

„SOLIDARNOŚĆ” 10 MAJA ZAPROTESTUJE PRZECIWKO ZIELONEMU ŁADOWI

NSZZ „Solidarność” zorganizuje demonstrację 10 maja 2024 r. w Warszawie. Żądamy ogólnokrajowego referendum w sprawie Zielonego Ładu.

(...). Chcemy też powtórzyć to, co robiliśmy już w 2012 roku, też za rządu pana premiera Donalda Tuska, czyli ogólnokrajowe referendum, tym razem w sprawie tzw. Zielonego Ładu. Chcemy spytać o tę politykę Polaków (...), bo przecież te „zielone” dyrektywy osiągną każdego obywatela – mówił Piotr Duda, przewodniczący Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność”.

„Rozwiązania wdrażane w ramach Zielonego Ładu w przyszłości przełożą się m.in. na podwyżki opłat za prąd, ciepło, nowe podatki za energię i paliwo,

zakaz ogrzewania paliwami kopalnymi, a także wzrostu cen żywności i zagrożenia żywnościowego kraju.

NSZZ „Solidarność” postanawia głośno wyrazić swój sprzeciw wobec takiej polityki, organizując protest 10 maja 2024 r., a podczas tego protestu będziemy domagać się głębokiej rewizji polityki klimatycznej Unii Europejskiej” – napisano w uchwale KK mówiącej o demonstracji.

Postanowiono także złożyć wnioski o rozpisanie ogólnokrajowego referendum w sprawie Zielonego Ładu.

NSZZ „Solidarność”, która w przeszłości wywalczyła Polsce wolność, a później wielokrotnie korzystała z niej w słusznych sprawach, ponownie po-

stanawia sięgnąć po najwyższą formę demokracji bezpośredniej, jaką jest referendum ogólnokrajowe, w którym zapytamy obywateli o kontynuację wprowadzenia w życie Zielonego Ładu. Referendum zostanie poprzedzone kampanią informacyjną. Pozwoli to na szeroką budującą świadomość publiczną debatę dotyczącą rzeczywistych skutków polityki klimatycznej UE, tak by każdy obywatel Polski mógł w oparciu o rzetelną wiedzę wyrazić swoje zdanie na ten temat.

Red.



ROZSZERZENIE PRAC UPRAWNIAJĄCYCH DO EMERYTURY POMOSTOWEJ

Zespół roboczy ds. emerytur pomostowych przy Radzie Dialogu Społecznego został reaktywowany (ostatnie spotkanie w dniu 07.03.2024 r.). W związku z tym Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej zwróciła się do Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność” z przypomnieniem naszego wniosku o rozszerzenie wykazu stanowisk w załączniku nr 2 Ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o emeryturach pomostowych o prace wykonywane w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. tj.:

- prace wykonywane na stanowisku monter nawierzchni,
- prace wykonywane na stanowisku automatyk,
- prace na stanowisku dróżnik przejazdowy.

Kolejowa „Solidarność” od wielu

lat zabiega o wpisanie do wykazu prac uprawniających pracowników do emerytury pomostowej prac wykonywanych na ww. stanowiskach.

Przypominam, że 25 kwietnia 2023 r. Zebranie Delegatów Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” przyjęło Stanowisko w tej sprawie o poniższej treści.

**Stanowisko nr 2
Zebrania Delegatów
Sekcji Zawodowej
Infrastruktury Kolejowej
NSZZ „Solidarność”
z dnia 25.04.2023 r.**

Dokończenie na stronie 4

DOCHODZENIE DO PODWYŻEK

17 kwietnia 2024 r. w siedzibie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. odbyło się drugie spotkanie prezesa Piotra Wyborskiego, dyrektor Biura Spraw Pracowniczych Centrali PLK Magdaleny Jończyk (wraz z zespołem) ze zawiązkami zawodowymi, sygnatariuszami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników PLK.

Pierwsze spotkanie w sprawie podwyżek wynagrodzeń w PLK odbyło się 27 marca 2024 r., na którym pracodawca przedstawił propozycję wzrostu wynagrodzenia zasadniczego, średnio na pracownika w wysokości 233-259 zł (wariantowo).

Zanim rozpoczęto dyskusję w sprawie podwyżek, omówione zostały następujące sprawy:

- nowe warianty grupowego ubezpieczenia na życie w PZU – zostały omówione przez brokera ubezpie-

Dokończenie na stronie 4

Z PRAC RADY NADZORCZEJ PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

25 i 26 marca 2024 r.

W dniach 25 i 26 marca 2024 r. Rada Nadzorcza PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. dokonała przesłuchań kilkunastu kandydatów na członków Zarządu PLK.

W rezultacie postępowania kwalifikacyjnego 26 marca 2024 r. Rada Nadzorcza powołała sześciu członków Zarządu PLK (prezes wybrany został wcześniej).

Postępowanie na wybór Zarządu PLK Rada Nadzorcza wszczęła 21 lutego 2024 r.

Pełny skład Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.:

- Piotr Wyborski - Prezes Zarządu,
- Michał Gil - Członek Zarządu – dyrektor ds. eksploatacji,

- Małgorzata Kuczevska-Łaska - Członek Zarządu – dyrektor ds. finansowych,
- Krzysztof Waszkiewicz - Członek Zarządu – dyrektor ds. utrzymania infrastruktury,
- Marcin Mochocki - Członek Zarządu – dyrektor ds. realizacji inwestycji,
- Maciej Kaczorek - Członek Zarządu – dyrektor ds. strategii i rozwoju,
- Piotr Kubicki - Członek Zarządu – dyrektor ds. transformacji cyfrowej.

Henryk Sikora

Z DZIAŁALNOŚCI SZIK

W marcowym numerze (nr 3) biuletynu „Solidarność w Peelka” zamieściliśmy dwa wnioski Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej dotyczące urządzeń i przepisów w PLK, które mają poprawić pracę dróżników przejazdowych. Zostały one zaadresowane do Zarządu PLK.

TABLETY

W związku z zamontowaniem na posterunkach dróżników przejazdowych tabletów z zainstalowanym Systemem Wspomagania Dróżnika Przejazdowego (SWDP), pojawiły się problemy

z jego użytkowaniem, które doskwierają w pracy dróżników.

Spowodowało to, że Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” zawnioskowała do PLK o podjęcie działań zmierzających do wyeliminowania wskazanych problemów i usunięcia występujących błędów.

Główny problem jest wielkość urządzenia - mały 11" ekran a co za tym idzie mała czcionka. Ponadto w porze nocnej występuje zbyt jasne świecenie wyświetlacza, co utrudnia szybkie i bezbłędne odczytanie danych w SWDP.

Najczęściej zgłaszanym problemem w SWDP jest zanik danych na ekranie

tabletu podczas automatycznego odświeżania informacji zawartych w systemie - pojawiają się komunikaty: „Błąd pobierania danych: rozkład jazdy” lub „Błąd logowania”.

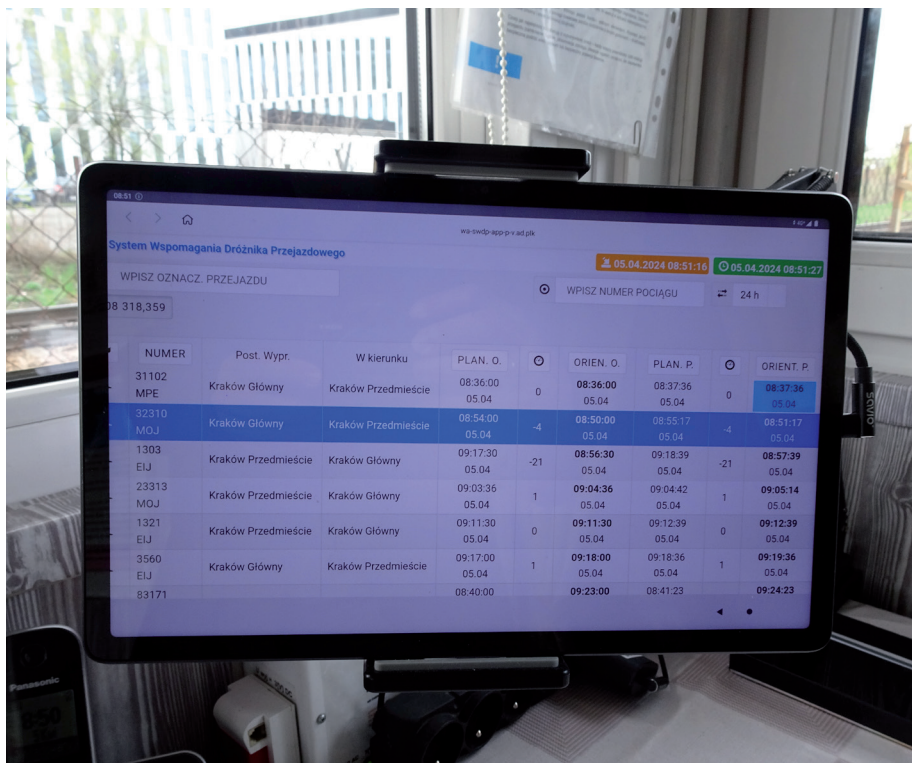
Według opinii użytkowników w ciągu jednej zmiany roboczej, wielokrotnie dochodzi do zaniku obrazu (biały ekran) SWDP. W celu przywrócenia prawidłowego działania urządzenia należy dokonać restartu - wymaga to wpisania loginu i hasła.

Taki stan rzeczy negatywnie wpływa na bezpieczeństwo w ruchu pociągów, ponieważ utrudnia dróżnikowi bieżącą analizę rozkładu jazdy z SWDP. Czynności wymuszające ingerencję w urządzenie, w celu przywrócenia jego prawidłowego działania odwracają uwagę pracownika od wykonywania innych obowiązków.

Zgłoszone zostały również uwagi dotyczące samoczynnego wygaszania wyświetlacza po upływie około 10 sekund od czasu zaniku zasilania sieciowego. Tablet posiada wbudowany akumulator, co pozwala na wydłużenie czasu wygaszania ekranu w ustawieniach przez administratora systemu SWDP. Dokonując wydłużenia ustawień systemowych wyeliminuje się potrzebę manipulowania przez użytkownika w urządzeniu SWDP.

WIĘKSZA CZCIONKA I CO DALEJ ?

W odpowiedzi na pismo nr SZIK 15/03/2024 z dnia 05 marca 2024 r. dotyczące spostrzeżeń do zmodernizowanej usługi Systemu Wspomagania Dróżnika Przejazdowego (SWDP) świadczonej w oparciu o urządzenie typu tablet w miejsce wyeksploatowanego technicznie rozwiązania ter-



minalowego, Biuro Informatyki we współpracy z Biurem Bezpieczeństwa zidentyfikowało następujące przesłanki techniczne wymagające wymiany dotychczas stosowanych urządzeń do obsługi systemu SWDP na nowe:

- zakończenie wsparcia dla systemu operacyjnego Windows Server 2012,
- odchodzenie operatorów komórkowych od technologii 3G,
- wyeksploatowanie urządzeń,
- bezpieczeństwo poświadczeń,
- unifikacja rozwiązań (wdrożenie nowego, ujednoliconego rozwiązania),
- uproszczenie architektury i zwiększenie niezawodności.

Tablet, podobnie jak poprzedni terminal, jest urządzeniem przeznaczonym wyłącznie do prezentowania informacji o rozkładzie jazdy - dróżnik nie ma możliwości wprowadzania danych ani przesłania ich do systemu.

Biuro Informatyki wspólnie z Biurem Bezpieczeństwa analizują zgłoszenia użytkowników dotyczące działania systemu SWDP na tabletach i podejmują działania w odniesieniu do każdego zgłoszenia.

Aktualnie Biuro Informatyki zakończyło prace oraz testy w zakresie powiększenia rozmiaru wyświetlanych informacji w dniu 7 marca br. odpowiednie zmiany zostały zaimplementowane do systemu SWDP i w sposób automatyczny zaktualizowane na tabletach użytkowników.

Rozmiar czcionki prezentowanej na wyświetlaczu został zwiększony o 4 pkt czyli 22%. Obecnie wielkość prezentowanej na ekranie czcionki powinna zapewnić komfort pracy dróżnika przejazdowego. Efektywna wyświetlana na terminalu przestrzeń aplikacji SWDP została odwzorowana na pełnej powierzchni ekranu tabletu.

Jasność i czas automatycznego wygaszania ekranu w przypadku braku zasilania sieciowego (max 30 min) są parametrami, które są dostosowywane samodzielnie w zależności od preferencji użytkownika. Dodatkowo urządzenia mają możliwość samodzielnego włączenia opcji automatycznego dostosowywania jasności wyświetlacza do warunków oświetleniowych panujących w pomieszczeniu. Problemy z jasnością ekranu, logowaniem oraz jego wygaszaniem po odłączeniu od źródła zasilania zostały opisane w instrukcji obsługi i są dostępne w części technicznej dla informatyków w zakładach linii kolejowych, a w części związanej z obsługą - dla użytkowników.

W grudniu 2023 r. Biuro Bezpie-

czeństwa wspólnie z Biurem Informatyki przekazało do IZ zarówno informację o zasadach zastąpienia terminali SWDP tabletami jak i Biuro Informatyki przesłało do IZ instrukcję konfiguracji tabletów SWDP.

Również w grudniu 2023 r. zakończono testy systemu SWDP na stanowiskach w IZ. Blisko roczny okres testowania tabletów przez wszystkie zakłady linii kolejowych nie zaowocował żadnymi zastrzeżeniami ze strony użytkowników - włączając te sygnalizowane w piśmie SZIK 15/03/2024. Nie zgłoszono uwag do sposobu działania systemu lub tabletów, w tym wielkości czcionek i czytelności zobrazowanych informacji, a problemy z logowaniem oraz nieprawidłowym przypisaniem loginów do lokalizacji były rozwiązywane na bieżąco.

Sytuacje związane z wyświetlaniem komunikatów błędów oraz brakiem informacji o czasie przejazdu pociągów („biały ekran”) nie są związane z pracą urządzeń i aplikacji, a są spowodowane brakiem możliwości cyklicznego zasilania aktualnymi danymi (co 3 minuty). Efekt „białego ekranu” jest elementem zachęcenia użytkownika do interakcji z systemem i wymuszenia odświeżenia danych poprzez naciśnięcie symbolu Domku w górnej części ekranu w celu zapewnienia bezpieczeństwa przekazywania aktualnych danych. Takie działanie pozwala na powtórne załadowanie danych i nie wymaga wprowadzenia poświadczeń w postaci loginu i hasła.

Usługa transmisji danych dostar-

czana jest przez operatora telekomunikacyjnego i jej dostępność zależna jest od wielu czynników niezależnych od Spółki, dlatego próby aktualizacji danych realizowane są cyklicznie, aż do poprawnego zasilenia umożliwiając tym samym bezpieczne użytkowanie systemu.

Dodatkowo prowadzone są prace mające na celu usprawnienie procesu pobierania danych zarówno w aplikacji jak i transmisji.

System SWDP nie jest podstawowym narzędziem pracy dróżnika. Jest to narzędzie, które ma za zadanie poprawić komfort pracy wyświetlając najbardziej aktualny rozkład jazdy pociągów.

Świadczone w Spółce usługi informatyczne są utrzymywane i rozwijane zgodnie z potrzebami użytkowników, a użytkownicy usług IT na każdym etapie cyklu życia usługi, w szczególności w fazie testów przed uruchomieniem produkcyjnym, mogą dzielić się z Biurem Informatyki swoimi wnioskami i propozycjami zmian odnośnie usług IT.

PODAWANIE SYGNAŁ D8

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” wnioskuje o zmianę w obowiązkach podawania przez dróżnika przejazdowego sygnału „D8”. Sygnał ten jest potwierdzeniem dla maszynisty obecności dróżnika przejazdowego na posterunku i nie zachodzi potrzeba podawania tego sy-



Fot. H. Sikora

Dokończenie ze strony 3

gnału przez całą długość przejeżdżającego pociągu przez przejazd kolejowo-drogowy.

W związku z powyższym nasz związek zawniósł zmianę do instrukcji Ir7 §11 ust.4.

Proponowana zmiana:

podczas przejazdu pojazdu kolejowego dróżnik przejazdowy powinien stać w miejscu wyznaczonym regulaminem obsługi przejazdu i **do czasu przejazdu czoła pociągu obok miejsca wyznaczonego w regulaminie przejazdu** i podawać sygnał D8 - „Dróżnik obecny na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu”. Dla poprawienia widoczności podawanego sygnału D8, obowiązuje całodobowo podawanie sygnału nocnego.

Uzasadnienie:

Dotychczasowy zapis budzi wątpliwości jak długo dróżnik powinien podawać sygnał D8.

Z zapisu instrukcji Ir7 §11 ust.4 wynika, że do czasu przejazdu pojazdu kolejowego, co jest niespójne z zapisami instrukcji le-1 §13 ust. 5 pkt. 2, którego zapis stanowi że: Dróżnik przejazdowy porusza powoli pionowo ręczną latarką

sygnałową z białym światłem, tak aby sygnał był widoczny dla maszynisty zbliżającego się pociągu lub kierującego pojazdem kolejowym.

Z zapisu instrukcji le-1 możemy wnioskować, że sygnał D8 podaje się dla maszynisty lub kierującego pojazdem kolejowym, więc jeżeli maszynista minie przejazd nie ma sensu dalszego podawania sygnału D8 przez dróżnika przejazdowego.

Dotychczasowe zapisy w instrukcji le-1 oraz Ir-7 powodują, że podczas objazdów linii kolejowych osoby kontrolujące w protokołach pokontrolnych wykazują nieprawidłowości w postaci „zbyt krótkiego podawania sygnału D8”. Wprowadzona zmiana jednoznacznie określi jak długo należy podawać sygnał D8.

BĘDZIE ZMIANA INSTRUKCJI IR-7

W odpowiedzi na pismo nr SZIK 20/03/2024 z dnia 11 marca 2024 r. dotyczące podawania przez dróżnika przejazdowego sygnału „D8”, Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej in-

formuje, że przychyliła się do propozycji wprowadzenia modyfikacji zapisów § 11 ust. 4 „Instrukcji obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść Ir-7”, polegającej na ograniczeniu obowiązku podawania sygnału D8 „Dróżnik obecny na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu”, do czasu przejazdu czoła pociągu obok miejsca, w którym stoi dróżnik przejazdowy. Zgodnie z zapisami § 4 ust. 4 przedmiotowej instrukcji, dróżnik przejazdowy ma jednak obowiązek obserwacji pojazdu kolejowego przez cały czas jego przejazdu.

Stosowna zmiana Ir-7 w tym zakresie, zostanie przez IES zaproponowana, przy najbliższej nowelizacji tej instrukcji. Termin ten uwarunkowany jest jedynie procedowaną obecnie przez Ministerstwo Infrastruktury zmianą rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.

H.S.

Dokończenie ze strony 1

zeniowego, który reprezentuje PLK i pracowników (każdy z pracowników będzie musiał podjąć decyzję do końca sierpnia br. o dalszym ubezpieczeniu i najlepszym dla siebie wariantcie, gdyż dotychczasowe ubezpieczenie wygasa z dniem 1 września br.),

- informatyzacja w PLK (tablety dla dróżników przejazdowych, dostęp do systemów „Intranet”, HR i SAP, podpis elektroniczny/kwalifikowany),
- optymalizacja kosztów – budżetów zakładów, ograniczenie godzin nadliczbowych itp.,
- prace zespołu administracyjno - związkowego do zmiany instrukcji la 5 (do-

stosowanie wymogów instrukcji do ZUZP i rozporządzenia),

- sytuacja finansowa spółki z wyszczególnieniem ponoszonych wzrostów wypłat dodatków do wynagrodzenia, ponad 84 zł średnio na każdego pracownika wzrosły dodatki (funkcyjny, nocny, za prace w warunkach uciążliwych, niebezpiecznych i szkodliwych).
- W części spotkania dotyczącej podwyżki wynagrodzeń (przygotowano na to spotkanie specjalną prezentację) pracodawca zaproponował średni wzrost wynagrodzenia zasadniczego w wysokości 300 zł, co daje z pochodnymi średnią kwotę ok. 453 zł. (termin lipiec/czerwiec).

Propozycja takiej podwyżki nie została

zaakceptowana przez związki zawodowe (w tym przez „Solidarność”), które podpisały wspólny postulat podwyżki do wynagrodzenia zasadniczego w wys. 800 zł średnio na pracownika. W dyskusji każda ze stron uzasadniała swoje propozycje odnosząc się do różnych wskaźników (pracodawca przyjął inflację średnią na poziomie ok. 4,35 %).

Jak widzimy rozbieżność w kwotach jest bardzo duża, co nie znaczy, że pomiędzy stronami jest „przepaść”. Dajmy sobie kilka tygodni czasu – powiedział na zakończenie spotkania prezes Piotr Wyborski. Ustalono termin następnego spotkania na 15 maja br.

Henryk Sikora

Dokończenie ze strony 1

Zebrań Delegatów Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” wnioskują do Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność” o podjęcie działań polegających na rozszerzeniu załącznika nr. 2 (wykaz prac o szczególnym charakterze) do Ustawy o emeryturach pomostowych o prace na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego:

- monter nawierzchni – praca: ciężka, fizyczna niezależnie od panujących warunków atmosferycznych w terenie, w torach czynnych przy utrzymaniu, naprawie, konserwacji i oględzinach torów i rozjazdów. w systemie 8

lub 12 godzinnym (praca zmianowa), w bliskości sieci trakcyjnej pod napięciem, w bezpośrednim sąsiedztwie sprzętu zmechanizowanego oraz przejeżdżających pociągów, Wymagania pierwsza kategoria zdrowia,

- automatyk – praca: na powietrzu w torach czynnych, na wysokości (maszty i bramki semaforowe), przy urządzeniach pod napięciem i siecią trakcyjną, w wymuszona pozycji ciała, w warunkach uciążliwych i niebezpiecznych, w porze dziennej i nocnej, wymagająca koncentracji i uwagi, w bezpośrednim sąsiedztwie sprzętu zmechanizowanego oraz prze-

jeżdżających pociągów. Wymagana pierwsza kategoria zdrowia,

- dróżnik przejazdowy - czuwanie nad bezpieczeństwem ruchu, kierowanie ruchem drogowym w obrębie przejazdu, obsługa urządzeń zabezpieczenia ruchu i łączności. Ponadto obserwowanie przejeżdżających pojazdów kolejowych i gotowość do zamknięcia rogatki, polegających na podawaniu sygnałów i poleceń uczestnikom ruchu na drodze. Wymagania predyspozycje psychofizyczne oraz pierwsza kategoria zdrowia.

Henryk Sikora

SZKOLENIA W PLK

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe (PLK) zatrudnia ponad trzydzieści tysięcy pracowników. Jej podstawowym zadaniem jest prowadzenie ruchu pociągów i utrzymanie infrastruktury kolejowej na terenie całego kraju.

Aby pracownicy spółki mogli wypełniać profesjonalnie swoje obowiązki co roku odbywają szkolenia i pouczenia wewnętrzne z zakresu bezpieczeństwa a ponad dwadzieścia tysięcy pracowników bierze udział w cyklicznych pouczeniach okresowych (*załącznik do uchwały nr 684/2024 Zarządu PKP PLK z dnia 13 września 2022 r. ws. zasad organizacji i płatności za realizację szkoleń wewnątrzzakładowych, przygotowanie pracowników na stanowiska podlegające egzaminowi kwalifikacyjnemu, wewnętrznemu, autoryzacji oraz płatności dla komisji egzaminacyjnych BHP w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*).

Każdy pracownik odpowiedzialny za bezpieczeństwo w ruchu kolejowym przechodzi kilkietapowy proces szkolenia zawodowego (*kursy kwalifikacyjne w formie szkolenia teoretycznego i praktycznego i okres autoryzacji po egzaminie*). To między innymi dyżurni ruchu, nastawniczowie, automatycy, dróżnicy przejazdowi, prowadzący pojazdy kolejowe i tomistrzowie.

W przygotowaniu do pracy związanej z bezpieczeństwem ruchu pociągów pracownicy ćwiczą na symulatorach urządzeń sterowania ruchem i na kursach na stanowiskach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, którzy na co dzień odpowiadają za prowadzenie ruchu pociągów. Pracownicy dzięki szkoleniom z doświadczonymi instruktorami, utrwalają wiedzę i ćwiczą zasady działania w sytuacjach kryzysowych.

Kto może prowadzić takie szkolenia wewnątrzzakładowe i co należy do jego zadań?

Oprócz firm zewnętrznych wykłady i zajęcia praktyczne prowadzą pracownicy spółki wynagradzani na podstawie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy oraz pracownicy

wynagradzani na podstawie Uchwały Zarządu (z Regulaminu).

W ramach procesu przygotowania praktycznego do zadań pracownika przygotowującego kandydatów do pracy na stanowiskach podlegających egzaminowi kwalifikacyjnemu i wewnętrznemu należy przeprowadzenie pod nadzorem: zajęć próbnych, prowadzenie pojazdu kolejowego, prowadzenie zajęć praktycznych w przypadku stanowiska dyspozytora.

Natomiast pracownik przygotowujący kandydatów do autoryzacji ma za zadanie praktyczne przeszkolenie na danym stanowisku lub w miejscu pracy pracownika przygotowującego się do wykonania samodzielnie czynności na danym stanowisku po egzaminie kwalifikacyjnym, weryfikacyjnym oraz w przypadku zmiany miejsca pracy, na które pracownik nie posiadał wcześniej autoryzacji lub gdy przerwa w danym miejscu pracy trwała dłużej niż dwa lata.

Przy doborze pracowników przygotowujących kandydatów na stanowiska podlegające egzaminowi kwalifikacyjnemu i wewnętrznemu oraz do autoryzacji należy uwzględnić minimum 2 letni staż pracy na stanowisku, na którym pracownik przechodzi praktyczne przygotowanie zawodowe lub odbywa przeszkolenie praktyczne do wykonywania samodzielnie czynności oraz umiejętności przekazania posiadanej wiedzy osobie którą szkoli.

Kierownik jednostki macierzystej obowiązany jest udzielić pracownikowi zwolnienia od pracy na czas niezbędny do przeprowadzenia zajęć i egzaminów BHP z zachowaniem prawa do wynagrodzenia wynikającego z umowy o pracę jednak nie więcej niż średnio 24 godziny w miesiącu i 200 godzin w roku (*jednostka macierzysta to jednostka zatrudniająca pracownika, który prowadzi szkolenie w innej jednostce organizacyjnej*).

Zasady płatności.

Płatność przysługuje pracownikom za:

- prowadzenie zajęć na kursach kwalifikacyjnych w ramach szkoleń wewnątrzzakładowych (*dotyczy IZ, IG, IM, ID*) oraz na kursach podstawowych (*dotyczy SOK*),
- prowadzenie zajęć na szko-

leniach specjalistycznych wewnątrzzakładowych (*dla grup nie mniejszych niż 15 osób*),

- prowadzenie zajęć na szkoleniach okresowych z dziedziny BHP (*z wyłączeniem szkoleń prowadzonych w formie samokształcenia kierowanego*),
- udział w pracach komisji egzaminacyjnych (*dotyczy wyłącznie egzaminów po szkoleniach okresowych z dziedziny BHP*),
- pełnienie funkcji kierownika kursu,
- prowadzenie zajęć na symulatorze,
- praktyczne przygotowanie kandydata do egzaminu kwalifikacyjnego lub wewnętrznego podczas zajęć próbnych, prowadzenia pojazdu kolejowego pod nadzorem, zajęć praktycznych w przypadku stanowiska dyspozytora,
- bezpośrednie przeszkolenie praktyczne na danym stanowisku lub w miejscu pracy pracownika przygotowującego się do wykonania samodzielnie czynności na danym stanowisku po egzaminie kwalifikacyjnym, weryfikacyjnym oraz w przypadku zmiany miejsca pracy na które pracownik nie posiadał wcześniej autoryzacji lub gdy przerwa w danym miejscu pracy trwała dłużej niż dwa lata.

Pracownik nie otrzymuje wynagrodzenia, jeżeli jego karta stanowiska pracy zawiera w/w czynności.

Stawki wynagrodzenia (za każdą godzinę) określa tabela stawek płatności – załącznik nr 1 załącznika do Uchwały. Płatność wykładowcy za prowadzenie zajęć na szkoleniach obciąża limit środków wynagrodzenia macierzystej jednostki pracowników nawet w przypadku, jeżeli wykładowca zatrudniany jest w innej jednostce organizacyjnej.

Jeżeli zajęcia dydaktyczne prowadzone są przez więcej niż jednego prowadzącego to wówczas płatność za godzinę prowadzenia wykładów dzielona jest proporcjonalnie i przysługuje każdemu z prowadzących za wyjątkiem symulatora, gdzie zajęcia prowadzone są przez dwóch wykładowców.

Komisja egzaminacyjna BHP powołana na wniosek jednostek organizacyjnych PLK przeprowadzająca na mocy odrębnych przepisów egzamin po szkoleniu okresowym z dziedziny BHP otrzymuje płat-

Dokończenie na stronie 8

WSPARCIE KOLEJARZY DLA ZWOLNIONEGO ZWIĄZKOWCA



Fot. Bartosz Wasilewski

20 marca 2024 r. przed siedzibą Zarządu Lokali Miejskich (ZLM) w Łodzi odbyła się pikietka zorganizowana przez Komisję Międzyzakładową NSZZ „Solidarność” w ZLM. Akcja protestacyjna miała na celu wsparcie zwolnionego działacza związkowego.

Należy przypomnieć czytelnikom, że takie działanie jest niezgodne z Ustawą o związkach zawodowych (art. 32 ust. 1 pkt 1), która nie pozwa-

la pracodawcy wypowiedzieć ani rozwiązać stosunku pracy z działaczem związkowym bez zgody zakładowej organizacji związkowej.

Takie bezprawne działania pani dyrektor, która wręczyła pracownikowi, działaczowi związkowemu (członek zespołu ds. negocjacji, mąż zaufania) bez zgody zakładowej organizacji związkowej wypowiedzenia spowodowało niepokoje społeczne załogi ZLM.

Akcja protestacyjna pod przewodnictwem Piotra Ścieśko, przewodniczącego Komisji Zakładowej ZLM, zaczęła się od prezentacji długiej listy zarzutów skierowanych do menedżerki, oskarżanej o łamanie prawa. Tłum zebrany na proteście wyraził swoje niezadowolenie, trzymając w rękach czerwone kartki i używając gwizdków oraz syren dźwiękowych, co podkreśliło atmosferę protestu.

Na zakończenie pikiety zabrał głos przewodniczący Zarządu Regionu Łódzkiego NSZZ „Solidarność” Waldemar Krenc. W ostrych słowach porównał dyrektorkę ZLM do pracodawców korporacyjnych, dla których praktyki łamania Dyrektyw UE, Konstytucji RP oraz prawa pracy, włącznie z wyrzucaniem z pracy działaczy związkowych i pracowników, są podstawowym standardem kultury organizacyjnej.

W proteście wzięła udział liczna grupa kolejarzy z „Solidarności” z Zakładu Linii Kolejowych w Łodzi pod przewodnictwem Piotra Pazery.

(P.P.)

ZWIĄZKOWA PRACA W ZLK ŁÓDŹ



Fot. Dariusz Ignaczak

Z GŁĘBOKIM ŻALEM PRZYJĘLIŚMY WIADOMOŚĆ O ŚMIERCI

Ś.P. TADEUSZA ZAWADZKIEGO

WYBITNEGO DZIAŁACZA KRAJOWEJ SEKCJI KOLEJARZY NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”
SKŁADAMY WYRAZY NAJGŁĘBSZEGO WSPÓŁCZUCIA RODZINIE I BLISKIM

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność”
Henryk Grymel

W dniu 21.03.2024 r. w sali Region Ziemi Łódzkiej NSZZ „Solidarność”, odbyło się zebranie Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” ZLK Łódź (KZ). Na spotkaniu nie zabrakło gości, m.in. Henryka Sikory, który przewodniczy Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej oraz z wyboru pracowników jest członkiem Rady Nadzorczej Spółki PLK.

Poza członkami KZ w wydarzeniu brali udział przedstawiciele Komisji Rewizyjnej i Zakładowy Społeczny Inspektor Pracy oraz przedstawiciel pracodawcy Pani Małgorzata Idziorek (naczelnik działu pracowniczego). Zaproszeni goście pomimo przedświątecznego charakteru spotkania (Święta Wielkanocne) omówili wszystkie punkty porządku obrad. Najważniejsze z nich to:

- sytuacja w zakładzie i poszczególnych sekcjach,
- przydzielenie zapomóg, przyjęcie nowych członków,
- wyznaczenie osób do uczestniczenia w przeglądzie stanowisk pracy i zespole do analizy i wprowadzenia zmian do regulaminu posiłków profilaktycznych.

Na koniec obrad Henryk Sikora zo-

stał poproszony o przedstawienie informacji o działalności SZIK.

W swojej wypowiedzi omówił tematy dotyczące wzrostu wynagrodzenia w 2024 r., premii inwestycyjnej dla pracowników PLK, zwiększenia odpisu na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych. Ponadto poruszył temat zbyt małych i zawieszających się tabletów z zainstalowanym Systemem Wspomagania Drożnika Przejazdowego (SWDP).

Jednocześnie wraz z kolegą Piotrem Pazerą zachęcał do nowej i lepszej oferty ubezpieczenia odpowiedzialności pracowniczej w TUZ. Podkreślił również jak ważne jest wydawanie Biuletynu Informacyjnego SZIK w formie drukowanej i cyfrowej, który może być dostępny na każdym stanowisku pracy. Omówił sukcesy Związku w 2023 roku w tym wynegocjowanie znacznego wzrostu wartości posiłków profilaktycznych. Wskazał, że

2024 r. będzie trudnym rokiem z uwagi na planowany przez Zarząd Spółki proces analizy kosztów i optymalizacji. Jako przewodniczący SZIK podkreślił, że taki proces nie może odbywać się kosztem pracowników naszej Spółki.

Na zakończenie obrad uczestnicy złożyli sobie życzenia z okazji nadchodzących Świąt Wielkanocnych.

Witold Woźniak

WE WROCŁAWIU O SPRAWACH BIEŻĄCYCH I ... PODWYŻKACH



Fot. Piotr Pazera

W dniu 3 kwietnia 2024 r. w Zakładzie Linii Kolejowych we Wrocławiu odbyło się posiedzenie Komisji Zakładowej MOZ NSZZ „Solidarność”, które prowadził przewodniczący Leszek Szatkowski. Na spotkaniu obecni byli przedstawiciele Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” Henryk Sikora, prze-

wodniczący SZIK oraz Piotr Pazera, zastępca przewodniczącego.

Podczas spotkania z komisją przewodniczący Henryk Sikora omówił bieżącą działalność sekcji (m.in. wystąpienia do PLK, rozszerzenie wykazu prac uprawniających do emerytury pomostowej) oraz zmiany jakie nastąpiły w Zarządzie PKP PLK S.A. Zo-

stała przedstawiona oferta nowych władz Spółki odnośnie podwyżek na 2024 r., co spotkało się z rozczarowaniem uczestników (oczywiście zaproponowana kwota ...). Przewodniczący SZIK zapewnił że negocjacje trwają i nie są zakończone, a „Solidarność” nie przyjmuje i nie zgadza się z kwotą zaproponowaną przez Zarząd.

Wiceprzewodniczący Piotr Pazera omówił korzyści i zalety płynące z TUZ Ubezpieczenia od odpowiedzialności materialnej pracowników. Padło wiele pytań do przewodniczącego odnośnie wizji nowego Zarządu w sprawie dalszych losów zakładów, kontynuacji walki o złożone postulaty do poprzedniego Zarządu w piśmie SZIK 26/04/2023 z dnia 11.04.2023 w sprawie wzajemnych zobowiązań stron ZUZP dla pracowników PKP PLK S.A.

Następnie na spotkanie został zaproszony nowy Dyrektor zakładu we Wrocławiu Pan Daniel Dygudaj. Podczas spotkania pracownicy usłyszeli o chęci współpracy i konieczności podnoszenia kwalifikacji. Dyrektor uświadomił pracowników, że nie można stać w miejscu, ponieważ w razie konieczności redukcji etatu nastawniczego, zwrotniczego a także drożnika przejazdowego pozostaje się bez możliwości zatrudnienia w przypadku braku kwalifikacji. Pracownicy zostali poinformowani o konieczności wykonywania swoich obowiązków rzetelnie. Oczekiwania dyrektora są proste, aby przedstawiać najboleńszą prawdę a nie słodkie kłamstewka.

Członkowie komisji zostali poinformowani o konieczności zmiany Regulaminu Pracy, Regulaminu premiovania, Regulaminu organizacyjnego i Regulaminu socjalnego. Spotkanie było owocne i zakończyło się w duchu wzajemnego zrozumienia oczekiwań dyrekcji co do postaw pracowniczych.

(KZ NSZZ „S” ZLK Wrocław)

Dokończenie ze strony 5

ność według liczby godzin lekcyjnych trwania egzaminu. Warunkiem koniecznym do wypłaty płatności dla pracownika przygotowującego kandydatów na stanowiska podlegające egzaminowi kwalifikacyjnemu i wewnętrznemu jest uzyskanie przez osobę szkoloną pozytywnego wyniku z egzaminu. To samo dotyczy osoby przygotowującej pracownika do autoryzacji przygotowującej się do wykonywania samodzielnie czynności.

Liczbę godzin trwania zajęć próbnych, które stanowią podstawę do obliczania płatności określa rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu dla stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych i instrukcja o przygotowaniu i doskonaleniu zawodowym pracowników PLK – Ia-5.

Liczbę godzin prowadzenia po-

jazdu kolejowego pod nadzorem i zajęć praktycznych w przypadku stanowiska dyspozytora, które stanowią podstawę do wyliczenia płatności ustala się dla dyspozytora 36 godzin dla maszynisty 48 godzin.

Liczbę godzin trwania przeszkolenia praktycznego pracownika przygotowującego się do wykonania samodzielnie czynności na danym stanowisku, która stanowi podstawę do wyliczenia płatności przedstawia poniżej załączona tabelka

Dla stanowiska	Liczba godzin przeszkolenia praktycznego po egzaminie kwalifikacyjnym	Liczba godzin przeszkolenia praktycznego po egzaminie weryfikacyjnym	Liczba godzin w przypadku zmiany miejsca pracy na które pracownik nie posiadał wcześniej autoryzacji lub gdy przerwa w danym miejscu pracy trwała dłużej niż 2 lata
Dyżurny ruchu	132	72	48
Nastawniczy	96	72	48
Dróżnik przejazdowy	96	72	48
Automatyk	72	72	48
Toromistrz	72	72	48
Zwrotniczy	72	72	48
Dróżnik obchodowy	72	72	48
Prowadzący pojazdy kolejowe	72	72	48
Kierownik pociągu gospodarczego i roboczego	72	72	48
Rewident taboru	72	72	48
Ustawiacz	72	72	48
Manewrowy	72	72	48

Pracownik przygotowujący do autoryzacji w czasie jednej zmiany roboczej może realizować przeszkolenie praktyczne wyłącznie dla jednego pracownika.

Opr. Mariusz Pilichowski

WARTO WIEDZIEĆ CO CI PRZYSŁUGUJE KIEDY ULEGNIESZ WYPADKOWI W PRACY

Zgodnie z Obwieszczeniem Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 21 lutego 2024 r. jednorazowe odszkodowanie z ZUS z tytułu wypadku przy pracy lub choroby zawodowej - od 1 kwietnia 2024 r. wzrosło o 162,00 zł i wynosi obecnie 1 431,00 zł za każdy procent stałego lub długotrwałego uszczerbku na zdrowiu.

Zgodnie z ustawą o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych jednorazowe odszkodowanie przysługuje osobie ubezpieczonej odprowa-

dzającej składki na ubezpieczenie wypadkowe, która wskutek wypadku przy pracy lub choroby zawodowej doznała stałego lub długotrwałego uszczerbku na zdrowiu.

Pracownikom spółki PLK składki na ubezpieczenie wypadkowe do ZUS odprowadza pracodawca. Jednorazowe odszkodowanie przysługuje również członkom rodziny, jeśli ubezpieczony lub rencista zmarł wskutek wypadku przy pracy lub choroby zawodowej.

Ważnym jest aby pracować bez wypadków. Ale gdy już taki wypadek

się zdarzy to warto wiedzieć, jaka jest wysokość jednorazowego odszkodowania z tytułu wypadku przy pracy i choroby zawodowej, komu przysługuje takie jednorazowe odszkodowanie, jak złożyć wniosek o jednorazowe odszkodowanie do ZUS, czy uprawnienie do odszkodowania się przedawnia, ile czeka się na wypłatę jednorazowego odszkodowania, czym jest stały uszczerbek na zdrowiu a czym jest długotrwały uszczerbek na zdrowiu?

Na te i inne pytania znajdziecie odpowiedź w zapisach Ustawy z dnia

30 października 2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych.

Poniżej nowe kwoty jednorazowego odszkodowania z ZUS obowiązujące do 31 marca 2025 r.

- **1 431 zł** za każdy procent stałego lub długotrwałego uszczerbku na zdrowiu (art.12ust.1 ustawy);
- **1 431 zł** za każdy procent stałego lub długotrwałego uszczerbku na zdrowiu, z tytułu zwiększenia tego uszczerbku co najmniej o 10 punktów procentowych (art. 12 ust. 2 ustawy);
- **25 044 zł** z tytułu orzeczenia całkowitej niezdolności do pracy oraz niezdolności do samodzielnej egzystencji ubezpieczonego (art. 12 ust. 3 ustawy);
- **25 044 zł** z tytułu orzeczenia całkowitej niezdolności do pracy oraz niezdolności do samodzielnej egzystencji wskutek pogorszenia się stanu zdrowia rencisty (art. 12 ust. 4 ustawy);
- **128 799 zł**, jeżeli do jednorazowego odszkodowania jest uprawniony małżonek lub dziecko zmarłego ubezpieczonego lub rencisty (art. 14 ust. 1 pkt 1 ustawy);
- **64 399 zł**, jeżeli do jednorazowego odszkodowania jest uprawniony członek rodziny zmarłego ubezpieczonego lub rencisty inny niż małżonek lub dziecko (art. 14 ust. 1 pkt 2 ustawy);
- **128 799 zł**, jeżeli do jednorazowego odszkodowania są uprawnieni

równocześnie małżonek i jedno lub więcej dzieci zmarłego ubezpieczonego lub rencisty, oraz 25044 zł z tytułu zwiększenia tego odszkodowania przysługującego na każde z tych dzieci (art. 14ust. 2pkt1 ustawy);

- **128 799 zł**, jeżeli do jednorazowego odszkodowania jest uprawnionych równocześnie dwoje lub więcej dzieci zmarłego ubezpieczonego lub rencisty, oraz **25 044 zł** z tytułu zwiększenia tego odszkodowania przysługującego na drugie i każde następne dziecko (art. 14 ust. 2 pkt 2 ustawy);
- **25 044 zł**, jeżeli obok małżonka lub dzieci do jednorazowego odszko-

dowania są uprawnieni równocześnie inni członkowie rodziny zmarłego ubezpieczonego lub rencisty, każdemu z nich niezależnie od odszkodowania przysługującego małżonkowi lub dzieciom (art. 14 ust. 3 ustawy);

- **64 399 zł**, jeżeli do jednorazowego odszkodowania są uprawnieni tylko członkowie rodziny inni niż małżonek lub dzieci zmarłego ubezpieczonego lub rencisty, oraz **25 044 zł** z tytułu zwiększenia tego odszkodowania przysługującego na drugiego i każdego następnego uprawnionego (art. 14 ust. 4 ustawy).

Opr. Mariusz Pilichowski



Fot. H. Sikora

„SPOŻYWCZY” VAT POWRACA

Podatki - są wszędzie, płacimy je wszyscy - nawet dzieci. To nieodłączny element naszej codzienności. Od 1 kwietnia bieżącego roku przywrócono podatek VAT na żywność w wysokości 5 %. Jako powód przywrócenia podatku podawany jest utrzymujący się trend spadkowy inflacji i spadek tempa wzrostu cen żywności.

Zerowa stawka VAT obowiązywała od 1 lutego 2022 r. Obejmowała podstawowe produkty spożywcze: owoce, warzywa, mięso, nabiał i produkty ze zbóż. Zerowy VAT na żywność miał chronić konsumentów przed galopującą inflacją, która wynosiła wówczas 9,2 % w ujęciu rocz-

nym.

Co oznacza powrót VAT na żywność wiemy doskonale sami - zapłacimy więcej za zakupy ale nie kupimy więcej. Zyska na pewno budżet, który jak wiadomo jest wiecznie pusty i potrzebuje dodatkowych źródeł dochodów. Szacunki mówią, że wpływy z VAT na żywność przyczynią się do wzbogacenia budżetu państwa o około 12 mld zł rocznie. Wszyscy jesteśmy ciekawi jak te dodatkowe środki będą zagospodarowane, obojętne tylko nie okazało się, że zostaną po prostu przez rządzących „przejedzone”.

Żywność stanowi ok. 27 % wydatków obywateli, czyli prawie 1/3

naszych dochodów przeznaczamy na jedzenie. Rocznie oznacza to, że wydamy o około 1500 zł więcej na artykuły spożywcze. Uszczupli to na pewno nasze oszczędności, które moglibyśmy np. przeznaczyć na wakacyjne wojaże.

Wszyscy eksperci zapewniają, że wzrost cen po przywróceniu VAT na żywność nie będzie odczuwalny i rozłoży się w czasie, że to był dobry moment na powrót tego podatku. Liczą, że sieci handlowe chcąc przyciągnąć klientów wezmą ten podatek na siebie i nie podniosą cen artykułów. Sami zapewne już na najbliższej wizycie w sklepie ocenimy jak VAT uszczupli nasze portfele - nawet jeśli płacimy kartą.

Piotr Pazera

KATOWICE – AIRPORT

Katowice-Pyrzowice to już kolejne lotnisko, które doczekało się połączenia z kolejową infrastrukturą. Pierwsze na mapie kolejowej było lotnisko Okęcie w Warszawie, pod którym w czerwcu 2012 r. otwarto podziemny przystanek kolejowy. W tym samym roku w grudniu został oddany do użytku przystanek końcowy Lublin Airport w Świdniku, na krótkiej linii kolejowej nr 581. Od czerwca 2013 r. pociągi zawitały także do portu lotniczego Szczecin Goleniów. We wrześniu 2015 r. zakończono ostatni etap przyłączenia lotniska w Krakowie przez uruchomienie przystanku końcowego na terenie lotniska Balice. W tym samym roku został uruchomiony przystanek przelotowy przy Gdańskim Porcie Lotniczym na trasie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.

Przyłączenie śląskiego lotniska do sieci kolejowej stało się ważne dla lokalnej społeczności. Pierwsza koncepcja uruchomienia linii kolejowej na lotnisko Katowice - Pyrzowice zakładała zbudowanie całkiem nowej trasy, która miała się odgałęziać od linii kolejowej 131 przed stacją Bytom, biegnąc obok Piekar Śląskich w kierunku lotniska, ale po ogłoszeniu konsultacji społecznych projekt ten upadł.

Już w 2009 r. ówczesny zastępca dyrektora ZLK Częstochowa pan Helmut Klabis opracował projekt połączenia lotniska przez istniejącą linię kolejową nr 182, łącząc tym Tarnowskie Góry z Zawierciem przez lotnisko. Dlatego w 2017 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe powróciła do tego projektu, ogłaszając przetarg na zaprojektowanie odbudowy linii 182. Zadanie powierzono Centrum Realizacji Inwestycji Region Śląski z siedzibą we Wrocławiu. W marcu 2018 r. podpisana została umowa na wykonanie dokumentacji. Założono, że jednotorowa linia zostanie zelektryfikowana a maksymalna prędkość pociągów podniesiona do 140 km/godz. Zdecydowano też o układzie nowych przystanków pasażerskich. Zaplanowano: Miasteczko Śląskie Centrum, Mierzęcice, Zawiercie Kądziałów oraz dwuperonowa stacja Pyrzowice Lotnisko, a także przejścia podziemne w Pyrzowicach Lotnisku.

W październiku 2020 r. PKP Polskie Linie Kolejowe podpisały umowę o wartości 660 mln zł netto, w tym 500 mln funduszy unijnych z konsorcjum Track Tec Construction Sp. z o.o oraz z INFRAKOL Sp. z o.o i Przedsiębiorstwem Budownictwa Inżynierskiego i Kolejowego Sp. z o.o na wykonanie inwestycji, a prace ruszyły w 2021 r.

Ich zakres był spory m.in. zdemontowano stare torowisko, w Miasteczku Śląskim rozebrano stare przyczółki mostowe i zamontowano nowe przęsła. Odbudowano dwie łącznice w Miasteczku Śląskim umożliwiając bezpośredni przejazd w kierunku Kalet oraz w Zawierciu umożliwiając wyjazd w kierunku Łaz.

Prace były wykonywane etapami, aby cały czas umożliwić dostęp do bocznicy kopalni Dolomitu i fabryki Electrolux. Ostatnie prace wykonano w sierpniu 2023 r. kończąc tym rewitalizację 48 kilometrowego odcinka linii 182.

24 listopada samorząd Województwa Śląskiego podpisał z Kolejami Śląskimi umowę na obsługę połączeń kolejowych na zmodernizowanej linii obsługującej lotnisko Katowice-Pyrzowice. Pociągi tego przewoźnika zaczęły kursować z nowym rozkładem jazdy od dnia 10 grudnia 2023 roku, na trasie Tarnowskie Góry-Zawiercie -Częstochowa.

Koleje Śląskie podsumowały grudniowe statystyki dotyczące linii S9. Od 10 do 31 grudnia na trasie z usług przewoźnika skorzystało blisko 25 tys. pasażerów. W planach jest także uruchomienie ruchu towarowego na tej linii na potrzeby lotniska na co wskazywały władze Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice.

Roman Kowalski

PRACA ELASTYCZNA (CZAS TO WARTOŚĆ)

Praca zdalna to temat często poruszany przez teoretyków i praktyków działów pracowniczych (HR). Taki dobrostan uzyskaliśmy dzięki uchwalonej przez Sejm RP ustawie z dnia 1 grudnia 2022 r. o zmianie ustawy - kodeks pracy oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2023 r. poz. 240), które weszły w życie z dniem 7 kwietnia 2023 r.

Z uwagi na szeroki zakres zmian ustawy skoncentrujemy się na art. 188¹ § 1 k.p., który zawiera korzystne rozwiązania dla pracowników wychowujących dziecko do 8 lat. Regulacja dla tych pracowników wprowadza nową instytucję „elastyczną organizację pracy” (EOP). Z dyspozycji tego przepisu wynika, że jest on kierowany do pracowników posiadających przynajmniej jedno dziecko w wieku do 8 lat, którzy mają prawo do złożenia wniosku o stosowanie wobec nich elastycznej organizacji pracy. Elastyczna organizacja pracy może dotyczyć:

- pracy zdalnej,
- systemu czasu pracy: przerywany (5 godzinnej pracy z częścią wynagrodzenia),
- skróconego tygodnia pracy (4 dni w tygodniu przy zwiększeniu czasu pracy np. do 10 godzin),
- pracy weekendowej (praca w okresie piątek-niedziela),
- rozkładu czasu pracy: ruchomy (indywidualne godziny rozpoczęcia pracy), indywidualny,
- obniżenie wymiaru czasu pracy.

Z przedstawionych powyżej rozwiązań mogą skorzystać rodzice pod warunkiem uwzględnienia wniosku przez pracodawcę, jednakże stosownie do art. 67¹⁹ § 6 k.p. w przypadku złożenia wniosku o pracę zdalną, a w przypadku złożenia wniosków w innym zakresie na podstawie art. 142¹ § k.p. pracodawca z urzędu uwzględnia wnioski. Powyższe przepisy dotyczą pracownika - rodzica:

- a) dziecka legitymującego się

orzeczeniem o niepełnosprawności albo orzeczeniem o umiarkowanym lub znacznym stopniu niepełnosprawności określonym w przepisach o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych,

b) dziecka posiadającego odpowiednio opinię o potrzebie wczesnego wspomaganie rozwoju dziecka, orzeczenie o potrzebie kształcenia specjalnego lub orzeczenie o potrzebie zajęć rewalidacyjno-wychowawczych, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. - Prawo oświatowe.

Zapewne na tym etapie powstanie pytanie dla czego takie rozwiązanie jest korzystne dla rodziców? Przecież i tak nie mogą „zmusić” pracodawcy do przyznania im prawa do EOP. Pracodawca w tym zakresie posiada uznanie, jednakże w przypadku uwzględnienia tylko części wniosków, pracownik wówczas chroniony jest przepisami rozdziału IIA k.p. - Równe traktowanie w zatrudnieniu i ujętymi w nich roszczeniami.

Przykładem może być fakt, że pracodawca w sposób dyskryminują-

cy odmawia jednym rodzicom zastoso-
sowania art. 188¹ k.p., a innym idzie
na „rękę”.

Kolejną zaletą nowego przepisu
jest sposób prowadzenia procedury
składania wniosku:

- wiemy co ma zawierać,
- kiedy składać taki wniosek,
- jak i kiedy zostanie rozpatrzony
przez pracodawcę.

Pracownik wychowujący dziecko
do ukończenia 8 roku życia, może
złożyć wniosek w formie papierowej
lub elektronicznej. Wniosek składa
się w terminie nie krótszym niż 21 dni
przed planowanym rozpoczęciem
elastycznej organizacji pracy. Pracodawca
ma obowiązek poinformowania
pracownika w postaci papierowej
lub elektronicznej o uwzględnieniu
wniosku lub o przyczynie odmowy.
Ponadto informuje o innym możliwym
terminie zastosowania elastycznej
organizacji pracy od tego złożonego
we wniosku. Termin odpowiedzi to 7
dni od dnia otrzymania wniosku.

Nie należy zapominać, że korzy-
stając z elastycznego czasu pracy,
można w każdym czasie złożyć wniosek
w postaci papierowej lub elek-
tronicznej o powrót do poprzedniej
organizacji pracy. I tym razem pracodawca
po rozpatrzeniu wniosku in-

formuje pracownika w formie wyżej
przedstawionej o uwzględnieniu lub
odmowie, jak również o możliwym
terminie powrotu do pracy. W przy-
padku braku odpowiedzi w powyż-
szym terminie pracodawca może
zostać pociągnięty do odpowiedzial-
ności wykroczeniowej na podstawie
art. 281 § 1 pkt 5a k.p.

Przed 7 kwietnia 2023 r. ustawo-
dawca „zapomniał” o powyższych
regulacjach. Brak takich zapisów
powodował, że pracownicy składają-
jąc wniosek np. o okazjonalną pracę
zdalną nie mieli żadnej podstawy
opartej na przepisach kodeksu pra-
cy.

Podsumowując można zadać so-
bie pytanie czy praca elastyczna to
dobre rozwiązanie?. Następne pyta-
nie to jakie korzyści wynikają z takiej
formy realizacji pracy dla pracowni-
ka i zyski dla pracodawcy?.

W mojej ocenie pracownik dzięki
pracy w zaciszu domowym zyskuje
ograniczenie wydatków związanych
z podróżą, oszczędność czasu, co
zwłaszcza ma znaczenie dla osób
dojeżdżających z okolicznych miej-
scowości. Efektem oszczędności fi-
nansowych i czasowych dojazdów
to: dodatkowy czas dla rodziny, na
kulturę, hobby, sport, a co najważ-

niejsze do pracy wstaje bardziej wy-
poczęty.

Nie ulega wątpliwości, że po-
wyższe regulacje prawne budzą nie-
pokój wśród pracodawców. Przepisy
mogą dotyczyć kilkuletnich okre-
sów modyfikacji organizacji pracy.
Jednak elastyczność zatrudnienia
niewątpliwie może być atutem, za
pomocą którego pracodawca może
przyciągnąć kandydatów, zwiększa-
jąc swoją atrakcyjność oferty na ryn-
ku pracy.

Andrzej Van-Selow

UBEZPIECZENIE OC W PRAKTYCE

W życiu zdarzają się nam różne nie-
przewidywalne sytuacje, zarówno pry-
watnie jak i zawodowo. Konsekwencje
są dla nas często bolesne finansowo.
Nikt nie planuje oczywiście takich zda-
rzeń ale każdy z nas ma świadomość,
że istnieje ryzyko.

Wiemy, zwłaszcza pracując jako ko-
lejarze, że straty spowodowane wypad-
kami mogą być na poziomie wielomilio-
nowych kwot. Spłacenie takiej kwoty
jest dla nas po prostu nieosiągalne.

Na szczęście jest też możliwość
ubezpieczenia się na wypadek takich
sytuacji i wówczas jesteśmy odciążeni.
Mowa oczywiście o składce na ubez-
pieczenie OC.

Jest to niewielka kwota przekazy-
wana co miesiąc z naszego wynagro-
dzenia ale potrafi załatwić naprawę
wielkie sprawy. W przypadku naszej
koleżanki, która spowodowała wypo-
dek podczas służby właśnie to ubez-
pieczenie uratowało jej budżet domo-
wy przed ruiną.

Składka wynosi zaledwie 4 zł mie-
sięcznie ale jej moc jest nieoceniona
w przypadku nieszczęśliwego zdarze-
nia. Dzięki temu, że do ubezpieczenia
przystępuje duża ilość pracowników
wysokość składki jest naprawdę niska.

Wszyscy pracujemy dbając o bez-
pieczeństwo, przestrzegając procedur
ale ryzyko zawsze jest i warto być za-
bezpieczonym tak na wszelki wypadek.

Więcej na: www.plk.ksk.org.pl

Klikając: TUZ Ubezpieczenia – ulotka
informacyjna.

Piotr Pazera

W INTERESIE NAS WSZYSTKICH

W dniu 10 maja 2024 r. NSZZ „So-
lidarność” organizuje w Warszawie
manifestację przeciwko Zielonemu Ła-
dowi. Sekcja Zawodowa Infrastruktury
Kolejowej NSZZ „Solidarność” apeluje
o maksymalną mobilizację i o jak naj-
lichnieszy udział w proteście. Szczególnie
zachęcamy do uczestnictwa eta-
towych działaczy związkowych, którzy
jak nikt inni powinni pamiętać, że człon-
kowstwo w związku to nie tylko prawa,
ale też obowiązki.

Jak podkreślono w § 15 statutu na-
szej organizacji, członek NSZZ „Soli-
darność” jest zobowiązany solidarnie
uczestniczyć w takich wydarzeniach
– akcjach podejmowanych przez
związek. Trudno sobie wyobrazić, że
w takim proteście zabraknie przewod-
niczących organizacji zakładowych
i międzyzakładowych, nie mówiąc już
o Radzie SZIK.

Przypominam, że manifestacja
przeciwko Zielonemu Ładowi dotyczy

każdego z nas, niezależnie od zakła-
du z którego się wywodzi, niezależnie
od wieku, niezależnie od miejsca
zamieszkania. Zielony Ład uderza
w każdą polską rodzinę, nasze zakła-
dy i miejsca pracy poprzez drogą ener-
gię i kolejne zakazy, które pod płaszczy-
kiem ochrony klimatu doprowadzą
nas do utraty własności.

Politycy i Elity brukselskie pono-
szą winę za to, że jesteśmy zmuszeni
borykać się z Zielonym Ładem. Teraz
euroentuzjaści próbują się wybie-
lać, ale nie należy im ufać. Musimy
walczyć własnymi siłami, starać się
o jak najszerze wsparcie społeczne.
Dlatego oczekujemy od działaczy
związkowych szczególnej aktywności
w tym obszarze. Razem możemy po-
wstrzymać to szaleństwo.

*W imieniu Prezydium
Rady SZIK NSZZ „Solidarność”
Henryk Sikora*

WYDAWCA: Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa; tel.: 22 473 26 82, www.plk.ksk.org.pl. Redaguje zespół: Henryk Sikora, Zdzisław Jasiński, Piotr Pazera, Olga Wieczorek, Mirosław Ośmiałowski, Roman Kowalski, Andrzej Van-Selow

DRUK I SKŁADANIE: Agencja Reklamowo-Wydawnicza NAVIA s.c. Halina Cygnarowicz, Anna Tereszyńska, ul. Wojewódzka 24/3, 40-026 Katowice; tel.: 32 782 61 62, www.navia.pl. Koordynator projektu: Anna Tereszyńska.

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania zmian tytułów i w tekstach.

ZAGADKA

Od kiedy przywrócono VAT na żywność?

Nagrody rozlosujemy wśród osób, które prawidłowe odpowiedzi nadesłały do 25 kwietnia 2024 r.: na kartkach

pocztowych pod adresem SZIK NSZZ „Solidarność”, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa lub pocztą elektroniczną plk@ksk.org.pl z dopiskiem „Zagadka 202”, podaniem adresu, pod który wysłać nagrodę oraz wyraźnym wyrażeniem zgody na umieszczenie w naszym biuletynie związkowym

(w przypadku wylosowania nagrody swojego imienia, nazwiska oraz miejscowości zamieszkania.

Za prawidłową odpowiedź na zagadkę z numeru 201. nagrodę wylosował **Miroslaw Śleziński** z Czechowic-Dziedzic. **Gratulujemy.**

Red

III TURNIEJ

PIŁKI NOŻNEJ

O PUCHAR SEKCJI ZAWODOWEJ
INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

NSZZ
Solidarność



7 CZERWCA 2024

ZDUŃSKA WOLA UL. DOLNA 41

W trakcie turnieju zapewniamy:

całodzienne wyżywienie i napoje, opiekę medyczną i ubezpieczenie NW,
puchary dla najlepszych drużyn oraz limitowane koszulki turniejowe
dla zawodników, obsługę muzyczną i profesjonalną oprawę obiektu.

Organizatorem wydarzenia jest:

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
e-mail: plk@ksk.org.pl