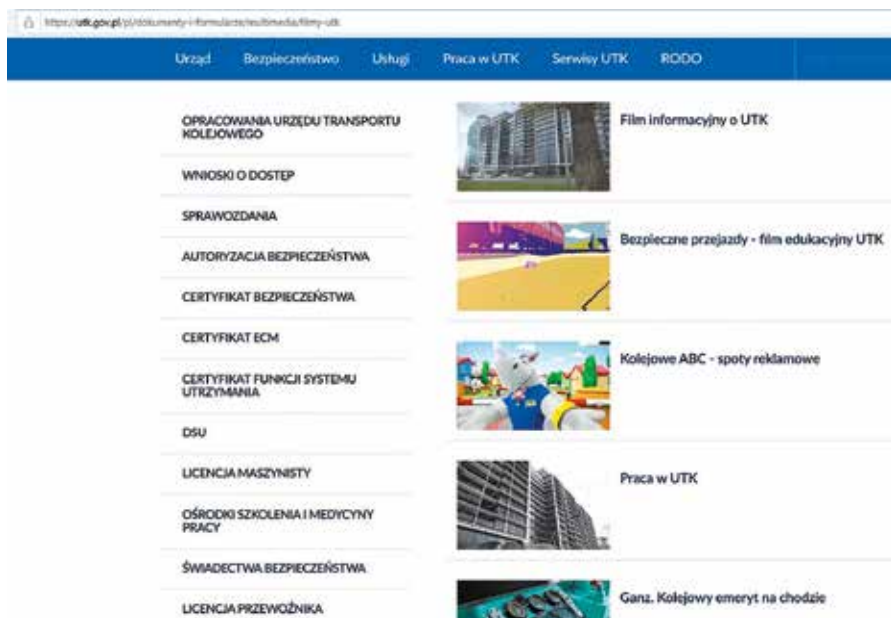
– Historyczne zmiany przed nami. Czego możemy się spodziewać w związku z wejściem w życie IV pakietu kolejowego? Co według UTK jest kwestią najistotniejszą we wprowadzanych zmianach?

IV pakiet kolejowy obowiązuje już w części krajów Wspólnoty. W Polsce wchodzi w życie w połowie tego roku. To wyzwanie dla całego rynku kolejowego, dla Agencji Kolejowej Unii Europejskiej, dla regulatorów w poszczególnych krajach unijnych oraz dla przedsiębiorców kolejowych. Jeśli chodzi o filar techniczny, to zamiany obejmą takie zagadnienia jak: jednolity certyfikat bezpieczeństwa, zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu, preautoryzację ERTMS, monitorowanie krajowych władz bezpieczeństwa oraz jednostek notyfikowanych.

Efektom wprowadzenia pakietu dla podróżnych powinno być zwiększenie konkurencyjności np. poprzez przetargi na usługi wykonywania przewozów w ramach służby publicznej. Do grudnia 2020 r. możliwe jest podpisanie wieloletnich umów (maksymalnie na 10 lat) z wybranym przewoźnikiem na usługi finansowane ze środków publicznych. Od grudnia 2030 r. nie będzie już takiej możliwości, powierzanie usług będzie odbywało się w trybie przetargowym. Nowe regulacje wprowadzają możliwość negocjacji pomiędzy aplikantem (np. marszałkiem województwa) i zarządcą opłat za dostęp do infrastruktury, co może być szansą dla rozwoju połączeń na mało wykorzystywanych liniach lokalnych.

Branża kolejowa powinna odczuć uporządkowanie przepisów krajowych, deregulację w postaci likwidacji świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu i szansę ekspansji polskich producentów taboru na terenie Europy. ■

* Film edukacyjny, reportaż dotyczący historii kolei oraz spoty Kampanii Kolejowe ABC można zobaczyć na stronie www.utk.gov.pl/filmy





Polregio zamiast PR

Spółka Przewozy Regionalne poinformowała w styczniu o zmianie nazwy. Od teraz będzie się nazywała tak jak dotychczasowa marka handlowa pociągów, czyli „Polregio”.

– W następstwie decyzji zgromadzenia wspólników, w wyniku rejestracji zmiany umowy spółki przez Sąd Rejestrowy, z dniem 23 stycznia 2020 roku nastąpiła zmiana nazwy spółki z „Przewozy Regionalne” spółka z ograniczoną odpowiedzialnością na „Polregio” spółka z ograniczoną odpowiedzialnością – poinformował „Rynek Kolejowy” Dominik Lebda, rzecznik prasowy operatora.

Spółka krótko uzasadnia zmianę. – Została wprowadzona w celu ujednolicenia firmy spółki z jej identyfikacją wizualną opartą o markę Polregio – czytamy. Wszystkie dane spółki wraz z danymi kontaktowymi pozostają niezmienione.

Przewozy Regionalne powstały w 2001 r. Udziałowcami spółki były samorządy wszystkich województw, w tym i zachodniopomorskiego. Od początku firma miała problemy z płynnością, wynikami finansowymi oraz przekształceniami organizacyjnymi. Do 2015 r. odnotowywała straty. Wtedy większość udziałów w spółce (50 proc. plus jeden) przejęła Agencja Rozwoju Przemysłu SA. Rok później PR odnotowały po raz pierwszy zysk i wprowadziły na rynek markę POLREGIO. Restrukturyzacja spółki trwała 4 lata.

OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE



ŁĄCZYMY KLUCZOWE SEKTORY GOSPODARKI

Jesteśmy liderem
rynku usług logistycznych



www.pkpcargo.com
infolinia@pkp-cargo.eu

Kongres Rozwoju Kolei

29 stycznia na stadionie PGE Narodowy w Warszawie odbyła się druga edycja Kongresu Rozwoju Kolei – Przyszłość i Perspektywy. Wydarzenie ponownie zorganizowały Spółki Grupy PKP.

W wydarzeniu wzięli udział przedstawiciele Parlamentu, rządu, prezydent RP i branżowi eksperci. Na spotkanie zgłosiło się 1100 uczestników w tym władze największych spółek kolejowych, transportowych i logistycznych.

Uroczystego otwarcia dokonał Prezydent RP Andrzej Duda. – Patrząc w perspektywie ostatnich 30 lat, kolej najpierw znalazła się w głębokim regresie, a potem zaczęła wracać – powoli, trochę tak jak pociąg, rozpędzając się. Mam nadzieję, że będzie nabierać prędkości i przez najbliższe dziesięciolecia nikt nie zdoła tego pociągu wyhamować – powiedział.

Prezydent mówił m.in. o roli przewoźników towarowych. Jak podkreślał, będą one ważne w związku ze spodziewaną rozbudową polskich portów. Według prezydenta transport kolejowy ma tutaj fundamentalne znaczenie, bo można nim przewieźć praktycznie wszystko.

Podczas Kongresu głos zabrał również premier Mateusz Morawiecki. Szef rządu nawiązał do planów budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, podkreślając, że jego zdaniem inwestycja będzie kołem zamachowym rozwoju gospodarczego Polski. Wyraził również przekonanie, że CPK to ogromna szansa na zwiększenie potencjału handlowego, inwestycyjnego i biznesowego dla polskiej gospodarki.

Polska kolej jest tym obszarem, gdzie widać bardzo wyraźnie dobrą zmianę – stwierdził Minister Infrastruktury. Podkreślił jednak, że ma świadomość wszystkich koniecznych do wprowadzenia poprawek. Andrzej Adamczyk przekonywał, że rynek kolejowy jest przewidywalny nie tylko w perspektywie najbliższych 3-4 lat, ale w perspektywie najbliższej dekady. – Na pewno mamy co robić do 2030 roku.



Minister Adamczyk w swoim wystąpieniu zwrócił też uwagę na trzy najistotniejsze kierunki w rozwoju kolei: Kolej Dużych Prędkości, wykluczenie komunikacyjne i ekologia.

Podczas kongresu zorganizowano szereg paneli dyskusyjnych obejmujących różne aspekty funkcjonowania kolei – od kwestii taborowych do przyszłości zawodów kolejowych.

Motywnym przewodnim debaty, która otwierała tegoroczny Kongres, było omówienie innowacyjnych oraz ekologicznych rozwiązań, dzięki którym możliwe jest zwiększenie konkurencyjności kolei i równoczesna ochrona środowiska na-

turalnego. Na ten temat rozmawiali: Andrzej Adamczyk (Minister Infrastruktury), Krzysztof Mamiński (Prezes Zarządu PKP S.A.), Ireneusz Merchel (Prezes Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.), Marek Chraniuk (Prezes Zarządu PKP Intercity S.A.) oraz Czesław Warszewicz (Prezes Zarządu PKP Cargo S.A.).

Zakres tematów poruszanych podczas wydarzenia był bardzo szeroki. Do dyspozycji uczestników było 9 paneli dyskusyjnych zawartych w trzech blokach tematycznych, odbywających się w 3 salach równocześnie m.in.: „Kolej a biznes – konkurencyjność na rynku vs służba publiczna”. W ramach tej problematyki

dyskusja obejmowała m.in. wpływ Centralnego Portu Komunikacyjnego na rozwój połączeń kolejowych, wzrost konkurencyjności przewozów towarowych na obszarze Trójmorza i na Nowym Jedwabnym Szlaku oraz lepszy dostęp do infrastruktury pasażerskiej w całej Polsce.

Podczas bloku „Kolej dostępna i nowoczesna”. Paneliści omawiali m.in. program Kolej+ oraz główne kierunki zmian dotyczące walki z wykluczeniem. Rozmawiali nad przyszłymi inwestycjami, które mają zwiększyć komfort pasażerów oraz zastanawiać się nad przyszłością zawodu kolejarza.

W panelu tematycznym p.t.: Kolej na miarę pracodawcy XXI wieku – przyszłość zawodu kolejarza udział wzięli Marzena Machałek, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Edukacji Narodowej, Mirosław Antonowicz, Członek Zarządu Polskich Kolei Państwowych S.A., Jarosław Oniszczyk, Członek Zarządu PKP Intercity S.A., Zenon Kozendra, Członek Zarządu PKP Cargo S.A., Marek Olkiewicz, Wiceprezes Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. i reprezentujący ZZM – Prezydent Leszek Miętek.

Kolej potrzebuje tysięcy nowych pracowników. Liczy na szkoły zawodowe.

Musimy przestać mówić, że jedyną wymarzoną szkołą jest liceum. Może też nią być dobre technikum. Po jego ukończeniu uczniowie będą mieli stabil-

ną i dobrze płatną pracę – przekonywała biorąca udział w kongresie wiceminister edukacji Marzena Machałek. Wiceminister zadeklarowała, że zmiany w systemie edukacji mającym zachęcić do szkolnictwa zawodowego o kierunku kolejowym już

wchodzą w życie, a na liście 24 zawodów przyszłości, których nauka będzie dofinansowana są aż trzy zawody kolejowe: technik automatyk sterowania ruchem, technik elektroenergetyk i technik ruchu kolejowego.

Kolejarz musi mieć solidne wykształcenie i doświadczenie. W tej branży od decyzji czasem jednej osoby zależy bezpieczeństwo, a nawet życie podróżnych – powiedział Prezydent ZZM Leszek Miętek – niestety przez dziesięciolecia szkolnictwo zawodowe było likwidowane. To doprowadziło do luki pokoleniowej na kolei. Szkolnictwo kolejowe zaczyna się odbudowywać, ale to wciąż za mało. Technikum kolejowe powinno tak przygotować kandydata, by po krótkim szkoleniu mógł usiąść i kierować pociągiem. Dziś szkolenie maszynisty trwa blisko dwa



lata, optymalne byłoby, aby po ukończeniu technikum mógł on w krótkim czasie zacząć pracę.

Zawód kolejarza jest zawodem przyszłości i jakie kompetencje powinien dziś posiadać, by nie zostać wykluczony z rewolucji technologicznej i zmieniającego się świata – to zagadnienia istotne zarówno dla branży kolejowej, jak i dla resortu edukacji narodowej.

Kolejna edycja Kongresu Rozwoju Kolei pozwoliła na kontynuowanie dyskusji na temat wyzwań, jakie ma przed sobą polska kolej. To dobra okazja do wymiany wiedzy i doświadczeń z liderami opinii publicznej, przedstawicielami środowisk naukowych oraz samorządowych. To również wyznaczanie kierunków dalszego rozwoju transportu kolejowego w Polsce. ■

PERSONALIA



W Ministerstwie Aktywów Państwowych dokonano podziału spółek i instytucji, które będą nadzorowane przez ministra i wiceministrów MAP.

Ministerstwo Aktywów Państwowych powstało 15 listopada 2019 roku w dniu powołania drugiego rządu Mateusza Morawieckiego. Ministrem

został dotychczasowy wicepremier Jacek Sasin. Ministerstwo rozpoczęło prace 19 listopada 2019 roku. Ministerstwo zostało utworzone rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 19 listopada 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie utworzenia Ministerstwa Energii.

Jak wynika z zarządzenia opublikowanego 14 stycznia w Dzienniku Urzędowym Ministra Aktywów Państwowych, wśród podmiotów podlegających bezpośrednio ministrowi

Sasinowi znajdują się między innymi Centralny Port Komunikacyjny, PGE Polska Grupa Energetyczna, LOT, PKP PLK. Jacek Sasin wyznaczył też poszczególnych wiceministrów do nadzorowania konkretnych podmiotów.

Jednostki z sektora transportowego, między innymi PKP PLK, trafią pod nadzór wiceministra Janusza Kowalskiego. Będą to również PKP S.A., Polbus-PKS, PKS Mrągowo i spółka Wars. Wiceminister Kowalski będzie zajmował się 17 podmiotami. ■

TOR i praca na kolei

30 stycznia br. w Centrum Konferencyjne Golden Floor Tower w Warszawie odbyła się konferencja pod tytułem „Maszynista i dyżurny ruchu 2020. Zasady zatrudniania – szkolenie bezpieczeństwo pracy” zorganizowana przez Zespół Doradców Gospodarczych TOR.

Maszyniści i dyżurni ruchu są jedną z najliczniejszych grup zawodowych w branży kolejowej. Zapewnienie wsparcia w ich codziennej pracy to duże wyzwanie dla przewoźników kolejowych – zwłaszcza w kontekście stale powiększającej się luki pokoleniowej jeśli chodzi o pracowników kolei. Spotkanie poruszyło wiele zagadnień dotyczących zawodów kolejowych jak system szkoleń i doskonalenia umiejętności, znaczenie symulatorów podczas egzaminu, rola wsparcia psychologicznego po zdarzeniach drogowych.

Nadchodzą zmiany w całym systemie szkolenia i nabywania uprawnień na licencję i świadectwo maszynisty. Na czym będą polegać – wyjaśniał podczas konferencji „Maszynista i dyżurny ruchu 2020” Piotr Combik, dyrektor departamentu personelu i przepisów w Urzędzie Transportu Kolejowego. UTK chce wzmocnić kompetencje w zakresie monitorowania czasu pracy maszynistów, wzmocnić je także w obszarze kontroli nad nabywaniem i monitorowaniem uprawnień poprzez wprowadzenie państwowych egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty. Docelowo to prezes UTK będzie miał własnych egzaminatorów, którzy będą przeprowadzali egzaminy na licencję i świadectwo dla nowowstępujących do zawodu. W ośrodkach szkolenia, które obecnie prowadzą szkolenia i egzaminy, nadal pozostaną okresowe sprawdziany wiedzy maszynistów.

Nowością podczas egzaminu będzie jazda na symulatorze. Podczas tego egzaminu, w tzw. uniwersalnej kabinie, egzaminowany będzie miał do czynienia z katalogiem zadań niebezpiecznych. Podczas jazdy praktycznej na pojeździe w kabinie będzie, tak jak dzisiaj, dwóch egzaminatorów. Natomiast jeden z nich zatrudniony



będzie przez prezesa UTK, drugi z ośrodka szkolenia i będzie odpowiedzialny za znajomość typu pojazdu kolejowego. Rolą egzaminatora z UTK będzie obserwacja, czy kandydat będzie mógł być maszynistą, określi on poziom jego samodzielności konieczny do prowadzenia pojazdów w pojedynkę.

Więcej o planowanych nowościach dowiedzieć się można z nagrania zamieszczonego na naszym kanale youtube dostępnym poprzez stronę www.zzm.org.pl

Sławomir Centkowski, wiceprezydent ZZM, streścił sytuację szkolnictwa zawodowego w Polsce. Szkolenie przyszłych pracowników to element prawidłowego funkcjonowania zakładu oraz sprawnego procesu zarządzania ludzkimi potrzebami do rozwoju gospodarczego kraju – stwierdził. Mówił o problemach szkolnictwa zawodowego w kierunkach kolejowych, w tym stereotypach krążących na jego temat, kwestiach niedofinansowania szkół i brakach systemowych rozwiązań zachęcających zakłady pracy do przekazywania odpowiednich środków.

O wyzwaniach w procesie szkolenia maszynistów w ośrodku szkoleniowym KM mówił Patryk Działak, maszynista instruktor Kolei Mazowieckich. – Praktyka pokazuje, że najistotniejszym elementem szkolenia jest praca z przydzielonym kandydatowi maszynistą. Od odpowiedniego doboru ludzi zależy to, jak ukształtujemy kandydata, jaką wiedzę

mu przekazemy i jakiego podejścia do pracy go nauczymy. Wyzwania jakie spoczywają na szkolących, to m.in.: odpowiedzialność związana z wyszkoleniem kadr, które będą kształtować przyszły rynek pracy maszynistów – kadr z których będziemy dumni. Dzisiaj wyzwaniem jest także przekazanie młodemu szkolącemu się ludziom takich wartości jak tradycja oraz przywrócenie rangi zawodu maszynisty – mówił.

W debacie „Wymagania dotyczące kształcenia kadr na kolei w 2020 r.” udział wzięli: Maciej Gładyga – dyrektor Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, Wojciech Jurkiewicz – prezes zarządu Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych, Łukasz Lubera – naczelnik Wydziału Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego, PKP CARGO S.A. oraz Leszek Miętek – prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce.

Przekazywanie tradycji rodzinnych i pasja są jak najbardziej pozytywnie postrzegane w naszym kolejowym środowisku – podkreślał Leszek Miętek. Zauważył, że zawód kolejarza to profesja na całe życie, która często przechodzi z pokolenia na pokolenie. Przypominał, że od lat 90 zawodowe szkolnictwo kolejowe było likwidowane – kolejarzy zwalniano z pracy, co doprowadziło do luki pokoleniowej. Obecnie jednak szkolnictwo zawodowe

się odradza. Technika kolejowe poza częścią ogólnokształcącą powinny jednak położyć nacisk na bardziej specjalistyczne przygotowanie do wykonywania zawodu. Do tego trzeba wykładowców, odpowiednich podręczników i zmian w prawie.

Brak kadr szkolących to istotny problem jednak ZZM posiada zaplecze specjalistów z wieloletnim doświadczeniem zarówno w prowadzeniu pociągów jak i nauczaniu – maszynista instruktor musi posiadać niezbędne kwalifikacje, aby przekazać wiedzę nowo wchodzącym w zawód maszynisty. Prezydent wyraził gotowość związku do współpracy z Ministerstwami Infrastruktury oraz Edukacji przy tworzeniu niezbędnych materiałów.

Kolejnym poruszoną tematem była kwestia bezpieczeństwa na kolei. Co prawda w dyskusji zabrakło wiodących w temacie przedstawicieli UTK ale ZSM systematycznie alarmuje na podstawie doświadczeń zgłaszanych przez maszynistów.

Bezpieczeństwo to raz – stan przejazdów kolejowych, odpowiednie regulacje prawne nakładające odpowiednie kary i sankcje prawne dla powodujących wypadki kierowców ale także i odpowiednie regulacje prawne dotyczące zawodu maszynisty, na które związek czeka z niecierpliwością. O kwestiach wpływu długotrwałej pracy, konsekwencjach udziału w zdarzeniach kolejowych oraz wymaganiach dotyczących stanu zdrowia maszynistów mówio-

no w panelach poprzedzających dyskusje
a będących wyjściem do niej.

Ogólne przepisy kodeksu pracy są niewystarczające. Ze względu na specyfikę zawodu, m.in. konieczność przemieszczania się do pojazdów kolejowych, maszyniści w praktyce mogą być w pracy przez cały dzień. Prezydent ZZM podkreślił, że problem ten zazwyczaj nie dotyczy dużych spółek (z grupy PKP), bo one najczęściej są objęte układami zbiorowymi.

Oczekiwane rozwiązania mają znaleźć się w projekcie ustawy o czasie pracy maszynistów, za który odpowiada Ministerstwo Infrastruktury. W wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów zaplanowano jego przyjęcie w II kw. 2020 r. ■

ZZM apeluje

W związku z dużą ilością zdarzeń na przejazdach kolejowych ZZM wystosował pismo do Ministra Infrastruktury oraz Prezesa UTK apelujące o natychmiastowe podjęcie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa.

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce

Biuro Rady Krajowej

ul. Grójecka 17; 02-021 Warszawa
e-mail: rkzzm@wp.pl; http://www.zzm.org.pl

tel. +48 22 474 26 15
tel/fax +48 22 474 26 16

RKZZM 05/02/2020

Warszawa, dnia 05.02.2020 r.

Szanowny Pan
Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury

Szanowny Pan
Ignacy Góra
Prezes Urzędu Transportu Kolejowego

Szanowny Panie Ministrze, Szanowny Panie Prezesie

W imieniu Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce zwracam się do Pana Ministra i do Pana Prezesa o podjęcie bardziej skutecznych działań w sprawie wyeliminowania wypadków na przejazdach kolejowych.

Obecna sytuacja, w której doszło w samym tylko styczniu 2020 do 16 wypadków na przejazdach kolejowych jest niedopuszczalna.

Wypadki na przejazdach kolejowych w styczniu 2020:

- 02.01.2020 przejazd kat. D szlak Jastrowie – Okonek poc. 48101 Intercity
- 02.01.2020 przejazd kat. B szlak Płock – Rogów poc. 1922 Intercity (wypadek z osobą)
- 04.01.2020 przejazd kat. D szlak Dzierżonów Śl. – Mościsko Dzierżonówskie poc. 665215 Cargo
- 06.01.2020 przejazd kat. A szlak Otwock – Warszawa Falenica poc. 99302 SKM (wypadek z osobą)
- 07.01.2020 przejazd kat. B szlak Nowy Tomysł – Bzyszy 71006 Intercity (post. 2 maszynistów)
- 08.01.2020 przejazd kat. D szlak Włoszakowice – Leszno 77544 Kol. Wlkp.
- 08.01.2020 przejazd kat. C szlak Kotomierz – Maksymilianowo 58112 Intercity
- 12.01.2020 przejazd kat. D szlak Rejowiec – Krasnystaw Fabr. 22407 Polregio
- 16.01.2020 przejazd kat. D Legionowo – Legionowo Piaski 99725 SKM
- 21.01.2020 przejazd kat. C Lublin – Lublin Zemborzyce 23603 Polregio
- 22.01.2020 przejazd kat. D Płońsk – Raciąż 15143 Koleje Maz. (samochód przewrócony w skrajni)
- 24.01.2020 przejazd kat. D Targowiska – Zarzysk 30895 Polregio
- 28.01.2020 Szczecin Dąb 88317 Polregio (samochód w międzyczosy)
- 29.01.2020 przejazd kat. C Ozimek – Chrzęstowice 1620 Intercity

Nie możemy akceptować sytuacji, w której mamy do czynienia z zagrożeniami dla życia i zdrowia, na które wystawia się maszynistów i podróżnych a także wielkich strat materialnych. W większości tragicznie też to kończy się dla kierowców i pasażerów pojazdów drogowych.

Nie możemy zrozumieć też obowiązujących procedur prawnych, w których po wypadku na przejeździe kolejowym albo potrącenia osoby nieuprawnionej poza przejściami i przejazdami kolejowymi jest z urzędu wszczynane postępowanie przeciwko maszyniście jako sprawcy wypadku.

Nie możemy zrozumieć, że wjazd z pełną premedytacją na przejazd kolejowy przy wyświetlonej sygnalizacji informującej o zbliżającym się pociągu a nawet przy zamkniętych rogatkach lub półrogatkach lub bez zatrzymania przed przejazdem niestrzeżonym najczęściej pozostają bezkarne albo co najwyżej traktowane jest jak zwykłe wykroczenie a nie jako stwarzanie zagrożenia w ruchu lądowym z pełnymi tego konsekwencjami karnymi. O pełnej premedytacji i braku przestrzegania elementarnych zasad bezpieczeństwa przez kierowców mogą świadczyć chociażby wypadki, w których samochód wjeżdża w bok pociągu.

Dlaczego na przejazdach nie montuje się blokad uniemożliwiających wjazd na przejazd takich jak np. na wjeździe do Sejmu, dlaczego nie wszystkie przejazdy są monitorowane a w stosunku do kierowców łamiących przepisy nie są wylicane konsekwencje prawne, dlaczego akcje policyjnych kontroli nie obejmują dostatecznej ilości przejazdów kolejowych itd.?

Osobnym problemem są też potrącenia, najczęściej ze skutkiem śmiertelnym osób postronnych poza przejściami i przejazdami kolejowymi, które zdarzają się na sieci PKP nawet kilka w ciągu dnia. Tylko w styczniu 2020 było 36 takich wypadków.

Również te zdarzenia i ich ilość na naszych torach jest niedopuszczalna.

Mamy świadomość, że w ostatnich latach zarówno Ministerstwo Infrastruktury, Urząd Transportu Kolejowego i Polskie Linie Kolejowe uczyniły wiele dla poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych, ale, jak pokazuje życie są to działania dalece niewystarczające.

Uważamy, że sytuacja związana z wypadkami na przejazdach i z osobami postronnymi wymaga natychmiastowych i nadzwyczajnych działań prawnych, organizacyjno-technicznych i inwestycyjnych zanim dojdzie do jeszcze większych tragedii.

Dlatego zwracam się do Pana Ministra i Pana Prezesa jako osób mających w dyspozycji odpowiednie środki i narzędzia do pilnych i adekwatnych do powagi sytuacji działań zapewniających bezpieczeństwo na polskich torach.

Z uszanowaniem

Strona 2 z 2

Posiedzenie BT OPZZ

11 .02.2020 r. godz. w siedzibie OPZZ w Warszawie odbyło się pierwsze w bieżącym roku prowadzone przez Przewodniczącego Leszka Miętka posiedzenie BT OPZZ z udziałem Przewodniczącego OPZZ Andrzeja Radzikowskiego, Wiceprzewodniczącego Sejmowej Komisji Infrastruktury Jerzego Polaczka oraz Przewodniczącego Podkomisji Sejmowej ds. Kolejnictwa Mariusza Trepki.

Wiceprzewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury streścił założenia planu prac na 1 kwartał 2020 roku oraz tematy priorytetowe. Tu wspomniał o dotyczących ogólnie transportu w kraju transpozycji norm i wymogów Unii Europejskiej. Komisja ma za zadanie również rozważenie kwestii czy Polska jest gotowa do wprowadzania własnych rozwiązań dotyczących zarządzania transportem.

Członkowie sektora pokrótce przedstawili główne problemy w sektorach transportu z punktu widzenia pracowników. Leszek Miętek przywołał złożony do Ministra Infrastruktury i Prezesa UTK apel skierowany przez ZZM dotyczący tragicznej sytuacji w kwestiach bezpieczeństwa na przejściach kolejowych. Zdaniem związku potrzebna jest natychmiastowa interwencja – wypracowanie rozwiązań poprawiających sytuację. (Pismo do Ministra Infrastruktury i Prezesa UTK na stronie 11)

Przewodniczący Branży zaznaczył, że w dalszym ciągu brak regulacji prawnych dotyczących czasu pracy maszynistów – co prawda rozpatrywanie projektu ustawy przewidziane jest na II kwartał 2020 roku – ale problem, zwłaszcza u przewoźników prywatnych jest palący. Leszek Miętek przypomniał również, że przy rozwoju kolejnictwa nadal brak jest centrów logistycznych w infrastrukturze, które zapewniłyby odpowiednią koordynację załadunku i rozładunku z TIRów. Zgłosił również konieczność pilnych zmian prawa w zakresie przyporządkowania SOK do resortu Spraw Wewnętrznych. Tą kwestię poruszył też Bogdan Jagielski przewodniczący NSZZ Funkcjonariuszy SOK.

Przy omawianiu problemów sektora drogowego głos zabrał przedstawiciel pracowników Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Zgłosił będący obecnie zmorą całego sektora transportowego problem kadrowy – ze względu na ciężkie warunki pracy i brak regulacji prawnych młodzi pracownicy coraz częściej przechodzą do służb mundurowych opuszczając szeregi GIDT. Brak również młodej, wykwalifikowanej kadry do obsługi infrastruktury.

Przewodniczący BT OPZZ dodał, że potrzebne są szybkie rozwiązania dla obsługi ruchu drogowego w sytuacjach problemowych. Należy też przyspieszyć działania dotyczące dostępności transportowej (odbudowa PKS). Ważna jest reaktywacja szkolnictwa zawodowego – techników samochodowych – wśród pracowników zauważalna jest luka pokoleniowa oraz starzenie się kadr.

Przedstawiciele związków działających w Sektorze Transportu Lotniczego BT OPZZ zaznaczyli problem z samozatrudnieniem wśród załóg zarówno latających jak i obsługi naziemnej przy jednoczesnym zwolnieniu około 30% pracowników zatrudnionych w spółce. Te rozwiązanie zdaniem związkowców jest niezgodne z prawem, zaapelowali do gości o przyjrzenie się niezwłocznie problemowi.

Przewodniczący OPZZ w skrócie przedstawił aktualne prace – wspominał o złożeniu 23 stycznia 2020 r. za pośrednictwem przewodniczącego PSL – Władysława Kosiniaka Kamysza na ręce Marszałek Sejmu Elżbiety Witek projektu ustawy o emeryturach pomostowych i stażowych. Prezydent Andrzej Duda w swojej

kampanii wyborczej również zawarł postulat wprowadzenia emerytur stażowych. OPZZ skierowało projekt do Sejmu przez PSL ze względu na szybkość reakcji ze strony klubu.

Celem nadrzędnym jest wsparcie programu wypracowanego przez centralę – m.in. walki o doprowadzenie do uchwalenia prawa do uzyskania emerytur ze względu na staż pracy 35-40; postulatu walki o niewygaszanie emerytur pomostowych. Istotne jest też, aby nieustannie naciskać na realny wzrost płac. Wszystkie wspomniane kwestie poruszane są w Kampanii Programowej OPZZ z 18 grudnia 2019 r. pod tytułem „Godna praca, płaca i emerytura”.

Przewodniczący BT OPZZ omówił tematy związane z funkcjonowaniem RDS. W związku z rotacją przewodnictwa w RDS przez przedstawicieli związków zawodowych również w zespole problemowym ds. polityki gospodarczej i rynku pracy nastąpiła zmiana przewodniczącego – tą funkcję pełni obecnie Leszek Miętek. Zaznaczył, że istnieje potrzeba zmiany w sposobie działania – w pracach Zespołów wzmocnić należy aktywność – nie tylko recenzowania projektów rządowych, ale wychodzenia z inicjatywą i informacją w szerszym zakresie.

W sytuacji gospodarczej obserwowane są pierwsze oznaki spowolnienia. Wymuszana przez UE polityka „zielonego ładu” ma przełożenie na przemysł – będzie również tematem posiedzenia planowanego na 4 marca jako wywołanie problematyki, której rząd nie dotyka takiej jak sytuacja w transporcie, górnictwie czy hutnictwie. ■

Wspomnienie

Dobrze się stało, że mogę wspomnieć mojego starszego kolekę i współpracownika.

Z racji stanowiska (byłem zastępcą naczelnika lokomotywni Warszawa Olshynka Grochowska) podlegałem kontroli pana Mieczysława. Do jego obowiązków

należały kontrole lokomotyw parowych i spalinowych, take brał udział i w kontrolach zespołowych i odwiedzał „nasze podwórko”. Na dobre zaczęliśmy współpracować

gdy w roku 1980 awansowałem na starszego kontrolera trakcji i siedzieliśmy w jednym pokoju Zarządu Trakcji CDOKP Warszawa. Był to czas kiedy pan Mieczysław przekazał mi dużo swoich doświadczeń zawodowych, a szczególnie w sprawie wypadku kolejowego pod Bęzelinem k. Koluszek. Ta sprawa poruszona została w „Programie dla Reportera” w 1980 r., a Mieczysław miał z tego powodu nieprzyjemności. Komisja Dyscyplinarna CDOKP postawiła mu zarzut uszkodzenia urządzeń srk. Dzięki interwencji pani redaktor z TVP zarzut wycofano.

Zawsze będę miło wspominał współpracę z panem Mieczysławem. To dzięki niemu nabrałem doświadczenia, i z tego miejsca bardzo mu dziękuję za naukę oraz okazany szacunek dla młodszego kolegi. ■

Anatol Noskowicz



Z przykrością przyjęliśmy informację o śmierci naszego kolegi

MIECZYSLAWA SUCHOJADA

maszynisty z zawodu i powołania, nestora oraz nauczyciela wielu pokoleń polskich maszynistów, aktywnego działacza związkowego, odznaczonego m.in. medalem Zasłużony dla ZZM.

Cześć jego pamięci!

Rodzinie i bliskim

składamy najszczerze kondolencje



W ostatnią ziemską drogę Mieczysława Suchojada odprowadzili bliscy i przyjaciele w asyście pocztów sztandarowych oraz przedstawiciele ZZM

Nie mówimy żegnaj

Kolejna grupa naszych kolegów udała się na zasłużone emerytury po długoletniej służbie.

Do stacji emerytura dojechał maszynista spółki Koleje Śląskie Janusz Piotrowski, który ostatni swój pociąg 94207 relacji Oświęcim–Katowice przyprowadził w dniu 26.11.2019.

Z koleją związany od 1980 roku począwszy od pomocnika maszynisty w lokomotywni Gliwice, a od 1985 roku jako maszynista.

Na peronie w Katowicach przywitali go koledzy maszyniści i instruktorzy, którzy złożyli wyrazy uznania i podziękowania za wieloletnią współpracę.

Wszystkiego najlepszego na nowej drodze życia.



Po 45 latach pracy 19 grudnia 2019 r. swój ostatni pociąg relacji Iława–Olsztyn przed przejściem na emeryturę przyprowadził Ryszard Sędrowski.

Pracę na kolei rozpoczął w 1975 r., od 1980 r. jako maszynista trakcji spalinowej, następnie od 2001 r. jako starszy maszynista

trakcji elektrycznej. Odznaczony odznaką „Zasłużony dla Kolejnictwa”. Wyrazy uznania i podziękowania za wieloletnią pracę składała Dyrekcja Przewozów Regionalnych w Olsztynie oraz koleżanki i koledzy. W uroczystości uczestniczyła także rodzina. Emerytowi życzymy dużo zdrowia na nowej drodze życia.





20.12.2019 r. Andrzej Karwat odbył ostatnią swoją służbę jako maszynista prowadząc pociąg nr 90100/1 relacji Gdynia Gł.–Olsztyn Gł. na EN57ALd-2223. Przywitała go rodzina, koledzy maszyniści, emeryci, przedstawiciele administracji oraz dyrekcja Przewozów Regionalnych Warmińsko-Mazurskiego Oddziału w Olsztynie. Andrzej przepracował na ko-

lei 45 lat. Swoją karierę rozpoczął w 1977 r. jako pomocnik maszynisty, od roku 1984 jako maszynista trakcji spalinowej. Od 1999 r. pracował jako starszy maszynista trakcji elektrycznej. Wieloletni członek ZZM w Olsztynie. Dał się poznać jako dobry, życzliwy kolega, można było na niego liczyć w każ-

dej sytuacji. Wszystkiego najlepszego na zasłużonej emeryturze, dużo zdrowia i szczęścia w życiu osobistym składają koledzy maszyniści.

**Członkowie oraz Zarząd
ZZMK PR Olsztyn**

23.12.2019 r. o godzinie 11.50 na stację Bydgoszcz Główna wjechał pociąg 83106 „Zamoyski”, prowadzony lokomotywą EP07-391. Pociąg przyprowadził maszynista Franciszek Chojecki, którego była to ostatnia służba przed przejściem

na zasłużoną emeryturę. Swoją karierę zawodową rozpoczął w 1974 r. jako uczeń ZSZ PKP w Bydgoszczy. Po ukończeniu szkoły w 1977 r. został rzemieślnikiem w Lokomotywowni Bydgoszcz. W 1982 r. po ukończeniu kursu, kolega Chojecki



rozpoczął pracę jako pomocnik maszynisty, a od 1985 r. nieprzerwanie pracował na stanowisku maszynisty. Na peronie stacji Bydgoszcz Główna szacownego emeryta żegnali przedstawiciele pracodawcy, ZZM oraz koleżanki i koledzy z Sekcji Bydgoszcz Północnego Zakładu PKP Intercity S.A.

Tekst i fot. Mariusz Płachocki



Transport kolejowy w Polsce

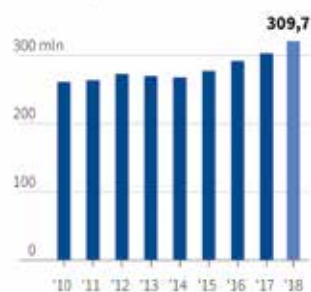
LINIE KOLEJOWE W POLSCE

— Linie dwutorowe
— Linie jednotorowe



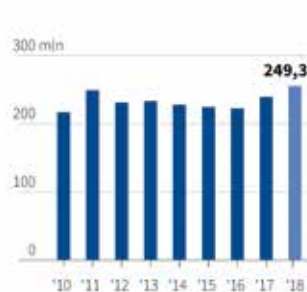
PRZEWOZY PASAŻERSKIE

W milionach pasażerów rocznie



PRZEWOZY TOWAROWE

W milionach ton ładunku rocznie

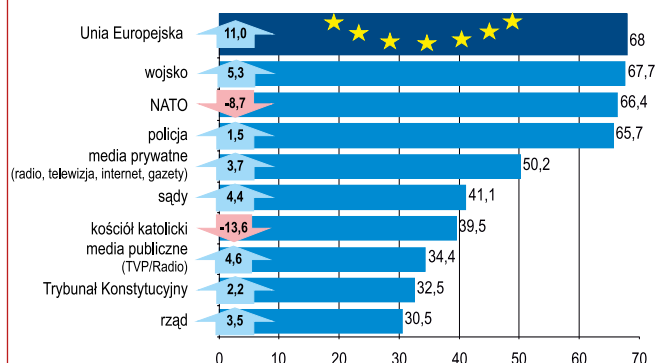


Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.; GUS

Barometr



Komu ufamy bardziej, a komu mniej? (%)



Źródło: IBRIS dla „Rz” badanie CATI przeprowadzone 24.01.2020 na grupie 1100 respondentów

Pasje drukowane

PKP Cargo S.A. wydało kolejny katalog posiadanych pojazdów trakcyjnych, tym razem będących eksploatowanych przez spółkę zależną PKP Cargo International, dawniej AWT a.s., autorstwa Stanisława Romana. Ciekawostką jest, że wydawnictwo zostało przygotowane w dwóch wersjach językowych: polsko-angielskiej i czesko-angielskiej. Jedynym kanałem dystrybucji publikacji jest wewnętrzna promocja Spółki PKP Cargo S.A.



Cytat miesiąca

JEŚLI O KOLEI MYŚLI SIĘ W SPOSÓB INNOWACYJNY I ROZMAWIA SIĘ O TYM,



TO OZNACZA, ŻE INNOWACJA, RÓWNIEŻ NA KOLEI JEST POTRZEBNA

Jan Staniłko dyrektor Departamentu Innowacji w Ministerstwie Rozwoju

Żegnamy ze smutkiem
Ś.P.

JANUSZA SZCZEPAŃSKIEGO

naszego Kolegę, długoletniego pracownika
Polskich Kolei Państwowych i Spółki PKP SKM w Trójmieście,
maszynistę, komisarza odbiorczego,
Naczelnika Wydziału
Eksploatacji, Członka Rady Nadzorczej Spółki,

Rodzinie i Bliskim

Składamy wyrazy głębokiego współczucia
Zarząd i Pracownicy
PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.



Chandra czy depresja

Patrzając przez okno, gdzie aura jest bardziej jesienna niż zimowa, wielu z nas odczuwa skutki tej nietypowej pogody i dopada ich jesienno-zimowa chandra. Korzystając z okazji, że warunki pogodowe nie sprzyjają dobremu nastrójowi, chciałbym poruszyć temat depresji.

W ostatnich latach depresja stała się bardzo medialną chorobą, jednak czy potrafimy wymienić objawy depresji i odróżnić ją od zwykłego obniżenia nastroju? Czym różni się depresja od zwykłej chandry czy smutku? Przede wszystkim depresja jest chorobą, której objawy utrzymują się. Osoby, które mają depresję mówią, że jest to doświadczenie tak silne i głębokie, iż nigdy wcześniej go nie doświadczyły.

Cechą charakterystyczną jest to, że smutek lub obniżony nastrój jest niezmienny, czyli bez względu na okoliczności i pocieszenie takiej osoby nadal pozostaje taki sam. W czasie choroby nastrój znacząco wpływa na nasze funkcjonowanie. Osoby takie np. przez wiele dni nie wychodzą z łóżka, rezygnują z normalnej aktywności życiowej lub zwykłe, codzienne zadania sprawiają im bardzo dużą trudność. Objawy mogą pojawić się zarówno zainicjowane jakimś trudnym życiowo faktem, ale również pojawić się

na skutek zmian neurologicznych w mózgu. Charakterystyczne jest to, że osoba na kolejne zdarzenia losowe będzie reagowała niewspółmiernie mocniej niż wymaga tego sytuacja.

Do najczęściej występujących objawów współistniejących należą między innymi: niskie poczucie własnej wartości, napady lęku, bezsenność lub nadmierna ospałość, częste uczucie zmęczenia lub apatia, brak energii życiowej, utrata apetytu lub czasami nadmierny apetyt, przesadne poczucie winy lub nadmierny pesymizm.

Natomiast charakterystycznymi objawami chandry jest fakt występowania objawów czasowo i pojedynczo. Najczęściej osoba zmagająca się z chandrą jest w stanie wskazać przyczynę złego nastroju i zachowuje w stosunku do siebie zdrowy krytycyzm. W przypadku emocji są one reaktywne i podlegają zmianie pod wpływem np. pocieszenia.

Jeżeli po przeczytaniu tego artykułu masz wrażenie jakby ktoś opisywał Twoją sytuację – nie wahaj się skorzystać z profesjonalnej pomocy. Depresja jest chorobą i nie należy jej bagatelizować.

Jakub Niklas

Powypadkowe Wsparcie Psychologiczne

Z NAMI ZAJEDZIESZ DALEKO!

Etos

Honor

Patriotyzm

Służba

Uznanie

Profesjonalizm

Odpowiedzialność



ZWIĄZEK ZAWODOWY MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH W POLSCE
Działamy od 1919 roku.
Jeśli chcesz do nas dołączyć,
na stronie www.zzm.org.pl znajdziesz dane adresowe
do organizacji związkowych zrzeszonych w ZZM



Humor

Grenlandia, –60 °C. Eskimos wraca do igloo i ciągnie na sankach zamrażarkę.

– Po co ci to? – pyta żona. Przecież mamy mróz cały rok.

– No właśnie. Na dworze – 60, w domu – 50, pod kołdrą – 40, a w zamrażarce – 20. Dzieci się trochę zagrzeją.

•
Mąż do żony:

– Jest nasza rocznica ślubu. Musimy to jakoś uczcić. Co powiesz na Kajmany?

– Serio?!!!

– Mam już bilety.

– Nie wierzę... Super!!!!!! Zaraz pakuję walizkę.

– Jaką walizkę? Przecież idziemy tylko do zoo na wystawę krokodyli.

•
– Synku? Brałeś może nasz podręcznik Kamasutry?

– Noo...

– Dorysowałeś może w nim coś?

– No trochę... hyhy!

– To idź to teraz matce wytłumacz...

•
Dzwoni telefon wczesnym ranem. Nowy Rok. Obudzony facet odbiera i słyszy pytanie:

– Klinika?

– Pomyłka, to prywatne mieszkanie. Za krótką chwilę znowu dzwoni telefon i głos w słuchawce powtarza:

– Klinika?

– Nie! To prywatne mieszkanie!!!

– Ziutek, no co ty kumpla nie poznajesz? Ja się pytam czy wypijemy klinika nad ranem?!

•
Mama do Jasia:

– Wiesz, ta dziewczyna, którą przyprowadziłeś, jest bardzo ładna i miła, ale wysyłając cię po „osiemnastkę, miałam na myśli śmietanę...”

Fraszki Jerzego Szulca

SŁABIZNA

*Rzekła: ja do Ciebie wciąż mam słabość miłą
Odrzekł: Ja do Ciebie też już nie mam siły.*

SŁOWIANIN

*Czasami język aż tak wyćwiczony
Że poza słowami nic się już nie liczy.*

ODPRAWA

*Rzekła mu, gdy w progu trzymał kwiatek cięty
Nic z tego, mąż wrócił, wazon zajęty.*

ZAPĘDY

*Jeżeli bimbrownia nielegalna bywa
To może naważyć se niezłego piwa.*



Modelarstwo



Czeski producent modeli kolejowych MTB po raz kolejny zrobił ukłon w kierunku polskich modelarzy wypuszczając na rynek model lokomotywy serii ET21

Fot. G. Moc

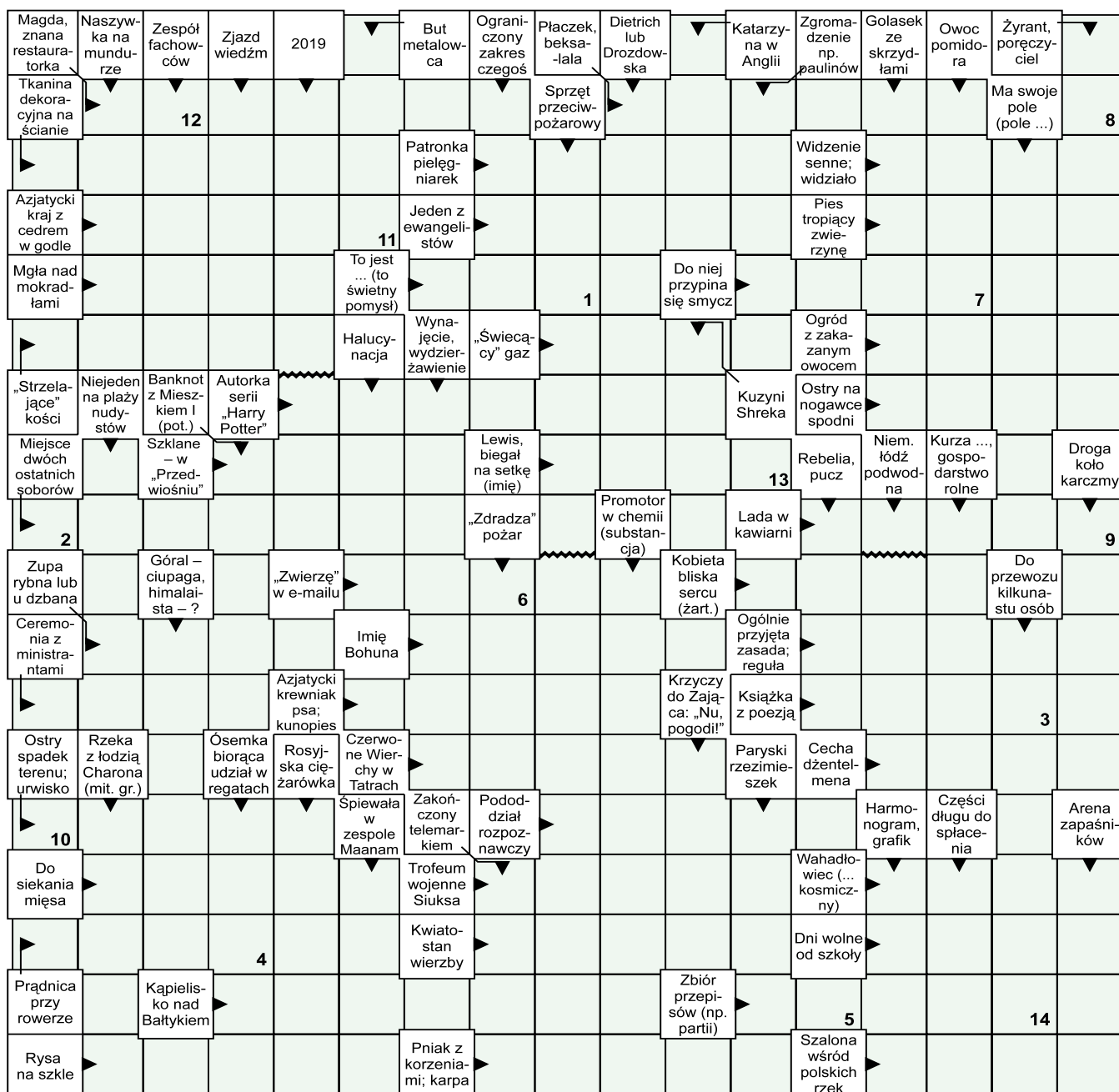
Filatelistyka

W 1984 roku utworzone zostało Krajowe Duszpasterstwo Kolejarzy. Decyzją 204. Konferencji Plenarnej Episkopatu Polski z dnia 18 lutego 1985 roku nominację na Krajowego Duszpasterza Kolejarzy otrzymał ks. kan.

Eugeniusz Zarębski, który nadal sprawuje tę funkcję. Konferencja Episkopatu Polski 22 października 1994 roku powołała Katolickie Stowarzyszenie Kolejarzy Polskich. Patronami organizacji są św. Katarzyna Aleksandryjska, św. Rafał Kalinowski oraz bł. ks. Franciszek Rogaczewski. Szopy przedstawiają członków Katolickiego Stowarzyszenia Kolejarzy Polskich na spotkaniach, które odbywały się z okazji 25-lecia KSKP. Spersonalizowane znaki opłaty pocztowej zaprojektowane zostały przez o. Leszka Zabdrya CSsR

■
(Lew)





Litery z pól ponumerowanych od 1 do 14 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązania krzyżówki nr 2 prosimy nadsyłać do 6 marca 2020 r. pod adresem: ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 2”. Za prawidłowe rozwiązanie rozdajemy nagrodę – weekendowy pobyt dla dwóch osób w wybranym ośrodku CS Natura Tour. Rozwiązanie krzyżówki nr 1: „Semafor odstępowy”. Nagrodę – gadzety związkowe – wylosował **Paweł Żwierzeło** z Korszy. Gratulujemy. Nagrodę wysłamy pocztą. Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie adresu zamieszkania oraz pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.



Głos Maszynisty

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: Rafał Zarzecki (redaktor naczelny), Paweł Spychalski. Współpraca: Grzegorz Moc, Andrzej Dawcewicz, Józef Jakubina.

Druk: Wydział ds. Poligrafii PKP S.A., 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.

Na okładce: Pociąg POLREGIO stacja kolejowa Chrzanów Fot. Grzegorz Moc

NOWY

KATALOG W CZASY

2020



NAJLEPSZE

LETNIE OFERTY
WYPOCZYNKU
W POLSCE
I ZA GRANICĄ

WCZASY W POLSCE

WYPOCZYNEK W OŚRODKACH
NATURA TOUR
I OBIEKTACH NASZYCH PARTNERÓW

1

WYCIECZKI ZAGRANICZNE

WYCIECZKI OBJAZDOWE,
WYCIECZKI ŁĄCZĄCE ZWIEDZANIE
I WYPOCZYNEK W JEDNYM

2

WCZASY ZAGRANICZNE

WYPOCZYNEK
W NAJATRAKCYJNIEJSZYCH HOTELACH

3

INFOLINIA:
801 000 527



WWW.NATURATOUR.PL