

2016

W NUMERZE

- Przeczytane
.....Str. 2-3
- Nasze sprawy
.....Str. 3-4
- Ogłoszenie
.....Str. 4

**Wszystkiego najlepszego
w Nowym 2016 Roku**



Najserdeczniejsze życzenia urodzinowe dla:

Sekcja Herby Nowe:

- ✿ Antoni Byczak
- ✿ Bożena Leszczyk
- ✿ Wojciech Sowa

Sekcja Głiwice:

- ✿ Wiesława Dudek
- ✿ Adam Fojcik
- ✿ Wiesława Grabowska
- ✿ Zbigniew Idczak
- ✿ Łucjan Jonecko
- ✿ Wiesława Kijek
- ✿ Jolanta Konopka
- ✿ Marta Kuczak
- ✿ Damian Siemieńczuk
- ✿ Wiesława Sochacka
- ✿ Marianna Zawalska

Sekcja Tarnowskie Góry:

- ✿ Mirosława Broł
- ✿ Janusz Grył
- ✿ Agnieszka Kasprzak
- ✿ Jarosław Kuder
- ✿ Grażyna Nowakowska
- ✿ Lucyna Piątek
- ✿ Bożena Skop
- ✿ Ireneusz Szastok
- ✿ Barbara Walczak

Sekcja Racibórz:

- ✿ Michał Rusok



*Marzeń o które warto walczyć.
Radości, którymi warto się dzielić,
przyjaciół z którymi warto być
i nadziei bez której nie da się żyć.*

To nasza przyszłość ????

Jak wszyscy zauważyli, po maratonie wyborczym z tego roku, zmieniła się nam za oknem rzeczywistość. „Nowe” idzie szerokim frontem, zmiatając po drodze wszelkie przeszkody. „Nowe” zawitało też na kolej, na razie w postaci dymisji poszczególnych Prezesów, a w najbliższej przyszłości.....? No cóż tego jeszcze do końca nie wiemy, jednak można założyć, że zmiany będą. Świadczą o tym chociażby różnego rodzaju publikacje traktujące o możliwych kierunkach tych zmian w niedalekiej perspektywie. Czy tak będzie? Zobaczmy. Dlatego, naszym zdaniem, warto zapoznać się z tekstem, który zamieszczamy poniżej, bo to może być właśnie nasza najbliższa przyszłość.

PL.2020 – nowy plan dla kolei.

Połączenie PKP PLK i PKP SA w Nowe PKP, utworzenie rządowej agencji ds. kolei i wspólny bilet na wszystkie przejazdy kolejowe – to najciekawsze punkty obszernego programu, który przygotowali związani z PiS eksperci pod przewodnictwem Andrzeja Wacha, byłego prezesa PKP SA. Zespół ekspertów, analityków rynku kolejowego i menadżerów branży Kolejowej z sektora prywatnego i publicznego po ponad półrocznych pracach przygotował wstępny plan dalszego rozwoju kolei w Polsce pod nazwą KolejPL2020. Program zaprezentowali dziś w Warszawie jego autorzy: były prezes PKP Andrzej Wach (obecnie PORR Polska Construction), były prezes PKP Intercity Janusz Malinowski (Łódzka Kolej Aglomeracyjna), były prezes PKP Polskie Linie Kolejowe Zbigniew Szafranski (Instytut Kolejnictwa), były prezes Cargospedu Daniel Ryczek (RailLogix B.V.) oraz były prezes PKP Informatyka Marcin Trzaska (Stowarzyszenie Inicjatywa dla Infrastruktury). Inicjatorem stworzenia projektu był Andrzej Wach, ale impuls wypłynął z kręgów PiS. Choć grupa ekspertów zastrzega, że nie jest to program ministra Adamczyka, to zaznacza że minister go zna i popiera. Celem publikacji jest wywołanie merytorycznej dyskusji o docelowej wersji programu. - Nie jesteśmy obecnie w strukturach grupy PKP, każdy ma swoje życie zawodowe, ale chcemy pomóc określić jak kolej ma wyglądać za pięć lat – mówi Andrzej Wach. Jak podkreślał, program jest rozwinięciem zapisów programu PiS i będzie odniesieniem w dyskusji nad docelową wersją planu. Celem planu jest dogonienie przez Polskę poziomu Unii Europejskiej w efektywności i nowoczesności przewozów kolejowych.

Zwiększyć rolę kolei.

Dotąd wszystkie programy strategiczne dotyczące kolei zakładały jej ograniczanie. My przedstawiamy projekt programu, który oznacza rozwój kolei – podkreślił Zbigniew Szafranski. Autorzy chcą osiągnąć konkretne cele: zwiększyć liczbę pasażerów o 90 mln, poprawić efektywność wydatkowania środków unijnych i zwiększyć efektywność wykorzystania linii kolejowych. Jak zaznaczają, Polska jest w tym aspekcie dopiero na 14. miejscu w Unii Europejskiej. krajów UE. Polska uruchamia 11 par pociągów w dobie na przeciętnej linii kolejowej, a średnia dla UE to 22 pociągi. Chcemy stworzyć architekturę organizacyjną i finansową dla funkcjonowania kolei. Przyszedł czas na to, żeby stworzyć docelowe rozwiązania, a nie doraźne oddziaływania – mówił Wach. Jak podkreślił, program przygotowały te same osoby, które odpowiadały za uruchomienie w 2007 roku inicjatywy związanych z organizacją przewozów podczas Euro 2012. Stąd skojarzenia nazwy projektu PL 2020 z Mistrzostwami Europy. Autorzy podkreślają, że należy natychmiast przyspieszyć realizację inwestycji kolejowych, ponieważ w najbliższej perspektywie unijnej do wydania jest 67 mld złotych. A już teraz poślizg w jej realizacji liczy dwa lata. Zwiększenie sprawności realizacji inwestycji ma się odbyć m. in. poprzez ustabilizowanie rynku wykonawców, usprawnienie wewnętrznego procesu podejmowania decyzji przez służby zarządcy, wprowadzenie standardowych wzorów specyfikacji, OPZ i umów oraz utworzenie Spółki „PKP Inżynier” do prowadzenia nadzoru inwestorskiego w imieniu zarządcy.

Jedno Nowe PKP.

Jednym z najważniejszych punktów propozycji jest głębokie przekształcenie PKP SA – poprzez przeniesienie majątku niezbędnego do obsługi pasażerów do PKP PLK i utworzenie z obu spółek nowego, silnego podmiotu zarządzającego kompletną infrastrukturą kolejową o roboczej nazwie Nowe PKP. Nowa spółka w całości zarządzałaby infrastrukturą i prowadziła ruch kolejowy. Jednocześnie wyłączone z PKP zostałyby funkcje właścicielskie, które przejąłoby ministerstwo. Linie i tereny kolejowe, po pozbyciu się zbędnych nieruchomości, przeszłyby na własność Skarbu Państwa, a np. dla projektów deweloperskich, zarówno w formule PPP, jak i we współpracy z samorządami, powierzane byłoby tworzonemu podmiotom celowym. Autorzy zakładają też odzyskanie kontroli nad majątkiem energetycznym kolei. Z Nowego PKP wyłączono by jednak inwestycje.

Super agencja ds. kolei.

Według założeń propozycji, funkcje operacyjne, wykonywane obecnie przez Ministerstwo Transportu względem zarządców i przewoźników przejąłaby Agencja Rozwoju Transportu Kolejowego (ARTK). Miałaby ona szereg kluczowych funkcji i odpowiadała za funkcjonowanie sektora kolejowego a być może całego sektora transportu (to jedna z kwestii, którą autorzy chcą poddać do dyskusji). Pierwszą funkcją ARTK byłoby wprowadzenie nowego modelu kształtowania stawek dostępu do torów z obecnego kosztowego na model rynkowy. Model, w którym wysokość stawek dostępu jest bezpośrednio powiązana z kosztami po stronie PKP PLK nie sprawdził się – uważa były prezes spółki zarządzającej infrastrukturą Zbigniew Szafranski. Jak wskazuje, stawki dostępu powinny być elementem strategii transportowej kraju, ponieważ ich wysokość kształtuje popyt na usługi przewozowe. Preferencyjne stawki dla wybranych towarów czy kierunków przewozu byłyby jednym z elementów poprawienia konkurencyjności kolei. Zadaniem ARTK byłoby także planowanie i zamawianie przewozów o charakterze usługi publicznej, zawieranie umów z przewoźnikami, czy rekompensaty ulg ustawowych. Obowiązkiem ARTK będzie racjonalizacja poziomu wypłacanych rekompensat, zarówno przez motywowanie beneficjentów rekompensat do obniżki kosztów, jak też pobudzanie potoku pociągów na sieci kolejowej przez odpowiednie kreowanie poziomu stawek dostępu do infrastruktury.

Jeden bilet na całą podróż.

Wprowadzenie wspólnego biletu dla wszystkich połączeń pasażerskich jest przez autorów programu wskazywany jako jeden z punktów, który należy zacząć wprowadzać natychmiast. Te obowiązki miałaby na siebie wziąć PKP Informatyka – powiększona o działy IT przejęte z PKP Polskie Linie Kolejowe. Do udziału w centralnym systemie biletowym byłiby związani

wszyscy przewoźnicy – łatwo to uzyskać, ponieważ korzystają oni z publicznego dofinansowania czy zwrotów ulg. Operatorzy kolejowi w swojej gestii mieliby sprzedaż biletów, ale to PKP Informatyka dostarczałaby im narzędzia do wpięcia się do systemu. Jak tłumaczy Marcin Trzaska z Inicjatywy Dla Infrastruktury, opracowanie nowego systemu potrwa maksymalnie trzy lata.

Silni przewoźnicy narodowi i pool taborowy.

Autorzy podkreślają, że samorządowi przewoźnicy sprawdzili się i należy wspomagać samorzady w ich rozwoju oraz usamodzielniać SKM Trójmiasto. Przewidują miejsce na rynku zarówno dla PKP Intercity (w przyszłości być może wprowadzonego na giełdę), jak i Przewozów Regionalnych. Ta spółka miałaby utworzyć w swoich ramach ogólnodostępny pool taborowy. Jak tłumaczy Janusz Malinowski, wiceprezes ŁKA, wypożyczalnia taboru pozwoliłaby przewoźnikom samorządowym na większą elastyczność w kształtowaniu oferty, ponieważ zwiększenie przewozów nie wiązałoby się z koniecznością zakupu taboru na 30 lat. Mamy też jasne sygnały, że właśnie poprzez poole taborowe będzie najłatwiej aplikować o unijne środki na tabor w nowej perspektywie unijnej – dodaje Zbigniew Szafrąński. Planowane inwestycje w tabor dalekobieżny i regionalny sięgają odpowiednio 4 i 5 miliardów złotych. Ważna ma być również rola PKP Cargo, jako spółki wiodącej. Autorzy nie przewidują zmian właścicielskich ani tego przewoźnika, ani PKP LHS, ale ich rozwój ma wspomóc ożywienie transportu towarów. Jednym z elementów realizacji tego celu ma być uproszczenie korzystania z bocznic przez prywatne firmy, bo obecny model ogranicza dostęp do kolei. Z prawie 3 tys. punktów załadunkowych na sieci zaledwie 1100 jest zdolnych do przyjęcia pociągów, a tylko połowa z nich jest wykorzystywana. Rewitalizacja bocznic byłaby dofinansowywana przez Skarb Państwa. – Przedsiębiorstwa bardzo dbają o każdą wydaną przez siebie złotówkę, nawet jeżeli drugą dołożyło państwo – wskazuje Andrzej Wach.

Powrót do KDP.

Jak podkreślił Wach, zawieszenie projektu budowy Kolei Dużych Prędkości było błędem, z którego trzeba jak najszybciej się wycofać. Mimo przyjętego przebiegu trasy, na działkach po których w przyszłości ma przebiegać szybka kolej wydawane są warunki zabudowy. Autorzy postulują powrót do projektu i rozpoczęcie procesu wykupu działek. Nie przesadzamy, kiedy powstanie linia Ygrek ale nie ma wątpliwości, że przy budowie w kraju setek kilometrów autostrad jedna kolejowa „autostrada” jest potrzebna – mówi Wach. Jak dodaje Janusz Malinowski, w perspektywie roku 2030 czasy przejazdu oferowane przez kolej w standardzie 160 km/h nie będą atrakcyjne, ponieważ by wygrać z samochodami, czas przejazdu koleją musi być mniejszy o 40 procent.

Finansowanie kolei.

W zakresie finansowym koncepcja zakłada również przeorganizowanie Funduszu Kolejowego, do którego trafiłyby wszystkie środki z budżetu państwa i – być może – także opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej. Fundusz zapewniłby w ten sposób wszystkie środki państwowe potrzebne na kolej, w tym dotacje do przewozów, utrzymania infrastruktury czy pieniądze na inwestycje. Jedną z korzyści byłoby to, że środki na inwestycyjne nie „przepadałyby” w przypadku niewykorzystania w danym roku budżetowym.

Bezpieczeństwo na wzór brytyjski.

Jedną z bolączek obecnego systemu wskazanych przez Zbigniewa Szafrąńskiego jest to, że na sieci obowiązują oddzielne instrukcje wszystkich podmiotów kolejowych i trudno sprawdzić ich spójność. Zdaniem zespołu przepisy bezpieczeństwa powinny być opracowywane przez podmiot wzorowany na brytyjskim Railway Safety & Standards Board lub polskiej Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Przepisy miałyby rangę rozporządzenia – Chodzi o to, żeby nie powstawały mechanizmy pozwalające oszczędzać na kwestiach bezpieczeństwa – tłumaczy Szafrąński. Kolejnym założeniem związanym z bezpieczeństwem jest centralna ewidencja czasu pracy maszynistów.

Program do dyskusji.

Mimo obszernego tematu prezentacji, autorzy podkreślali, że przedstawiony przez nich program to na razie zarys, który chcą poddać do dyskusji. To podejście ma stać w opozycji do dotychczasowych działań, w których konsultacje społeczne przeprowadzano na końcu. – Nie mamy monopolu na jedyne słuszne rozwiązania. Czekamy na wszystkie uwagi – zapewnił na koniec Andrzej Wach.

(źródło: Jakub Madryas, Rynek Kolejowy)

Tematyka spraw zgłaszanych nam przez Was, jako problemy do rozwiązania jest różna. Tak i różny jest sposób ich rozwiązywania. Czasami wystarcza interwencja na szczeblu zakładu, a czasami niezbędna jest interwencja poprzez struktury naszego związku w Warszawie. Jednym z takich tematów jest wzrost wynagrodzeń tak przyszłorocznych, jak i na kolejne lata. Jako związek wystąpiliśmy w tej sprawie już w październiku. Odpowiedź, którą zamieszczamy poniżej, nie jest satysfakcjonująca, ale też nie zamierzamy na niej tego tematu zakończyć. O postępach w tej istotnej dla nas sprawie będziemy Was informować. Kolejną sprawą, która wzbudzała emocje było planowanie urlopów i decyzje podejmowane przez naczelników sekcji, odpowiedź w tej kwestii również zamieszczamy.

Sebastian Biernat
Wiceprzewodniczący
Sektora infrastruktury ZZDR PKP

W odpowiedzi na pismo nr SI ZZDR PKP TOIJO/10/15 z dnia 29.10.2015 r. w sprawie wypracowania nowego porozumienia w sprawie zasad wzrostu wynagrodzeń pracowników Spółki, uprzejmie informuje, że w chwili obecnej rozpoczęcie powyższych rozmów nie jest możliwe z uwagi na planowanie budżetu Spółki na 2016 r. Z tego powodu przedwczesne jest ustalenie ewentualnych możliwości Spółki w obszarze wynagrodzeń, szczególnie w kontekście kontynuacji pracy nad nowym systemem wynagradzania w roku 2016. Jednocześnie informuję, że Pracodawca jest gotowy powrócić do rozmów w temacie ustalenia zasad podwyżki wynagrodzenia na kolejne lata. Przewidujemy, że wypracowane ze stroną społeczną nowe zasady

wynagradzania pozwolą na stworzenie spójnych i sprawiedliwych rozwiązań dla wszystkich pracowników, zapewniając jednocześnie przewidywalność i stabilizację Spółki w obszarze plac.

Z-ca Dyrektora Biura
Magdalena Jończyk

Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP
w Tarnowskich Górach

W odpowiedzi na w/w pismo dotyczące planowania urlopów wypoczynkowych na 2016 rok przez pracowników Sekcji Eksploatacji Tarnowskie Góry informuje, że Kierownictwo Sekcji Eksploatacji w dniu 13.11.2015r. wystosowano polecenie nr 7/2015 anulujące treść: polecenia nr 6/2015 2 dnia 23.10.2015r. Kierownictwo ISE Tarnowskie Góry w poleceniu nr 7/2015 wyjaśnia jednocześnie, że poprzednie polecenie było skierowane do pracowników ze względu na otrzymane od nich propozycje urlopowe na 2016 rok, w których nastąpiła kumulacja urlopów w tym samym terminie, co powodowałoby konieczność zamknięcia posterunku. Z treści Art. 163 § 1 Kp wynika, że urlopy powinny być udzielane zgodnie z planem urlopów, który sporządza pracodawca na podstawie wniosków pracowników oraz mając na uwadze konieczność zapewnienia normalnego toku pracy na posterunku. Zaplanowane urlopy wypoczynkowe w tym samym terminie przez kilku pracowników na jednym posterunku utrudniają pracodawcy opracowanie planu urlopów i harmonogramów pracy. Kierownictwo ISE Tarnowskie Góry przekazało informacje, że wszystkie wnioski pracowników zostały dostarczone do Sekcji i obecnie podlegają weryfikacji względem potrzeb pracowników oraz pracodawcy. Ze sporządzonym przez pracodawcę planem urlopów wypoczynkowych pracownicy zapoznają się dowodnie w terminie do 30.11.2015r, który następnie będzie przekazany do podpisu sekcijnym przedstawicielom organizacji związkowych.

Dyrektor Zakładu
Wojciech Kwiatkowski

Poniżej zamieszczamy wymiar czasu pracy i terminy dni wolnych zawartych w załączniku do Decyzji Dyrektora ZLK Tarnowskie Góry. **WYMIAR CZASU PRACY I TERMINY DNI WOLNYCH OD PRACY W 2016 ROKU DLA ZAKŁADU LINII**

KOLEJOWYCH W TARNOWSKICH GÓRACH

L.p	Miesiąc	Wymiar czasu pracy	Ilość dni wolnych od pracy wynikających z:		Terminy dni wolnych wynikających z:		Uwagi
			Przypadających niedziel i świąt	Przeciętnie pięciodniowego tygodnia pracy	Przypadających niedziel i świąt	Przeciętnie pięciodniowego tygodnia pracy	
1	Styczeń	152	7	5	1,3,6,10,17,24,31	2,9,16,17,23,30	
2	Luty	168	4	4	7,14,21,28	6,13,20,27	
3	Marzec	176	5	4	6,13,20,27,28	5,12,19,26	
4	Kwiecień	168	4	5	3,10,17,24	2,9,16,23,30	
5	Maj	160	7	4	1,3,8,15,22,26,29	7,14,21,28	
6	Czerwiec	176	4	4	5,12,19,26	4,11,18,25	
7	lipiec	168	5	5	3,10,17,24,31	2,9,16,23,30	
8	Sierpień	176	5	4	7,14,15,21,28	6,13,20,27	
9	Wrzesień	176	4	4	4,11,18,25	3,10,17,24	
10	Październik	168	5	5	2,9,16,23,30	1,8,15,22,29	
11	Listopad	152	6	5	1,6,11,13,20,27	5,12,19,25,26	
12	Grudzień	168	5	5	4,11,18,25,26	3,10,17,24,31	
x	Razem rok	2008	61	54			

W MAJU NA MAZURY

Serdecznie zapraszamy na weekendowy wyjazd autokarem na Mazury, w dniach 20-23 maj 2016 r (piątek – poniedziałek).

W programie m.in.:

- pobyt weekendowy nad jeziorami mazurskimi (miejsowość Piecki),
 - zwiedzanie: Sejmu i Senatu RP w Warszawie, muzeum kolejnictwa w Elku, przejazd zabytkową kolejką wąskotorową z piknikiem, historyczna twierdza Boyen w Giżycku, Sanktuarium Maryjne w Świętej Lipce wraz z koncertem organowym, zwiedzanie Mrągowa i Mikołajek, zwiedzanie Sanktuarium Maryjnego w Gietrzwałdzie, pola grunwaldzkie, na których rozegrała się „bitwa pod Grunwaldem”
 - 3 godzinny rejs statkiem po największym jeziorze w Polsce – Jez. Śniardwy,
 - pobyt w parku wodnym TROPIKANA w Hotelu Gołębiowski w Mikołajkach z jacuzzi, saunami i innymi atrakcjami.
- Cena: 530 zł/osoba (przy zapisie 51 osób – pełny autokar). Cena obejmuje: przejazd autokarem LUX z TV oraz WC, zakwaterowanie w OW Piecki w pokojach 4 osobowych (z pełnym węzłem sanitarnym, TV, czajnik, szklanki) z wyżywieniem (śniadania, obiadokolacje, uroczysta kolacja na rozpoczęcie z muzyką), bilety wstępu na wszystkie w/w atrakcje, opieka pilota, przewodnik na miejscu, opłata klimatyczna

Zapisy przyjmuje kol. Marcin Wypych, tel. 537 607 999 do 31 marca 2016 r.

przy zapisie podajemy adres e-mail. Szczegółowy plan wycieczki będzie podany indywidualnie!

Możliwość otrzymania faktury za pobyt w Ośrodku Wczasowym do rozliczenia!



Biuletyn redaguje:
Janusz Waloczyk
<http://www.mkrzzdrpkp.tgory.pl/>



719-1350
MKR ZZDR PKP
przy ZLK T. Góry