

na nastawni

Biuletyn Informacyjny Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP



Nr 9-10
wrzesień-październik 2013
ISSN 1896-1614



W NUMERZE

Świadczenia przejazdowe w 2014 r.
Kto komu „sponsoruje” prasę związkową?
Otwieranie posterunków ruchu
Pielgrzymka, Podziękowania
Kto będzie wygłaszał komunikaty megafonowe?
Spotkanie międzynarodowe
Nasi w Chorwacji

str. 3
str. 4
str. 5-6
str. 6
str. 7-8
str. 8-9
str. 10

Szanowny Panie Ministrze,

Przekazujemy Panu w załączeniu prezent, ufundowany przez członków Związku Zawodowego Działaczy Ruchu PKP i zarazem szczerze życzymy Panu Ministrowi wielu lat życia w zdrowiu i pomyślności.

Jednocześnie zapraszamy do podróżowania koleją, kiedy to już Pan Minister osiągnie wiek emerytalny **67** lat jak wszyscy kolejarze. Wówczas proszę mieć na uwadze, iż Pański los i Pańskie bezpieczeństwo podczas podróży np. Pendolino (z $V=\max 250 \text{ km/h}$) spoczywa w rękach ludzi korzystających w trakcie pracy m.in. z przekazanego Panu sprzętu ortopedycznego.

Życzymy przyjemnej podróży!

Z wyrazami szacunku



Koleżanki i Koledzy
Prezydium Rady Krajowej ZZDR PKP
dziękuje wszystkim, którzy czynnie brali udział
w demonstracji pod Ministerstwem Transportu
w dniu 11.09.2013 r.

Wasza postawa to wyraz jedności i poparcia dla postulatów obok których na razie władza przechodzi obojętnie. Jednak dzięki ludziom takim jak Wy możemy mieć jeszcze nadzieję na zmiany w złym zarządzaniu Naszym Krajem.

Szczególne podziękowania dla wszystkich Członków ZZDR PKP, którzy nie bacząc na warunki pogodowe i trudy podróży stawili się na wezwanie by pokazać siłę jedności z innymi związkami oraz zademonstrować swoje niezadowolenie z otaczającej nas rzeczywistości. To dzięki Wam ciągle możemy widzieć sens działalności związkowej.



Świadczenia przejazdowe w 2014 r.

W dniu 29 sierpnia 2013r. został podpisany Protokół z mediacji sporu zbiorowego dotyczący ulg przejazdowych na rok 2014 i lata następne. Rozwiązania w nim zawarte są kompromisem, kompromisem, który można było osiągnąć, tym razem bez akcji strajkowej, choć pod jej groźbą. Po raz kolejny okazało się, iż pracodawcy obce jest pojęcie dialogu. Szkoda, ponieważ brak takiej wiedzy, jest jednocześnie brakiem odpowiedzialności za przedsiębiorstwo, którym się kieruje, a to natomiast dyskwalifikuje takie osoby i powinno być podstawą do natychmiastowej reakcji nadzoru właścicielskiego. Odejście osób odpowiedzialnych za ten stan rzeczy byłoby naturalną konsekwencją, niestety nie w naszym kraju. Może się kiedyś doczekamy takich standardów.

Poniżej przedstawimy najważniejsze ustalenia z tego protokołu:

Ustalenia stron określają zakres i warunki korzystania w 2014 r. i w latach następnych, z ulgowych usług transportowych pociągami uruchamianymi przez Przewoźników – PKP InterCity S.A., Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Koleje Śląskie Sp. z o.o., Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o., Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., oraz Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o., Koleje Dolnośląskie S.A.

Ustalenia stron dotyczą – pracowników oraz członków ich rodzin, emerytów, rencistów i osób pobierających kolejowe świadczenie przedemerytalne. Zauważcie, że protokół nie dotyczy członków rodzin emerytów, rencistów i osób pobierających kolejowe świadczenie przedemerytalne.

Pracodawca na wniosek pracownika, emeryta kolejowego, rencisty kolejowego, rencisty rodzinnego i osób pobierających kolejowe świadczenie przedemerytalne, wykupuje usługę transportową z ulgą 99% w klasie drugiej. Wymienione osoby, dla których pracodawca wykupił ulgę transportową mają prawo do zakupu biletów:

- jednorazowych,
- okresowych (odcinkowych imiennych miesięcznych, sieciowych imiennych – rocznych lub kwartalnych, ważnych w danym roku kalendarzowym.)

Cena wykupu usługi transportowej, (którą ponosi pracodawca) dla pracownika wynosi **780,34 zł (netto)**. Dla emerytów, rencistów i osób pobierających kolejowe świadczenie przedemerytalne wynosi **119,88 zł (brutto)** lub **133,05 zł (brutto)** w zależności od pakietu, w tym opłata ponoszona przez samego uprawnionego wynosi **50 zł (brutto)** za każdy pakiet.

Na wniosek pracownika, pracodawca wykupuje uprawnienie do świadczeń przejazdowych dla dzieci z ulgą 80% w klasie drugiej. Koszt wykupu ponosi pracodawca. Również na wniosek pracownika, pracodawca wykupuje uprawnienie do świadczeń przejazdowych z ulgą 80% w klasie drugiej dla współmałżonka, jednak koszt uprawnienia (**780,34 zł netto**) dla współmałżonka w 50% (**390,17 zł netto**) ponosi uprawniony i 50% pracodawca. Dzieci i współmałżonek, dla których pracodawca wykupił usługę transportową na rok 2014 i lata następne, mają prawo do zakupu biletów:

- jednorazowych,
- okresowych odcinkowych imiennych miesięcznych.

Wszyscy uprawnieni mają prawo do wykupu uprawnienia w klasie dowolnej w kwocie **167,83 zł (brutto)**. Opłata za wydanie dokumentu poświadczającego prawo do korzystania z ulgowych usług transportowych, uiszczana przez pracownika i rodzinę pracownika, wynosi **6 zł (brutto)**. Emeryci, renciści itd. **12,60 zł**.

Ustalono ceny (brutto) biletów okresowych na 2014 r. u poszczególnych przewoźników w wysokości:

PKP InterCity S.A.

- bilet okresowy miesięczny II kl. – **39 zł**,
- bilet kwartalny sieciowy II kl. – **78 zł**,
- bilet roczny sieciowy II kl. – **233 zł**,
- bilet okresowy miesięczny I kl. – **47 zł**,
- bilet kwartalny sieciowy I kl. – **109 zł**,
- bilet roczny sieciowy I kl. – **326 zł**.

Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

- bilet okresowy miesięczny – **18 zł**,
- bilet roczny sieciowy – **210 zł**.

Koleje Śląskie Sp. z o.o.

- bilet okresowy miesięczny – **18 zł**,
- bilet roczny sieciowy – **210 zł**.

Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o.

- bilet okresowy miesięczny – **18 zł**,
- bilet kwartalny sieciowy – **58 zł**,
- bilet roczny sieciowy – **210 zł**.

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.

- bilet okresowy miesięczny – **12,50 zł**.

Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.

- bilet okresowy miesięczny – **14 zł**.

Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.

- bilet okresowy miesięczny – **18 zł**

Koleje Dolnośląskie S.A.

- bilet okresowy miesięczny – **18 zł**

Minimalna opłata za bilet jednorazowy w ramach wykupionej ulgi przewozowej na ulgowe usługi transportowe, nie może być niższa niż 50% ceny najtańszego normalnego biletu jednorazowego, stosowanego przez danego przewoźnika, w danej klasie i danej kategorii pociągu.

Wykup ulgowych usług transportowych na rok 2014 i lata następne może być dokonany nie później niż do końca pierwszego kwartału danego roku, z wyjątkiem wykupu tych usług dla pracowników, którzy nabywają do nich prawo po raz pierwszy, zmienili pracodawcę po 31 marca danego roku kalendarzowego, lub z przyczyn od siebie niezależnych (np. długotrwała choroba) nie mogli złożyć wniosku w tym terminie.

Koszty wykupu, a także ceny biletów sieciowych odnoszą się do pełnego roku kalendarzowego i ulegają obniżeniu proporcjonalnie do upływu czasu, na który zostają wykupione.

Strona związkowa zawieszając spory zbiorowe toczące się w tej kwestii, zastrzega jednak sobie prawo do ich odwołania w przypadku wystąpienia z porozumienia któregośkolwiek z przewoźników.

Jak widzicie te rozwiązania niewiele się różnią od obowiązujących w tym roku. Chęci do przystąpienia do porozumienia nie wyraziła spółka „Arriva”, działająca głównie w województwie kujawsko-pomorskim. Dwie spółki Koleje Śląskie i Dolnośląskie zastrzegły, że w ich przypadku obecne porozumienie dotyczące ulg przejazdowych, będzie na razie obowiązywało tylko w roku 2014. Chcą bowiem ocenić jak to porozumienie będzie wpływało na ich wynik finansowy. Ewentualne nowe porozumienie ma być zawarte do września 2014 r.

Kto komu „sponsoruje” prasę związkową?

W ostatnim czasie w mediach pojawiło się dużo informacji na temat działalności związków zawodowych w Polsce. Wydaje się, że działalność związkowa to główne zło i przyczyna niepowodzeń politycznych rządzących. W ten ton wypowiedzi wpisują się także pracodawcy. Medialne przekazy takich wypowiedzi lansują wśród społeczeństwa wizerunek związków zawodowych i związkowców, których głównym celem jest m.in. uszczuplanie budżetów przedsiębiorców i pracodawców wszelkimi metodami.

W odniesieniu do Spółki PKP PLK S.A. podobna wypowiedź ukazała się na łamach Gazety Wyborczej oraz na portalu Rynek Kolejowy. W wyniku tej publikacji do naszej redakcji oraz do biura Rady Krajowej ZZDR PKP wpłynęło kilka zapytań o kwotę jaką otrzymujemy od Spółki na wydawanie biuletynu „Na nastawni” – odpowiedź jest prosta – nie otrzymujemy ani grosza – koszt nakładu pokrywamy prawie w całości ze składek członkowskich, a jedyną kwotą wspierającą ten niemały wydatek jest reklama opłacana przez Firmę „Natura Tour”.

Jednak aby potwierdzić nasze słowa, wystosowaliśmy do Prezesa Zarządu PLK, oficjalne pismo, w którym pytamy które związki i na jakich zasadach korzystają z pieniędzy Spółki na prowadzenie działalności wydawniczej.

Poniżej zamieszczamy treść korespondencji w tej sprawie.

RP 01 /08/2013

Warszawa 13.08.2013

Remigiusz PASZKIEWICZ
Prezes Zarządu
PKP PLK S.A.

Szanowny Panie Prezesie

W odniesieniu do Pana wypowiedzi, jakie ukazały się na łamach Gazety Wyborczej 27.07.2013 r. oraz na portalu branżowym „Rynek Kolejowy” w dniu 29.07.2013 r. informujących o kwocie 428 tys. złotych, jakie Spółka PKP PLK S.A. rzekomo wydaje na „zakup gazetek wydawanych przez związki zawodowe dla pracowników...” prosimy o udzielenie następujących informacji:

1. Które związki zawodowe w PKP PLK S.A. korzystają z takiej refundacji?
2. Na jakich zasadach taka forma finansowania prasy związkowej przez spółkę jest udzielana?
3. Dlaczego informacja o możliwości skorzystania z takiej refundacji nie została przekazana do naszego związku, który jest jednym z największych w PKP PLK S.A.?

Informujemy, że Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP od 21 lat wydaje związkowy biuletyn informacyjny „Na nastawni”, który dociera do ponad 20 tys. pracowników.

Całość nakładu (ponad 3000 egzemplarzy) od początku do końca pokrywamy wyłącznie ze środków własnych (składek członkowskich oraz reklamy zamieszczonej przez Spółkę Natura Tour).

Nigdy nie korzystaliśmy z żadnej formy dofinansowania do druku tej gazetki ze środków PKP PLK S.A. choć można ją znaleźć na każdym posterunku ruchu.

Nasze pytania i wystąpienie związane jest z tym, że po Pana tak ogólnej wypowiedzi otrzymujemy mnóstwo pytań ze strony mediów i pracowników o kwoty, jakie rzekomo otrzymujemy od Spółki na wydanie naszego Biuletynu.

Jednocześnie żądamy, aby w przyszłości zaznaczał Pan, że nie wszystkie organizacje związkowe korzystają z wielkoduszności Zarządu Spółki umożliwiającej refundowanie wydawania prasy związkowej.

Ponoszone przez nasz Związek koszty wydawnicze są znaczne a nierzetelna informacja, którą przekazał Pan w tej formie środkom masowego przekazu jest dla nas krzywdząca i stawia w złym świetle wszystkie związki, które samodzielnie pokrywają wspomniane koszty.

Z poważaniem
Grzegorz Herzyk
Rzecznik prasowy ZZDR PKP

A oto otrzymana odpowiedź:

Warszawa, dnia 3-09-2013r.

Nr IPR6-0703-82/13

Rzecznik Prasowy
Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP

W odpowiedzi na pismo Rzecznika Prasowego Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu Nr RP 01/78/2013 z dnia 13.08.2013 r. uprzejmie informujemy, że kategorycznie nie zgadzamy się z postawionym przez związek zarzutem o „wielkoduszności Zarządu Spółki w kwestii rzekomego refundowania wydawania prasy związkowej niektórym organizacjom związkowym”.

W PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązują określone zasady dot. zakupu prasy dla potrzeb Spółki a nie refundacji. Podstawą podjęcia decyzji o zamówieniu dla Spółki danego tytułu prasy branżowej, w tym związkowej - jest złożenie przez wydawcę (związek) oferty dostawy i warunków prenumeraty na dany rok kalendarzowy. Decyzję o wielkości zamówienia i przeznaczeniu środków pieniężnych na zawarcie umów z kontrahentami, podejmuje Zarząd Spółki po dokonanej przez Biuro Komunikacji i Promocji analizie zapotrzebowania zebranego z podległych jednostek organizacyjnych.

Jednocześnie informujemy, że Decyzja w sprawie zaciągnięcia zobowiązania na prenumeratę prasy branżowej dla Spółki w 2013 roku została podjęta Uchwałą Nr 119/2013 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 18.02.2013 roku.

Ewentualne zamówienie przez Spółkę kolejnego tytułu pisma związkowego możliwe jest po spełnieniu ww. warunków.

Ponadto informujemy, że do Biura Komunikacji i Promocji nie wpłynął wniosek Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP o prenumeratę dla PKP Polskie Linie Kolejowe SA. biuletynu informacyjnego *Na Nastawni*.

Leszek Trojnara
Zastępca Dyrektora Biura

Otwarcie posterunku ruchu

W związku z pojawiającymi się wątpliwościami przekazywanymi do naszego Związku a dotyczącymi procedur otwierania posterunków okresowo zamkniętych oraz otrzymaną z sieci dokumentacją i wytycznymi tworzonymi w tym zakresie przez poszczególne IZ, - zwróciliśmy się z pismem do Zarządu Spółki o wyjaśnienia w tych kwestiach. Zamieszczamy poniżej treść naszego wystąpienia oraz otrzymane odpowiedzi.

SI ZZDRPKP 52/09/JO/13

Warszawa, dnia 06.09.2013 r.

Pan
Andrzej Pawłowski
Wiceprezes Zarządu Spółki
PKP PLK S.A.

SI ZZDR PKP zwraca się do Pana Prezesa o spowodowanie wydania interpretacji lub zarządzenia które jednoznacznie określi czy pracownicy posterunków ruchu zamykanych okresowo przed otwarciem dla ruchu pociągów takiego posterunku i przepuszczeniem (wyprawieniem) pierwszego pociągu, są zwolnieni z obowiązku dokonania sprawdzenia w terenie stanu urządzeń srk i rozjazdów oraz zdjęcia (otwarcia) zamknięć stosowanych przy zamykaniu takiego posterunku a tym samym są zwolnieni z obowiązków które nakładają na nich obowiązujące w PKP PLK S.A. instrukcje.

Prosimy o określenie kto ponosić będzie odpowiedzialność za ewentualne wydarzenia w sytuacji kiedy doszłoby do wykolejenia taboru przy pierwszej jeździe po otwarciu posterunku bez wykonania przez odpowiedzialnego pracownika sprawdzenia w terenie stanu urządzeń.

Jednocześnie zwracamy się z prośbą o stwierdzenie czy załączone do niniejszego pisma zarządzenia oraz „Regulamin postępowania przy otwieraniu i zamykaniu posterunków ruchu czynnych tylko w pewnych okresach” są w pełni zgodne z obowiązującymi instrukcjami oraz wdrażanymi w naszej spółce standardami bezpieczeństwa.

Dr Jerzy Oleszak
Przewodniczący Sektora Infrastruktury ZZDR PKP

A takie otrzymaliśmy odpowiedzi:

Nr IES1-7200-65/13

Warszawa, dnia 30 września 2013 r.

dot. sprawdzania w terenie stanu urządzeń srk

Sektor Infrastruktury
Związku Zawodowego
Dyżurnych Ruchu

W odpowiedzi na pismo Nr SI ZZDR PKP 52/09/JO/13 z dnia 06.09.br. w sprawie dokonywania sprawdzenia w terenie stanu m.in. urządzeń srk przed otwarciem posterunku ruchu okresowo zamykanego - Biuro Eksploatacji Centrali PKP PLK S.A. wyjaśnia.

1. Wg postanowień § 56 ust. 15 instrukcji Ir-1 (R-1) Przypadek C - posterunek ruchu może być otwarty po stwierdzeniu właściwego stanu technicznego i działania urządzeń srk oraz łączności. Sprawdzeniem stanu technicznego i prawidłowości działania tych urządzeń objęte powinny być urządzenia srk zewnętrzne jak i wewnętrzne (obsługi) przynależne do danego posterunku ruchu.

2. Szczegółowy zakres czynności podczas sprawdzenia urządzeń srk i łączności powinien obejmować regulamin techniczny, w którym to - z uwzględnieniem warunków miejscowych - należy wskazać urządzenia podlegające sprawdzeniu np. sygnał „Stój” na semaforze wjazdowym - na podstawie wskazań powtarzacza; wykolejnicza w torze nr (...) - wzrokowo na gruncie; pędnie od zwrotnic nr (...) - wzrokowo na gruncie; napędy zwrotnicowe, zamki zwrotnicowe, ryglowe od zwrotnic nr (...) - wzrokowo na gruncie lub wg próby przekładania na posterunku (nastawni); stan rozjazdów - wzrokowo w trakcie dojścia do wyznaczonych urządzeń srk, itd. Na posterunkach ruchu z nastawianiem scentralizowanym mechanicznych lub przekładnikowych ocena stanu i działania części urządzeń srk może odbyć się wzrokowo na podstawie prawidłowo wykonanej próby przekładania zwrotnicy wykojnic.

3. Czas na wymagane czynności przed ich otwarciem powinien być zawarty w regulaminie technicznym posterunku.

4. Istotnym zagadnieniem podczas czynności sprawdzenia stanu i działania urządzeń srk są stwierdzone kradzieże, dewastacje, które również mogą zaistnieć podczas pełnienia cyżuru; Stąd nacisk na najprostszy i skuteczny sposób wykonania omawianych czynności, bez zbędnego dokonywania obchodu całego obszaru posterunku ruchu, a przez to wydłużania czasu na wymagane czynności przed otwarciem posterunku.

5. Poruszaną sprawę sprawdzenia stanu rozjazdów należy procedować zgodnie z postanowieniami instrukcji Id-4 (D-6) i w czasie podanym w regulaminie technicznym posterunku ruchu.

6. Jeśli chodzi o odpowiedzialność pracownika przy ewentualnym wykolejeniu, to ta kwestia jest w kompetencji komisji kolejowej; wskazanie przyczyn wypadku nie zawsze musi kończyć się winą dyżurnego ruchu.

W związku z powyższym tut. Biuro zasadniczo nie ocenia negatywnie zapisów przekazanych przy piśmie kopii zapisów RT i zarządzeń IZ (za wyjątkiem przypadków używania pojęć jak: „całkowita przerwa w łączności” i „łącze komórkowe”, dlaczego?), a jedynie proponuje weryfikację ich zapisów. Rozwiązanie takie pozwoli na doprecyzowanie zbyt ogólnych zapisów w RT i ustali realny czas zgłaszania się pracowników na posterunki przed ich otwarciem. Treść Dz. 70 RT generalnie nie odbiega od treści dzialek w innych zakładach kolejowych.

Dr Jerzy Michniowski
Dyrektor Biura Eksploatacji

Nr IES1 -7200-65/13 (uzupełnienie)

Warszawa, dnia 14 października 2013 r.

dot. sprawdzania w terenie stanu urządzeń srk

Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu
PKP
Sektor Infrastruktury
ul. Wileńska 2/4 03-734 Warszawa

W nawiązaniu do udzielonej w dniu 30 września br. odpowiedzi na pismo Nr SI ZZDR PKP 52/09/JO/13 z dnia 06.09.br. Biuro Eksploatacji zawiadamia, że podtrzymuje stanowisko w sprawie wykładni postanowień § 56 ust. 15 instrukcji Ir-1 (R-1) Przypadek C, dotyczące dokonywania sprawdzania stanu technicznego i prawidłowości działania zewnętrznych i wewnętrznych (obsługi) urządzeń srk, przed otwarciem posterunku ruchu okresowo zamykanego.

Jednocześnie zawiadamiamy, że w wyniku ponownych, szerokich konsultacji merytorycznych tut. biuro zamierza rozpocząć procedowanie nowej regulacji postanowień omawianego ustępu, gdzie sprawdzenie stanu technicznego i prawidłowości działania urządzeń srk odbywać się będzie dla posterunków ruchu:

1) wyposażonych w urządzenia kontroli niezajętości torów wjazdowych - na podstawie wskazań powtarzaczy urządzeń srk na nastawni - bez konieczności sprawdzenia na gruncie,

2) nie wyposażonych w urządzenia kontroli niezajętości torów wjazdowych - na podstawie oględzin wzrokowych stanu wewnętrznych urządzeń srk obsługiwanych przez pracowników posterunków nastawczych - również bez konieczności sprawdzenia na gruncie. Na takich posterunkach planujemy wprowadzić zasadę ograniczania prędkości jazdy dla pierwszych pociągów w kierunku parzystym i nieparzystym do 40 km/h w granicach ponownie otwartego posterunku ruchu; dla posterunków ruchu na szlakach jednotorowych - tylko dla jednego kierunku jazdy.

Zdjęcie zamków zwrotnicowych lub spon iglicowych będzie dopuszczane po otwarciu posterunku ruchu (§ 56 ust. 11 instrukcji Ir-1 (R-1)).

Przedstawiona wyżej propozycja nowej regulacji wymagać będzie jeszcze badania w zakresie oceny ryzyka wystąpienia zdarzenia w rozumieniu treści instrukcji Ir-8.

Obowiązywanie proponowanej regulacji zostanie zaawizowane stosownym poleceniem Członka Zarządu naszej Spółki w okresie do czasu wejścia w życie formalnej zmiany w instrukcji Ir-1 (R-1).

Na zakończenie pragniemy przypomnieć, że w naszej Spółce zewnętrzne urządzenia srk podlegają czynnościom sprawdzenia i diagnostyki przez pracowników utrzymania infrastruktury w trybie określonym instrukcją diagnostyki technicznej i kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym Ie-7 (E-14).

1-1 Jerzy Michniowski
Dyrektor Biura Eksploatacji

Scenariusz Państwo Moi Drodzy Przyjaciele

*Jak mówi stare chińskie przysłowie: Jest czas na łowienie ryb i jest czas na suszenie sieci.
Pragnę poinformować Państwa, że po przepracowaniu ponad 42 lat w mojej ukochanej KOLEI,
a łącząc o naukę w Technikum Kolejowym Ministerstwa Komunikacji w Lublinie ponad 46 lat,
przyszła do czasu na „suszenie sieci”. Postanowiłem przejść, jak to niektórzy mówią, na „zasłużoną emeryturę”,
poświęcając się życiu rodzinnemu, odrobianiu lat spędzonych poza domem rodzinnym oraz pisaniu wspomnień
na temat moich osobistych refleksji i przeżyć z KOLEJĄ.*

*Przez okres mojej pracy w PKP spotkałem wielu wspaniałych ludzi. Wszystkich, z którymi miałem przyjemność współpracować, dziękuję za lata wspólnej pracy na rzecz Kolei,
niejednokrotnie okazującą mi życzliwość i zrozumienie. Będę Was zawsze ciepło wspominał.
Jednocześnie wszystkich tych, którym moja osoba nastreczyła jakichkolwiek kłopotów lub problemów,
co w trudnej sferze zawodniczej jest rzeczą nie do uniknięcia, pragnę serdecznie przeprosić.
Chciałbym w dalszym ciągu utrzymywać z PKP PLK S.A. oraz z Państwem osobiste, dobre i przyjacielskie relacje także,
jakie łączyły nas przez okres mojej pracy zawodowej.
Jeśli będzie taka potrzeba, zawsze służę swoją ręką i pomocą ... po prostu dozwólcie do mnie.
Życzę Państwu wielu sukcesów i zadowolenia z pracy zawodowej w coraz lepszej (mam nadzieję) KOLEI.
Do zobaczenia na Kolejowych Szlakach!*

Warszawa, 27 września 2013 r.

Z wyrazami głębokiego szacunku
Leszek Trojman

Z głębokim smutkiem i żalem
przyjeliśmy wiadomość o nagłej śmierci
w dniu 05.09.2013 rok
Naszej Koleżanki

JANIK Grażyna

Członka MKR ZZDR PKP przy Zakładzie Linii Kolejowych w
Częstochowie.

Rodzinnie i najbliższym wyrazy
żału i współczucia
składają

Przewodniczący
oraz Zarząd MKR ZZDR PKP
przy Zakładzie Linii Kolejowych w Częstochowie.



MOCNI WIARĄ



XXX OGÓLNOPOLSKA PIELGRZYMKA KOLEJARZY

Krajowe Duszpasterstwo Kolejarzy serdecznie zaprasza
wszystkich pracowników kolei, emerytów, rencistów i przyjaciół z rodzinami
na XXX Ogólnopolską Pielgrzymkę Kolejarzy na Jasną Górę

Pielgrzymujemy do Maryi w roku duszpasterskim, którego mottem są słowa: „Być sobą dzisiaj” i na
zakończenie „Błogo Wiary”. To wydarzenie zobowiązują do podjęcia głębokiej refleksji nad stanem
naszej wiary, drogią jej pogłębiania. W czasie pielgrzymki podlegniemy:

- za decyzję Ojca Świętego Franciszka o kanonizacji papieża Jana Pawła II,
- za drogą pielgrzymką Jana Pawła II do Ojczyzny w 1903 roku (30 rocznica), która w okresie sta-
ni wojennego była pielgrzymką nadziei i wolności;
- za 30 lat pielgrzymowania polskich kolejarzy do Doma Matki – Maryi.

W duchu jedności będziemy poszli za naszą Ojczyznę – Polskę, matkę, która ma prawo do
miłości szczepionej, do troski, kultury i wartości patriotycznych w sercach wszyscy-
ch Polaków. Mariuszynieńskiej placce Matki Bożej w Znakcu Niezawodnej Nadziei zawierzyły
rodziny kolejarzy i miliona kolejarzkiej służby – Polska Kolej Państwowa.

Pielgrzymujemy Bogu i jego Matce za służbę duszpasterzy kolejarzy, za ich przewodniczenie
kolejarzkiej wspólnoty, prosząc o potrzebne łaski w podnieniu powierzonej im misji Kościo-
ła. Wraz z nami będą już tradycyjnie modlić się kolejarze z Białostku, Pławoj, Słowacji i Węgier.

Pielgrzymka rozpocznie się konferencją w Bazylice Jasnoogrodzkiej w sobotę 16 listopada
o godz. 18.00, a zakończy ją uroczysta Msza św. w niedzielę 17 listopada o godz. 11.00.

Uroczystość będzie przewodniczył ks. bp Wojciech Polak, Sekretarz Generalny Konferen-
cji Episkopatu Polski.

Drodzy Kolejarze!

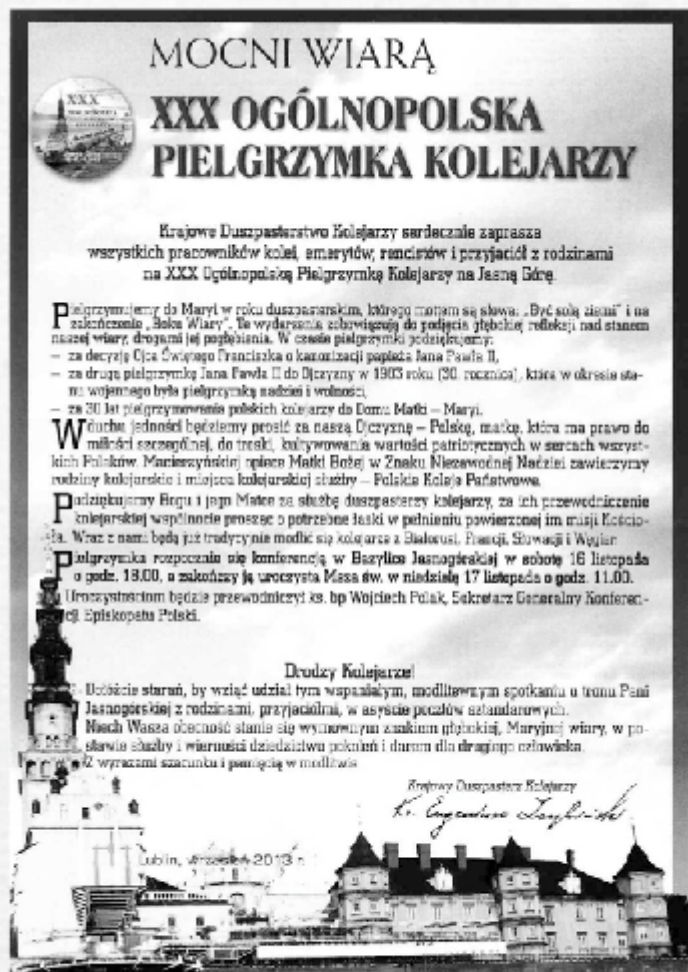
Udźcie starannie, by wziąć udział tym wspaniałym, modlitewnym spotkaniu u tronu Pani
Jasnoogrodzkiej z rodzinami, przyjaciółmi, w asyście pszczoł szlantarowych.

Nasze Wasze obecność stanie się wyrazem waszemu szacunku i miłości, Maryjny wiary, w po-
stawie służby i wierności dziedzictwu polskości i dumy dla drugiego człowieka.

Z wyrazami szacunku i posługuje w modlitwie

Krajowe Duszpasterstwo Kolejarzy
Ks. Augustyn Janowski

Lublin, września 2013 r.



Kto będzie wygłaszał zapowiedzi megafonowe?

W ostatnim czasie zajęliśmy się także pomysłem Zarządu PKP PLK S.A. przekazania obsługi megafonów podmiotom zewnętrznym.

SI ZZDRPKP 60/10JO/13

Warszawa, dnia 03.10.2013 r.

Pan
Romigiusz Paszkiewicz Prezes
Zarządu Spółki PKP PLK S.A.

W związku z trwającymi postępowaniami przetargowymi ogłoszonymi przez naszą spółkę, w wyniku których mają być wyłonione podmioty gospodarcze którym PKP PLK S.A. zleci kompleksowo obsługę informowania podróżnych o rozkładzie jazdy (tzw. informacja dynamiczna, wygłaszanie komunikatów megafonowych) jako Związek Zawodowy ale też przede wszystkim pracownicy firmy z którą się utożsamiamy i wizerunek której nie jest nam obcy musimy zwrócić za Pańskim Pośrednictwem uwagę Zarządu na okoliczności przemawiające za natychmiastowym wazygnięciem tej procedury oraz unieważnieniem już rozstrzygniętych postępowań przetargowych, i tak:

1. Przyjęta formuła przetargowa która ma wyłonić wielu niezależnych i nie powiązanych ze sobą w żaden sposób podmiotów gospodarczych, którym zlecona zostanie przede wszystkim obsługa urządzeń i wygłaszanie komunikatów megafonowych spowoduje zupełny brak kontroli nad świadczoną przez te podmioty usługą. Brak kontroli nad tym kto będzie zatrudniany przez te podmioty do świadczenia pracy niezadko w pomieszczeniach nastawia więc miejscach gdzie prowadzi się ruch pociągów. Nikt nie jest w stanie zagwarantować nawet poprzez najdokładniejsze procedury przetargowe, że firmy realizujące zlecenie będą nadal zatrudniać na stanowiskach obsługi megafonów osoby już tam pracujące, powszechnie na dzień dzisiejszy znane zarówno pracownikom nadzoru jak i pracownikom tychże posterunków ruchu.

2. Nie mamy żadnej gwarancji a co za tym idzie żadnego wpływu na to, że mimo odpowiednio przygotowanych specyfikacji przetargowych firmy realizujące usługę wywiążą się z wymogów zatrudnienia osób odpowiednio przygotowanych do wykonywania tych czynności. Fakt zawierania klauzuli o karach umownych za niewłaściwie wykonaną usługę jest w tym momencie zupełnie bez znaczenia. Karę jak wiadomo można egzekwować dopiero po nienależytym wykonaniu usługi a sama procedura wyegzekwowania kary umownej może się okazać długa i niekiedy kosztochłonna (np. w razie odwołania się podmiotu do sądu, do czego będzie przecież miał prawo), tymczasem całe konsekwencje związane z wizerunkiem naszej spółki spadną na nas-jej pracowników bo to nasza firma zgodnie z prawem odpowiada za właściwe wykonanie zadania informowania podróżnych którzy z kolei nie będą się zagłębiać w prawne niuanse i pytać kto komu, kiedy i co zlecił. **Tym bardziej nie będą tego dociskać dziennikarze dla których każde potknięcie będzie stanowić pożywkę do wywołania kolejnej sensacji na miarę słynnego już V peronu w Katowicach.** Nie poprawi to w żaden sposób wizerunku PKP PLK S.A. i kolejarzy, że o MTDiGM jako autorze zmian Ustawowych nie wspomnimy.

3. Pracownicy obsługujący megafony i urządzenia informacji wizualnej to osoby ściśle współpracujące z dyżurnymi ruchu. Dziś to przeważnie ludzie posiadający niejednokrotnie duży staż i doświadczenie zawodowe wynikające z pracy na kolei. To w większości pracownicy przewoźników korzystających z usług PKP PLK S.A., znający zasady numeracji pociągów, ich relacje, obiegi składów na stacjach zwrotnych, akomunikowania, posiadający szeroką wiedzę kolejową, wiedzący gdzie i od kogo uzyskać informację o pociągach opóźnionych. Dziś dyżurni ruchu mogą w pełni polegać na ich doświadczeniu i zdobytej przez lata wiedzy umiejętnościach a współpraca jest płynna i nie wymaga od dyżurnych ruchu dodatkowego absorbowania uwagi w celu dopilnowania prawidłowości wykonywania poleceń. Po wprowadzeniu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu nowych podmiotów gospodarczych, nie mając pewności kogo te podmioty będą zatrudniać mamy podstawę przypuszczać, że dyżurni ruchu będą mieli niesieły nałożony kolejny obowiązek nadzoru nad prawidłowym wykonywaniem obowiązków przez pracowników „obcej” firmy niezadko, w skrajnych przypadkach, ludzi bez jakiegokolwiek doświadczenia kolejowego.

4. W wyniku naszych rozmów z przedstawicielami przewoźników uzyskaliśmy informację, że warunki brzegowe ogłoszonych postępowań przetargowych zostały ustalone tak wysoko, że ci nie byli w stanie stanąć do przetargów pomimo tego, iż pierwotnie byli skłonni to zrobić w celu dalszego wykonywania już świadczonej przez nich dla podróżnych usługi.

Jest to dla nas dalece niezrozumiałe. Dobrym przykładem jest teren woj. Śląskiego gdzie w zasadzie jedynym operatorem pasażerskim są Koleje Śląskie które na spotkaniu w ramach WKDS, w obecności przedstawiciela PKP PLK S.A. deklarowały chęć przejęcia na terenie całego województwa obowiązku obsługi megafonów i informacji wizualnej. Niestety w dniu wczorajszym w rozmowie z pełniącym obowiązki prezesa spółki uzyskaliśmy informację, że KS ze względu na warunki przetargu nie były w stanie do niego atnąć. **Efektom tego jest realne zagrożenie zwolnienia z KS ponad 100 pracowników a w przypadku spółki PR, Intercity i KM liczba ta może wzrosnąć o kilkaset procent, na co z kolei już jako organizacja broniąca praw pracowników nie możemy się w żaden sposób zgodzić zwłaszcza, że przy wprowadzaniu zmian ustawowych nakładających na zarządcę infrastruktury obowiązek pełnej informacji o rozkładzie jazdy, w ocenach skutków regulacji na rynek pracy artykułowano fakt, że owa regulacja nie wpłynie negatywnie na rynek pracy.**

5. Kolejnym argumentem przemawiającym za natychmiastowym przerwaniem procedury przetargowej i unieważnieniem już rozstrzygniętych postępowań są napływające do naszej ale też i innych organizacji związkowych informacje wskazujące na fakt stawiania do przetargów firm o niejasnym pochodzeniu, nie mających żadnego wcześniejszego doświadczenia w wykonywaniu tego rodzaju usługi, firm nie mających pracowników a więc nie przygotowanych kadrowo do świadczenia usługi o świadczenie której się ubiegają lub firm zarejestrowanych w tzw. rajach podatkowych których jedynym atutem na dzień dzisiejszy jest fakt, że były w stanie spełnić warunki finansowe określone w specyfikacji przetargu. Jeśli na prawdę polega informacja, że jedna z firm stających do przetargu jest zarejestrowana na Szeszalach to życzymy powodzenia w ślagnięciu zobowiązań wynikających z kary umownej za nienależyte wykonanie zleconej pracy. Podobnie jest w przypadku innej firmy której wiarygodność stawiany pod dużym znakiem zapytania choćby z tego powodu, że w opisie kariery zawodowej prezesa zarządu tej firmy jest wpisane ewidentnie nieprawda (do zweryfikowania w IPR Centrali PKP PLK S.A.).

Uważamy, że jedyną dopuszczalną formą wywiązania się z nałożonego ustawą na PKP PLK S.A. obowiązku pełnej informacji o rozkładzie jazdy jest wdrożenie w trybie pilnym procedury przejścia wszystkich stanowisk „megafonistów” do naszej spółki w trybie Art. 231 bącz też na zasadzie przyjęcia do pracy na podstawie nowej umowy o pracę. Da to gwarancję tego, że pozyskamy pracowników doświadczonych w wykonywaniu, wbrew pozorom, bardzo istotnej pracy mającej wpływ na wizerunek firmy i jakości kolei zwłaszcza w oczach naszych i przewoźników klientów, pozwoli jeśli nie uniknąć to przynajmniej w bardzo dużym stopniu ograniczyć medialne ataki i czarny PR, zapewni spokojną i należytą współpracę pomiędzy dyżurnymi ruchu a „megafonistami”, mamy nadzieję, że takie przejęcia ograniczy również koszty działalności PKP PLK S.A..

Sam fakt nałożenia przez ustawodawcę na PKP PLK S.A. jako zarządcę państwowej infrastruktury kolejowej obowiązku pełnej informacji o rozkładzie jazdy musiał wywołać świadomość właściciela spółki o wynikających z tego tytułu konsekwencjach a zwłaszcza o konieczności zapewnienia właściwej obsługi tego obowiązku i co za tym idzie konieczności zapewnienia odpowiedniej ilości pracowników mających tę pracę wykonywać. Ponadto na uwagę zasługuje fakt, że jako PKP PLK S.A. będziemy bodaj jedynym zarządcą państwowej infrastruktury kolejowej w Europie a kto wie czy nie na świecie u którego zostało przyjęte tak dziwne żeby nie powiedzieć, że kuriozalne rozwiązanie.

Liczymy na rozsągi i zdroworozsądkowe podejście do poruszonego problemu a co się z tym wiąże pilne zweryfikowania i zmianę stanowiska Zarządu PKP PLK S.A.. Ze swej strony gotowi jesteśmy do spotkania w celu przedstawienia i szczegółowego omówienia naszego stanowiska zwłaszcza dlatego, że to głównie na dyżurnych ruchu spoczywać będą obowiązki codziennej współpracy i realizacji zobowiązań wynikających ze zmiany prawa jak również płynące z tego konsekwencje.

M Jerzy Oleszak
Przewodniczący Sektora Infrastruktury ZZDR PKP

Otrzymałmśmy następującą odpowiedź:

IP12-070-06/13

Warszawa, 4 października 2013 r.

Dotyczy:
Unieważnienia przetargów i przejęcia pracowników na zasadach art. 231 KP

Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP
Sektor Infrastruktury

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w odpowiedzi na Państwa pismo z dnia 03 października 2013r. sygn. SI ZZDR PKP 60/10JO/13 dotyczące unieważnienia przetargów na świadczenie usługi zapowiedzi głosowych i informacji wizualnej oraz wniosku przejęcia wszystkich pracowników na zasadach art. 231 Kodeksu Pracy zatrudnionych obecnie przez przewoźników pasażerskich i świadczących pracę związaną z obsługą zapowiedzi głosowych i informacji wizualnych, informują, że Zarząd Spółki rozważył możliwość realizacji obsługi związanej z przejęciem z dniem 15 grudnia 2013 roku odpowiedzialności przez PKP PLK S.A. za informację wizualną i rozgłoszeniową. W celu zapewnienia najwyższej jakości i pełnego profesjonalizmu obsługi systemów informacji pasażerskiej, które nakładają na nas przede wszystkim regulacje Unii Europejskiej zdecydowano, że w znakomitej większości lokalizacji obsługa zapowiedzi megafonowych będzie realizowana przez pracowników PKP PLK S.A. W lokalizacjach, w których PKP PLK S.A. nie ma możliwości bezpośredniego zapewnienia obsługi swoimi pracownikami ani też obciążenia dodatkowymi obowiązkami np. dyżurnych ruchu, ogłoszone zostały postępowania przetargowe na świadczenie usług zapowiedzi głosowych i informacji wizualnych, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

Opracowane Warunki Zamówienia dla przetargów, na wyżej wymienione usługi, zawierają między innymi: zabezpieczenie interesów PKP PLK SA jako Zamawiającego, określony poziom jakości dla usługi, egzekwowanie jakości poprzez audyty ale przede wszystkim kary umowne dla Wykonawcy, z możliwością egzekwowania bezpośredniego z bieżących należności. Powyższe zapisy mają zapewnić pełną kontrolę nad podmiotami, które będą realizowały usługę. Ponadto wymagania stawiane wykonawcom w Warunkach Zamówienia, dotyczące posiadania wykwalifikowanych pracowników z co najmniej rocznym stażem w zakresie świadczenia tego typu usług, którzy dodatkowo będą przeszkoleni z obsługi urządzeń przez pracowników PKP PLK S.A. jest, zdaniem Zarządu Spółki, odpowiednim zabezpieczeniem dla wysokiej jakości usługi, którą chcemy uzyskać. Dla lokalizacji najważniejszych i obsługujących najwięcej podłóg: stacja Warszawa Wschodnia i stacja Warszawa Zachodnia postanowiono o przeprowadzeniu rekrutacji zewnętrznej i zatrudnieniu 32 pracowników dla realizacji obsługi zapowiedzi głosowych i informacji wizualnych. Poinformowano bezpośrednio pracowników przewoźników pasażerskich, obecnie realizujących obsługę, o możliwości wzięcia udziału w rekrutacji. Z informacji uzyskanych w procesie rekrutacji wynika, że część z tych pracowników złożyła swoje aplikacje.

Ponadto, w przetargach publicznych mogą również składać oferty przewoźnicy pasażerscy, których pracownicy dotychczas obsługują systemy informacji pasażerskiej. W tym przypadku, podmioty te znajdują się w uprzywilejowanej pozycji ze względu na duże doświadczenie w realizacji tego typu usług. Dodatkowym argumentem jest również znajomość kodów obsługi systemów informacji pasażerskiej przez podmioty obecnie realizujące usługę, co pozwala na przynajmniej skalkulowanie oferty. Restrykcyjne warunki udziału w postępowaniu mają na celu zapewnienie jak najlepszej jakości obsługi i pełnej odpowiedzialności potencjalnego wykonawcy za ich świadczenie. Warunki mają pozwolić na skuteczną i pełną kontrolę PKP PLK S.A. nad jakością usług. Pragniemy również zauważyć, że postępowania przetargowe są również weryfikacją potencjału rynku w zakresie usług informacji. Proces dotyczący wszystkich ogłoszonych postępowań jest objęty pełnym nadzorem i pełną kontrolą zarówno przez jednostki i komórki organizacyjne merytorycznie odpowiedzialne za realizację.

Dr Andrzej Pawłowski
Wiceprezes Zarządu

Spotkanie międzynarodowe



**Notatka ze spotkania z przedstawicielami Związków Zawodowych działających na kolejach Chorwacji, Bośni i Hercegowiny, Słowenii, Serbii i Polski
Seget dnia 13.09.2013.**

W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele Związków Zawodowych:

1. Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP - Polska
2. Sindikat Prornetnika Vlakova Hrvatski - Chorwacja
3. Samostalni Sindikat Izvršnog Osoblja Područje Infrastrukture ŽF BiH - Bosnia i Hercegowina
4. Sindikat Izvršnih Službi - Srpskih Železnica - Serbia
5. Sindikat Železniškega Prometa Slovenije - Słowenia

Przedstawiciel SPVH przywitał zebranych oraz poinformował, że na obecnym spotkaniu przedstawione zostaną problemy z jakimi spotykają się pracownicy na poszczególnych kolejach i w jaki sposób próbuje się je rozwiązać.

Sytuacje na kolejach Chorwackich

Na kolejach chorwackich działają dwa holdingi. Holding Infrastruktura oraz Holding Lokomotywy i operatorzy. Operatorzy to przewozy osobowe i przewozy towarowe Cargo. W tej chwili na kolejach Chorwackich działają trzy firmy. Infrastruktura, Przewozy Osobowe i Przewozy Towarowe. Infrastruktura to w całości spółka państwowa. Chorwacki przewoźnik towarowy został sprzedany kolejom niemieckim.

SPVH działa w infrastrukturze oraz u przewoźników, 99% członków SPVH zatrudnionych jest w infrastrukturze pozostałe 0,1% to członkowie od przewoźników. Dane za rok 2012 na kolejach Chorwackich pracowało 7 tys. osób w chwili obecnej zatrudnienie zmniejszyło się o 1600 osób, z czego 800 osób przeszło na emerytury a następne 800 osób zostało przeniesione do jedynej spółki córki Infrastruktury - Infrastruktury torowej. Spółka ta obecnie zatrudnia 1600 osób. Plan zatrudnienia przewidyuje jeszcze zwolnienie 400 osób, w większości będą to przejścia na emerytury.

Układ Zbiorowy Pracy.

Układ obowiązuje w określonym czasie. Obecny układ podpisano w 2011 i obowiązuje do końca 2014r, z możliwością wydłużenia jego o powiązania o 1 rok. W czasie jego obowiązywania podpisano 4 aneksy. Przedstawiciel SPVH poinformował że przez ostatnie 5 lat płace na kolejach Chorwackich nie uległy zmianie pensja z 2008 roku obowiązuje do dnia dzisiejszego. Pracownicy kolei Chorwackich aby nie dopuścić do zwolnień i utrzymania zatrudnienia w 2011r i 2013r roku zdecydowali z dodatku bożonarodzeniowego i dotacji do wczasów „pod gruszą”. Obecnie Związki Zawodowe rozpoczęły negocjacje z pracodawcą w sprawie podwyżki stawek godzinowych za pracę, a w roku przyszłym rozpoczną się prace nad nową umową zbiorową pracy.

Struktura Związku.

SPVH pracuje w ramach Infrastruktury i jest to najliczniejszy związek Zawodowy w ramach Infrastruktury.

W chwili obecnej liczy około 1700 członków, SPVH podzielony jest na 30 oddziałów w 5 regionach w 4 regionach stanowi większość. Do sukcesów należy zaliczyć: brak zwolnień, regularne wypłaty wynagrodzeń, wygrane sprawy w sądzie.

W centrali SPVH działa 14 osób oraz 30 przewodniczących w oddziałach terenowych.

Oprócz SPVH w infrastrukturze działają jeszcze dwa Związki Zawodowe o liczebności 1350 i 1150 osób.

Sytuacja na PKP

Kl. Aleksander Motyla podziękował za zaproszenie oraz przedstawił osoby które biorą udział w spotkaniu - Piotr Gebel były przewodniczący obecnie przedstawiciel załogi w Radzie Nadzorczej PKP PLK S.A., oraz Adam Gelec

W dniu 08.09.2000r. została wprowadzona ustawa o restrukturyzacji i komercjalizacji PKP. W wyniku, której powstał holding PKP S.A. oraz spółki PKP PLK PKP S.A., Cargo PKP S.A., PKP Intercity S.A. oraz Przewozy regionalne, które zostały przekazane urzędowi marszałkowskiemu.

Przed restrukturyzacją na PKP pracowało około 420 tys. osób w chwili obecnej zatrudnionych jest ponad 100 tys.

W PKP PLK pracuje obecnie około 40 tys. osób, w PKP cargo 38 tys. osób, w PKP IC 12 tys. osób.

Pod koniec trzeciego kwartału 2013r mają zostać wyemitowane akcje spółki PKP Cargo. W ten sposób przewoźnik ten trafi na giełdę. W spółce tej przed prywatyzacją związki zawodowe wynegocjowały Pakt Gwarancji Pracowniczych, który gwarantuje wieloletnie zatrudnienie.

W najgorszej sytuacji jest Spółka Przewozy Regionalne której grozi upadłość. PKP S.A. jako nadzór administracyjny zgodnie z ustawą powinien stopniowo ulegać likwidacji, obecnie zwiększa swoje kompetencje.

Obecnie w kraju jest 19 tys. km linii kolejowych a prowadzony jest ruch pociągów na 15 tys. km. linii. Na dzień dzisiejszy PKP boryka się brakami kadrowymi w wyniku dziury pokoleniowej. Jest to wynik likwidacji szkoleniwa kolejowego w Polsce.

Układ Zbiorowy Pracy.

Obecnie obowiązują na PKP Zakładowe Układy Zbiorowe Pracy, okres obowiązywania jest nieograniczony z możliwością wypowiedzenia ich w ciągu 6 miesięcy.

W PKP PLK Związki Zawodowe wynegocjowały umowę społeczną, w wyniku której pracownik który nabył uprawnienia emerytalne może odejść z pracy za odpowiednią odprawą pieniężną. Wypracowano również systemowy wzrost wynagrodzenia.

Struktura Związku.

ZZDR PKP w 80% działa w Infrastrukturze, i jako związek jest 3 Związkiem w PKP, a w Infrastrukturze jest Związkiem wiodącym Władze Związku sprawuje Rada Krajowa w skład której wchodzi przewodniczący organizacji zakładowej. W strukturach związku działają jeszcze Sektory: Infrastruktury, Towarowy i Pasażerski.

Na szczeblu Krajowym do pracy związkowej oddelegowanych jest 5 osób. Zaznaczyć trzeba że w chwili obecnej w Polsce związki zawodowe postrzegane są jako największe zło. Przypisuje im obecny kryzys, a przez rząd i pracodawców działacze związkowi nazywani są terrorystami.

Sytuacja na kolejach Słowenii.

Sytuacja na kolejach Słowenii zbliżona jest do sytuacji na kolejach Chorwackich, różnica polega tylko na tym że istnieje spółka Lokomotywy. Koleje Słowenii po mimo posiadania kolejowych korytarzy Europejskiej większość przewozów realizują na liniach lokalnych przykładem linia Koper-Malidor. Na małe wykorzystanie linii magistralnych ma związek kryzys w Austrii i na Węgrzech. Uważają jednak że z chwilą przystąpienia Chorwacji do Unii Europejskiej sytuacja ulegnie poprawie.

Układ Zbiorowy Pracy.

Na kolejach w Słowenii umowa społeczna obowiązuje do końca roku. W umowie społecznej pracownicy zgodzili się na obniżenie o 50% dofinansowania do „wczasy pod gruszą” oraz zrezygnowano z od 2 do 5 dni urlopu wypoczynkowego. W związku z końcem obowiązywania Umowy Społecznej pracodawca zwrócił się do Związków Zawodowych z prośbą o przedłużenie obowiązującej umowy. Związki Zawodowe kolei Słowenianich pragną prowadzić negocjacje w sprawie umowy i na dzień dzisiejszy mają nadzieję że w tej sprawie osiągną satysfakcjonujące ich porozumienie.

Struktura Związku.

Członkowie Związku w 80% rekrutują się z infrastruktury pozostałe 20% to członkowie z pozostałych spółek.

Sytuacja na kolejach Bośni i Hercegowiny.

Na kolejach Bośni i Hercegowiny działa tylko jedna spółka która skupia wszystkich operatorów i zarządca infrastruktury. Kolej obecnie zatrudnia około 3900 osób. Największy problem to zawieszenie ruchu pasażerskiego na bardzo dużej ilości liniach kolejowych.

W obecnym roku na kolejach Bośni odbyły się dwa strajki generalne, w miesiącu kwietniu i lipcu. Strajki spowodowane były opóźnieniem w wypłacie wynagrodzenia. Strajk przez Sąd uznany za nielegalny ponieważ podczas ogłoszenia strajku nie podano daty jego zakończenia.

Z takim orzeczeniem nie zgadza się strona związkowa, wyrok został zaskarżony do sądu wyższej instancji.

Ogrozienie takiego wyroku skutkowało wszczęciem postępowanie dyscyplinarnego w stosunku do 12 działaczy związkowych. Ze Związku Dyżurnych Ruchu 6 osób jest zagrożonych wypowiedzeniem umowy i zwolnieniem z pracy.

Koleje Bośni i Hercegowiny w chwili obecnej mają nowego dyrektora jest to

kolejarz z 25 letnim stażem, a nie polityk.

Układ Zbiorowy Pracy.

Umowa Społeczna na kolejach Bośni i Hercegowiny jest podobna jak na kolejach Chorwacji i Słowenii. Jedyny problem zaistniał w sprawie ubezpieczenia zdrowotnego.

Struktura Związku.

Związek Zawodowy jest drugim co do wielkości związkiem w federacji Bośni i Hercegowiny, a w infrastrukturze jest związkiem najliczniejszym. Związek nie ma osób oddelegowanych do pracy związkowej, wszyscy funkcyjni związku wykonują te prace w czasie wolnym.

Sytuacja na kolejach Serbskich.

Przewodniczący związku podziękował za zaproszenie, możliwość spotkania się i wymiany poglądów.

Sytuacja kolei Serbskich jest dramatyczna, restrukturyzacja polega tylko na zmianie nazwy ze spółki aktywnej na spółkę z o.o.

Kolej jest źle zarządzana, kolej zarządza człowiek który wyższe wykształcenie uzyskał w ciągu trzech miesięcy, co jest ciekawostką na skalę Europejską.

Transport towarowy opiera się tylko na dostawach części do fabryki FIAT i wywozu gotowych samochodów.

Dla ruchu pasażerskiego zakupiono kilka nowych składów wyprodukowanych w Rosji. Koleje Serbskie zatrudniają około 18.800 osób.

Układ Zbiorowy Pracy.

Na kolejach Serbskich od 7 lat nie ma Umowy społecznej, brak jest też jakichkolwiek rozmów, brak współpracy w tej kwestii z pracodawcą. Nie przewiduje się na chwile obecną żadnego strajku. Strajk na dzień dzisiejszy pogorszył by sytuacje pracowników i kolei.

Struktura Związku.

Na kolejach Serbskich działa 27 związków zawodowych. Związek ISSZ liczy obecnie 3100 osób, jest drugim związkiem w Serbii a pierwszym na kolei.

Dyskusja.

Pomiszono sprawy sprzedaży biletów, przynależności rewidentów taboru kolejowego, dewastacji mienia kolejowego.

Z dyskusji wynika że rewidenty tabory na kolejach Chorwackich, Bośni i Hercegowiny, Słowenii oraz Serbii są pracownikami infrastruktury, jedynie w Polsce są zatrudnieni u przewoźników.

Obsługa podróżnych.

Sytuacje w Polsce przedstawił Przewodniczący ZZDR PKP, zaznaczył że w chwili obecnej likwidowane są kasy biletowe na stacjach pośrednich, 5 a pozostawia się kasy na stacjach dużych i węzłowych, i to czasami w skróconym czasie pracy, obsługę podróżnych dokonuje drużyna kondukterska.

Poćobna sytuacja jest na kolejach w Serbii. Na pozostałych kolejach to jest Słowenii, Chorwacji, Bośni i Hercegowiny sprzedaż biletów i odprawę podróżnych dokonuje się na stacjach.

Dewastacja – kradzieże mienia kolejowego.

Wszystkie zarządy kolejowe borykają się z plagą kradzieży mienia kolejowego. Z wypowiedzi wynika że tak samo jak w Polsce dochodzi do kradzieży sieci trakcyjnej, śrub stopowych kabli a nawet wskaźników i semaforów.

Kolejczy z Serbii przekazali informacje że w ostatnim czasie na odcinku 15 km wykręcono wszystkie śruby stopowe oraz elementy mocujące szyny (płyty żelazne). W celu zminimalizowania skutków kradzieży na kolejach Serbskich utrzymuje się obsady posterunków nawet na liniach na których zawieszono ruch kolejowy. Sprawy kradzieży mienia kolejowego na kolejach Chorwackich, Słowenianich, Bośni i Hercegowiny oraz Serbii traktowani są z całą surowością prawa, czynny te traktowane są jako dywersje a nawet terroryzm. W Polsce kradzieże mienia kolejowego traktowane jest jako zwykła kradzież (uzupełnił jako małą szkodliwość czynu).

Przewodniczący ZZDR PKP zaznaczył że w chwili obecnej trwają prace nad zmianą w kodeksie karnym i kradzieże mienia kolejowego mają być traktowane jako zagrożenie w ruchu lądowym.

Po przedstawieniu sytuacji na poszczególnych kolejach i dyskusji prowadzący spotkanie zaproponował aby takie spotkania odbywały się cyklicznie.

Poproszono kolegów z Polski o nawiązanie kontaktu ze związkami z Czech i Słowacji.

Kolejczy z Bośni zaproponowali aby kolejne takie spotkanie odbyło się w Sarajewie.

Notatkę sporządził Adam Golec.

Nasi w Chorwacji.....

Janusz Waloszczyk

W dniach od 09.09.2013r. do 17.09.2013r. z rewidytą w Chorwacji, przebywała 10-cio osobowa delegacja naszego związku z Przewodniczącym Kol. Aleksandrem Motyką na czele.

Zaproszenie na zawody sportowe wystosował związek zawodowy dyżurnych ruchu w Chorwacji – Sindikat Prometnika Vlakova Hrvatsko.

Do Zagrzebia dotarliśmy planowo, tam po przywitaniu nas przez Przewodniczącą SPVH Kol. Marko Gaspar, udaliśmy się w dalszą podróż. Chorwaccy przyjaciele, przed zawodami zaplanowali dla nas zwiedzanie półwyspu Istria. Istria leży w północnej części Morza Adriatyckiego. Zdecydowana jego większość należy do Chorwacji, tylko niewielka północna część do Słoweni, a najbardziej na północ wysunięte miasteczko Muggia do Włoch. Leży między zatokami Triesteńską, Kvarner i Rijecką.

Istrię tradycyjnie dzieli się na trzy części: Białą Istrię, Szarą Istrię i Czerwoną Istrię. Nazwy pochodzą od koloru ziemi. W pierwszej części dominują białe skały wapienne, w drugiej szare skały tliczu (niekiedy o żółtym lub zielonym odcieniu), w trzeciej czerwona gleba zawierająca wiele związków żelaza. Główne miasta: Pula, Koper, Rovinj, Pazin, Poreč. Siedzibą władz administracyjnych chorwackiej Istrii jest Pazin. Bazę wypadową mieliśmy w małej miejscowości Lesičina.

Zwiedzanie rozpoczęliśmy od miejscowości Hum. Miasto położone w centralnej Istrii, około 14 kilometrów na południowy wschód od miejscowości Buzet. Jest najmniejszym na świecie miastem, liczy zaledwie 17 mieszkańców. Znalaziono tu liczne napisy pisane glągolicą (język staro chorwacki). Hum, o dziwo, posiada swoje władze. Żupana wybierają, co roku pod koniec czerwca mieszkańcy Hum i podlegających mu 33 wiosek. Formalnie wyboru dokonuje jedenastu lokalnych sędziów, którzy pełnią swoje funkcje przez kilka lat.

Najważniejszym rekwizytem jest drewniany patyk, zwany raboš, który służy do oddawania głosów. Zgłaszane są dwie kandydatury na nowego żupana i każdemu z kandydatów przydziela się jedną stronę raboša.

Następnie patyk krąży z rąk do rąk, a sędziowie oddają swój głos za pomocą noża w kształcie półksiężyca, robiąc nacięcie po odpowiedniej jego stronie. Kandydat, który zbierze większą ilość nacięć, zostaje nowym żupanem.

Kolejnym miastem na naszej trasie był Buzet, ze słynnym na całym świecie cyklem imprez związanych z trufkami, bo z występowania tych grzybów ten region słynie. Odwiedziliśmy tam również muzeum kolejki wąskotorowej Parenzana. Była to kolejka wąskotorowa o długości 123,1 km, która łączyła 33 miejscowości na Istrii, położonych pomiędzy Triestem a Poreciem. Kolejka działała w latach 1902 - 1935 i łączyła półwysep Istrii z Cesarstwem Austro-Węgierskim, który w owym czasie był integralną częścią mocarstwa. Oprócz pasażerów kolejka przewoziła również sól z salin nadmorskich z Pirau i Socovije, ryby, oliwę z regionu Buje i Motovun, warzywa - owoce oraz inne istrijskie produkty takie jak: mąkę, wino oraz kamienie, drewno - skały wapienne. Ostatni regularny kurs kolejki odbył się 31 sierpnia 1935 roku. Kolejka nie wytrzymała rosnącej konkurencji, jaką stawał się transport samochodowy. Obecnie trasa ta została przekształcona w rowerowy szlak turystyczny o nazwie „Parenzana - droga przyjaźni i zdrowia”, obejmujący swym zasięgiem aż trzy państwa:

Włochy - 13 km, Słowenię - 32 km oraz Chorwację - 78 km. Oficjalne otwarcie miało miejsce 10 maja 2008 roku.

Dalszym miastem na naszej trasie był Motovun, który jest kolejnym kamiennym miasteczkiem malowniczo usytuowanym na szczytach kilku wzniesień. Leży na południowej krawędzi doliny rzeki Mirnjs (277 m n.p.m.), ok. 20 km na północny zachód od Pazina. Pierwotnie istniało tu przedhistoryczne grodzisko. Najstarsza część miasta znajduje się na samym szczycie wzniesienia, a otaczające ją mury obronne pochodzą z XIII-XIV w. Wiele domów starego miasta zachowało renesansowe i barokowe zdobienia. Poniżej usytuowane są nieco młodsze osiedla, które również otoczone zostały fortyfikacjami (ich budowę zakończono w XVII w.).

Odwiedziliśmy również Park Narodowy Brjuni. Największą atrakcją jest wyspa Voliki Brjuni. Ze względu na fakt, że znajduje się ona pod szczególną ochroną, można się po niej poruszać jedynie specjalną, turystyczną kolejką. Atrakcjami wyspy są nie tylko dzika przyroda, arkadyjskie zatoczki i rzadko spotykane gatunki zwierząt i roślin, ale również urokliwe zabytki wczesnochrześcijańskie, świątynie Wenus i Neptuna oraz największy walor wyspy – rezerwat przyrody założony przez Titę. Zwiedzając park będziemy mieli okazję obserwować gatunki zwierząt z całego świata, przywiezione na wyspę przez znanych polityków i dostojników państwowych, jako podarunki dla ówczesnego, jugosłowiańskiego przywódcy.

W następnej kolejności odwiedzimy Pule. Pula znana jest z pięknymi zabytków z czasów rzymskich, gdy miasto było kolonią Pietas Julia. Warto zwrócić tam uwagę na świątynię – kościół Santa Maria Formosa z pozostałościami mozaik z VI wieku i kościół świętego Franciszka, gdzie znajduje się XV wiekowy poliptyk szkoły emiliańskiej. Świątynia Augusta dla miłośników spacerów i pieszych wycieczek. Podążając główną rzymską architekturą. Największą popularnością w Puli cieszy się jednak Amfiteatr. Jest to jeden z największych zachowanych rzymskich amfiteatrów na świecie.

W podziemnych korytarzach można podziwiać liczne rzymskie znaleziska – w dawnych czasach w podziemiach trzymano jeńców i klatki ze zwierzętami.

Kolejnym przystankiem była Opatija. Opatija, to jeden z największych ośrodków turystycznych w Chorwacji. Piękne położenie nad Zatoką Kvarnerską i średnia temperatura roczna 14 stopni Celsjusza sprawiły, że jest popularnym uzdrowiskiem letnim i zimowym. Za czasów cesarstwa austro-węgierskiego była najmłodszym kurortem nad Adriatykiem. Najciekawszym zabytkiem jest kościół św. Jakuba (sv. Jakova), usytuowany w centrum, parę metrów od morza. Miasto jest idealnym miejscem dla miłośników spacerów i pieszych wycieczek. Podążając główną ulicą, będziemy podziwiać jej secesyjną architekturę. Można zobaczyć m.in. willę Angiolina, będącą obecnie siedzibą dyrekcji uzdrowiska. Dużą atrakcją jest także promenada spacerowa (Lungomare) nad brzegiem morza.

Po Opatiji zwiedzaliśmy Rijekę - trzecie, co do wielkości miasto Chorwacji (po Zagrzebiu i Splicie), jest stolicą Kvarneru i ma największy port w kraju. Większość zabytków miasta znajduje się w centrum. Główną arterią Rijeky jest przebiegająca przez samo centrum miasta elegancka Korzo, przy której mieszczą się najlepsze w mieście sklepy. 30 minut jazdy na północ od Rijeky znajduje się region Gorski Kotar - dawniej stanowiący granicę cesarstwa rzymskiego. Tam odwiedziliśmy Wzgórze Trsat - średniowieczną twierdzę Frankopanów, narodowe sanktuarium z ikoną Matki Boskiej. Na wzgórze Trsat prowadzi schody pielgrzymkowe 561 stopni inne źródła podają 538, znajduje się tam kościół świętego Juraja z XIII w., klasztor Franciszkanów XV w. oraz kościół Matki Boskiej Lotariańskiej z grobowcami Frankopanów. Miejsce to jest nazwane Chorwackim Nazaretem, odwiedzane przez tłumy pielgrzymów z całej Europy. W głównym ołtarzu z 1692 r. znajduje się obraz Matki Boskiej - dar papieża Urbana V z 1367 r. boczne ołtarze są barokowe. Przed kościołem znajduje się pomnik z brązu naszego rodaka papieża Jana Pawła II, który odwiedził to miejsce kultu chrześcijan.

W końcu udaliśmy się do hotelu Medena w Trogirze, gdzie odbyły się ogólnokrajowe zawody sportowe. Na kilka rozgrywanych konkurencji wzięliśmy udział w turnieju piłki nożnej, przeciąganiu liny, oraz w rzucie płozem. W każdej konkurencji dawaliśmy z siebie wszystko, świadczą o tym liczne kontuzje trapiące nasz zespół. Ale oplotało się. Nasz kolega z MKR Zielona Góra Arkadiusz Pokrzyński zdobył pierwsze miejsce w rzucie płozem, zaliczając odległość 13 metrów i 80 centymetrów. Był to wyśmienity wynik, biorąc pod uwagę, że ich płóz jest cięższy od naszego. Zawody zakończyły się wręczeniem nagród i wspólną zabawą.

W ostatnim dniu odwiedziliśmy Trogir. Trogir jest miastem położonym w kasztańskiej zatoce na wyspie między Čiovom i Iądem. Jest miastem – muzeum w dosłownym tego słowa znaczeniu. Posiada liczne kulturowo – historyczne zabytki, oryginalną architekturę i przepiękne uliczki. Został nazwany „Małą Wenecją” i wpisany na listę światowego dziedzictwa UNESCO.

Trogir oferuje możliwość poznania bogatego i wielopłaszczyznowego dziedzictwa kulturowego: północna brama, pałac Garagnin (muzeum miasta), główny miejski plac (ratusz, pałac Rektorów, kościół św. Jana Chrzciciela, kościół św. Sebastiana), portal Racovara, pałac Čipiko, katedra św. Lovro, klasztor i kościół św. Domnika i wiele innych zabytków kultury. Stare miasto położone jest na małej wyspce między wyspą Čiovo i Iądem, z Iądem połączona jest kamiennym mostem, a z Čiovom zwodzonym.

Niestety 16.09.2013r. nadszedł czas powrotu. Po pożegnaniu przez Kol. Marko Gaspar ruszyliśmy pociągiem z Zagrzebia. Na szczęście podróż odbyła się bez niespodzianek i zgodnie z planem.

Na koniec chcieliśmy podziękować naszym przyjaciołom z Sindikat Prometnika Vlakova Hrvatske. Podziękować za wspaniałe przyjęcie, atmosferę, okazaną przyjaźń i niezapomniane chwile radości.



na
nastawni

Buletyn Informacyjny Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP

Redaktor Odpowiedzialny: Grzegorz Herzyk
Zespół redakcyjny: e-mail: rzecznikzzdrpkp@gmail.com,
Halina Rybińska, Wioletta Bargiel, Mieczysław Pawelec.
Okladka: Jesienią pod parą
- autor Szymon Karkowski

Skład i Druk: TRIADA Modelski Mariusz
Wydawca: Rada Krajowa ZZDR PKP, ul. Wileńska 2-4,
03-734 Warszawa
tel. 022 47 32 369, tel. fax. 922-47 33 513,
radakrajowazzdrpkp@o2.pl, www.zzdrpkp.org
Biuro on-line : www.zzdrpkp.org.pl



MEDUZA ŚWINOUJŚCIE



CISNA PERŁKA



KORAB USTRONIE MORSKIE



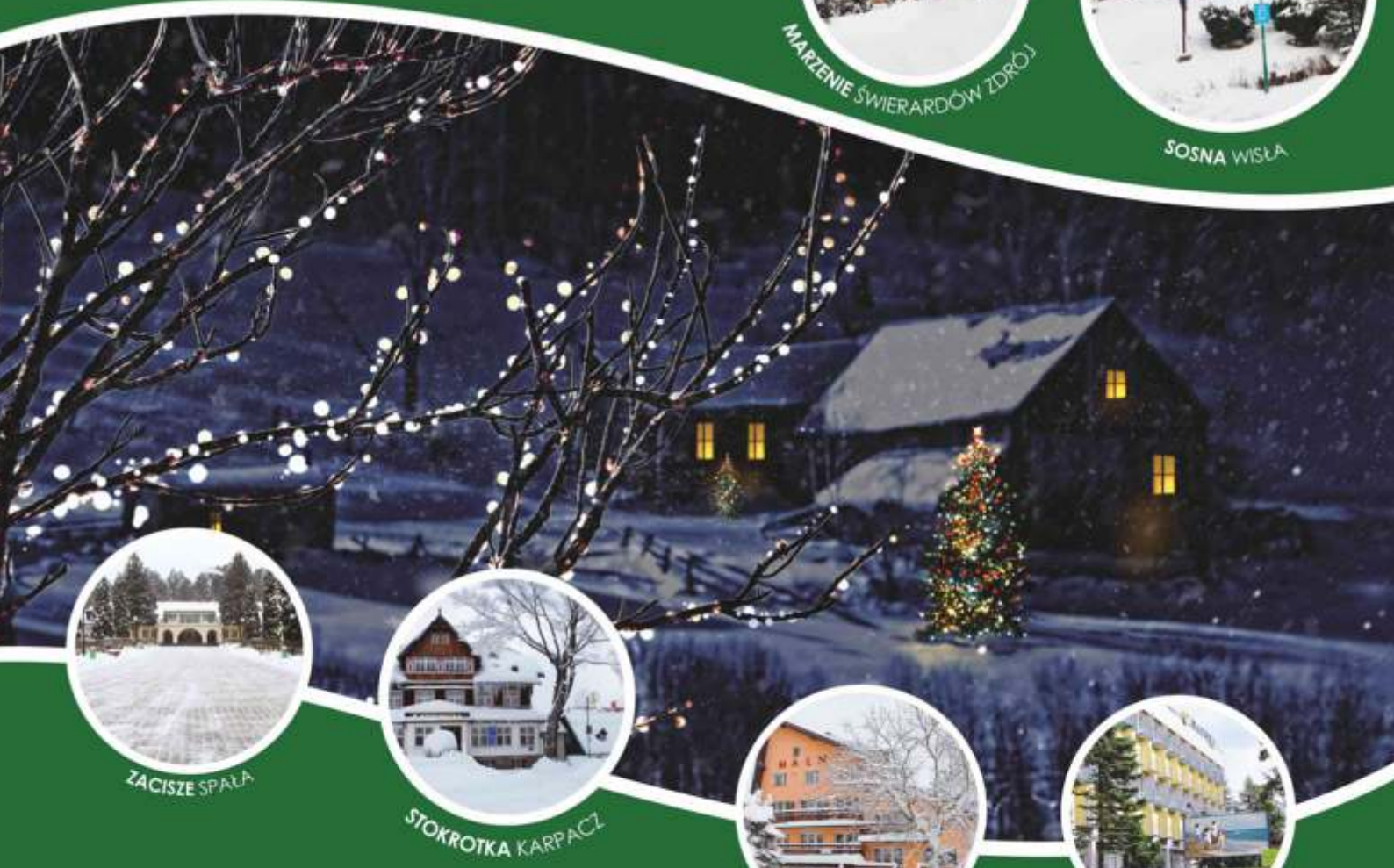
NATURAtour



MARZENIE ŚWIERARDÓW ZDRÓJ



SOSNA WISŁA



ZACISZE SPAŁA



STOKROTKA KARPACZ



KARPACZ HALNY



KOLEJARZ ZAKOPANE

CZAS NA ZIMOWE SZALEŃSTWO



KOLEJARZ USTRON JASZOWIEC

SPAŁA
OKS ZACISZE
23-26.12.2013

CENA **390**zł

USTROŃ JASZOWIEC
OW KOLEJARZ
29.12.2013-02.01.2014

CENA **696**zł

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

szczegóły w Biurach Podróży
Natura Tour