

Najserdeczniejsze życzenia urodzinowe dla:



W NUMERZE.



Nasze sprawy

.....Str.2-3



Warto wiedzieć

.....Str.3-4

Sekcja Tarnowskie Góry:

- ✦ Mariola Cieśla
- ✦ Grzegorz Duljasz
- ✦ Patryk Gendera
- ✦ Jan Janik
- ✦ Marcin Koprowski
- ✦ Henryk Pawliczek
- ✦ Waclaw Sitarz
- ✦ Krzysztof Sowa
- ✦ Joanna Srebro
- ✦ Marcin Stańczewski
- ✦ Arkadiusz Stroba

Sekcja Rybnik:

- ✦ Stefania Kania
- ✦ Grażyna Przychodźka

Sekcja Herby Nowe:

- ✦ Grażyna Bawor
- ✦ Dorota Błaszczyk
- ✦ Waclaw Leszczyński
- ✦ Jadwiga Martula
- ✦ Józef Węgiel

Sekcja Gliwice:

- ✦ Adam Bijak
- ✦ Alina Bulanda
- ✦ Zbigniew Jakubowski
- ✦ Anna Prejzner
- ✦ Barbara Łomża
- ✦ Magdalena Łój
- ✦ Kamil Nogiec

Sekcja Racibórz:

- ✦ Irena Muzykant



Są dni, które pamiętać należy, te, które w sercu będą zapisane. Wraz z nimi słowa - życzenia, ciepłe i piękne.. Po prostu życzenia szczęścia, w każdej życia dziedzinie, niech będzie jak kwiat wiecznie kwitnący, niech nigdy przynigdy nie minie. Lecz do życzeń i radę małą dołączyć wypada: szczęścia należy pragnąć, bo do pragnących przychodzi.

Podstawowym zadaniem związków zawodowych jest obrona interesów pracowników i działanie na rzecz poprawy ich sytuacji. Do najważniejszych zadań należy dbałość o bezpieczeństwo i higienę pracy oraz reagowanie na zgłaszane problemy. Dzwonicie do nas prosząc o interwencję w różnego rodzaju sprawach i to niezależnie od przynależności związkowej, co nas bardzo cieszy. Świadczy to o tym, że zdążyliście się przekonać, iż zawsze reagujemy na nieprawidłowości przez Was zgłaszane i staramy się pomagać w rozwiązywaniu wszelkich problemów. Poniżej zamieszczamy niektóre z naszych wystąpień.

Pan Dyrektor

ZLK Tarnowskie Góry

W nawiązaniu do pisma 05/J/2017 z dnia 0.02.2017r. oraz odpowiedzi na to pismo Nr IZPRA-0703-11/2017 z dnia 06.03.2017r. oraz na skutek interwencji pracowników Międzyzakładowa Komisja Rejonowa Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP przy Zakładzie Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach wnioskuję o:

1. **ISE Gliwice.** Jak wspominaliśmy w w/w piśmie **posterunek Zabrze Makoszowy Kopalnia**, od miesiąca stycznia bieżącego roku, został pozbawiony wody bieżącej. Woda spożywcza, jak i użytkowa jest dostarczana przez sekcję. Jednak zapewnienie wymaganej ilości tejże wody jest dla wszystkich kłopotliwe. Z otrzymanej odpowiedzi wynika, iż IZ Tarnowskie Góry pismem nr IZDKh-22/30/2017 z dnia 01.03.2017 roku wystąpił do Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji w Zabrzu o podanie warunków technicznych podłączenia do sieci wodociągowej. A po otrzymaniu warunków zostanie sporządzony kosztorys na podstawie, którego zgodnie z możliwościami finansowymi zakładu zostanie podjęta decyzja o realizacji robót związanych z wykonaniem przyłącza. Prosimy o przedstawienie nam informacji, na jakim etapie znajduje się wykonanie tego przyłącza.

2. **ISE Gliwice.** W podobnej sytuacji jest **Posterunek Nr 12**. IZ Tarnowskie Góry pismem nr IZDKh-222/31 / 2017 z dnia 01.03.2017r. wystąpił do Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji w Rudzie Śląskiej z zapytaniem o warunki techniczne podłączenia do sieci wodociągowej. Na podstawie otrzymanych warunków zostanie wykonana wycena budowy przyłącza, która będzie podstawą do podjęcia decyzji o wszczęciu procedury wykonania przyłącza. W tym przypadku również prosimy o przedstawienie nam informacji, na jakim etapie znajduje się wykonanie tego przyłącza.

3. **ISE Gliwice.** Kolejnym posterunkiem pozbawionym, od stycznia tego roku, bieżącej wody jest **posterunek GSB** na stacji Gliwice Sośnica. I w tym przypadku prosimy o informację, na jakim etapie znajduje się rozwiązanie tego problemu.

4. **ISE Gliwice. Posterunek Ruda Bielszowice.** Jak wspominaliśmy w poprzednim piśmie, istotnym elementem pracy na tym posterunku jest współpraca z kopalnią Bielszowice. Wykonywana tam jest ogromna ilość jazd manewrowych. Dużym utrudnieniem jest brak łączności, pomiędzy naszymi pracownikami, a maszynistą oraz obsługą wykonującą te manewry. Jazdy odbywają na podstawie omówienia pracy manewrowej z dyżurnym ruchu z posterunku kopalnianego, co jest niewystarczające i może często prowadzić do sytuacji niebezpiecznych. Z otrzymanej odpowiedzi wynika, iż w związku z brakiem radiotelefonu sieci manewrowej zapewniającej łączność pracowników posterunku RBi i RBi1 z pracownikami posterunku ruchu Kopalni Bielszowice oraz w celu zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu pociągów (jazdy manewrowych) IZ Tarnowskie Góry wystąpi do oddziału kolejowego KWK Bielszowice o doposażenie w/w posterunków w radiotelefony sieci manewrowej KWK Bielszowice. W związku z tym prosimy o informację w przedmiotowej sprawie.

5. **ISE Gliwice. Posterunek GLC.** Na wskazanym posterunku w październiku 2016 roku, uległ uszkodzeniu i nie działa klimatyzator. Prosimy o jego naprawę.

6. **ISE Gliwice. Posterunek RCA** w stacji Ruda Chebzie. Dużym problemem, często zgłaszanym na tym posterunku, jest utrudniona obserwacja wskazań pulpitu. Powodem jest usytuowanie tego posterunku i jego duże nasłonecznienie. Najprostszym rozwiązaniem jest montaż rolet lub żaluzji. To w znacznym stopniu poprawi bezpieczeństwo prowadzenia ruchu pociągów, jak i komfort pracy. Dlatego wnosimy o ich montaż.

Janusz Waloszczyk

W ostatnim czasie sporo kontrowersji wzbudziło działanie pracodawcy dotyczące podpisywania „Porozumień zmieniających warunki umowy o pracę” i wprowadzanie do umowy klauzul o „zakazie konkurencji” oraz zakaz ujawniania osobom trzecim informacji o płacach danego pracownika. Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP, mając wiele wątpliwości natury prawnej, przyjął stanowisko, iż należy się powstrzymać z podpisywaniem tych umów, do czasu wyjaśnienia tych wątpliwości. To, że mieliśmy rację stanowi fakt, iż Zarząd Spółki, wraz z działem prawnym przygotowuje nowy tekst tego porozumienia zmieniającego.

Prezes Zarządu Spółki PKP PLK S.A.

Pan Ireneusz Merchel

W nawiązaniu do pisma IPR6-0703-43/17 z dnia 17 marca 2017 Zarząd Sektora Infrastruktury ZZDR PKP wnioskuję o zaprzestanie wręczania oraz wycofanie z akt pracowniczych wszystkich dotychczas podpisanych „Porozumień zmieniających warunki umowy o pracę” wprowadzających do umowy klauzule o „zakazie konkurencji” oraz zakaz ujawniania osobom trzecim informacji o płacach danego pracownika. Jak wskazaliście Państwo w w/w piśmie *prawny obowiązek pracownika dbania o dobro zakładu pracy jest aktualny bez względu na fakt zawarcia z pracodawcą jakichkolwiek porozumień czy umów...* i tutaj nie sposób się z Państwem nie zgodzić. Tym bardziej jednak bezcelowym wydaje się postępowanie dotyczące wręczania wszystkim pracownikom omawianego „porozumienia zmieniającego”. Ponadto wskazujecie Państwo że „*powinność pracownika przestrzegania tych (zawartych w porozumieniu) zasad wynika z istoty łączącego go z pracodawcą stosunku pracy*”. Nie znajdujemy jednak podstaw prawnych do zawarcia w umowie zakazu ujawniania swojego wynagrodzenia przez pracownika osobom trzecim. Jeżeli takowe podstawy istnieją prosimy o szczegółowe ich wskazanie. Według uzyskanych opinii Państwowej Inspekcji Pracy, które przekazujemy w załączeniu, wynika wręcz, że „*obecnie obowiązujące przepisy prawa pracy nie mogą stanowić podstawy do wprowadzenia zakazu ujawniania przez pracownika własnego wynagrodzenia za pracę*”. Mając na uwadze wzmocnienie ochrony dóbr pracodawcy, opracowane i wdrożone zostały już w naszej spółce m.in. „*Zasady postępowania w kontaktach i relacjach biznesowych z interesariuszami PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ia-12*” oraz „*Polityka antykorupcyjna PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*”. Dotyczą one i zostały dowodnie przyjęte przez pracowników mających lub mogących mieć wpływ na działalność spółki w zakresie wyłaniania partnerów do współpracy jak i też późniejszej współpracy z nimi, dlatego uważamy wprowadzanie osobnych klauzul do umów za zbędne i wnioskujemy jak na wstępie o ich wycofanie.

Wiceprzewodniczący Sektora Infrastruktury ZZDR PKP

Damian Krawczyk

Informowaliśmy Was o tym, iż pracodawca w sposób nieuprawniony, pozbawia pracowników i nie wypłaca im dodatków wynikających z zapisów Art. 151¹¹ Kodeksu Pracy w nawiązaniu do Art. 147 oraz 151¹ KP. W związku z tym wystąpiliśmy do Państwowej Inspekcji Pracy. Inspektor w trakcie kontroli stwierdził wskazane przez nas nieprawidłowości. Sektor Infrastruktury ZZDR PKP wystąpił do Prezesa Zarządu PKP PLK S.A. w celu znalezienia rozwiązania tego problemu. Niestety Zarząd Spółki, mimo kilku spotkań w przedmiotowej sprawie, nie jest zainteresowany wypracowaniem kompromisu. Dlatego podjęliśmy decyzję o wszczęciu sporu zbiorowego. Zastrzegając sobie możliwość przeprowadzenia strajku. Tekst poniżej.

Prezes Zarządu PKP PLK S.A.

Pan Ireneusz Merchel

Prezydium Zarządu Sektora Infrastruktury Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP, działając na podstawie uchwały Zarządu Sektora Infrastruktury ZZDR PKP z dnia 14 marca 2017 r. nr 3/Z/2017, uchwały Prezydium Zarządu Sektora Infrastruktury ZZDR PKP z dnia 19 kwietnia 2017 r. nr 1/P/2017 oraz na podstawie art. 7 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o rozwiązywaniu sporów zbiorowych (Dz. U. Nr 55, poz. 236 z późn. zm.), żąda:

Prawidłowego naliczenia oraz wypłaty wynagrodzeń, tj. rekompensat wynikających z zapisów KP art. 151¹¹ w związku z art. 151¹ z tytułu nieudzielenia dnia wolnego w zamian za pracę w niedzielę lub święto.

Ponadto żądamy przedstawienia następujących danych i informacji:

- szczegółowych danych dotyczących liczby pracowników, ze wskazaniem jednostki w której są (byli) zatrudnieni oraz kwot jakie wypłacone zostały im w latach 2013-2016 z tytułu pracy w dniu wolnym oraz rekompensaty za nieudzielenie tego dnia w innym terminie;
- danych o liczbie nieudzielonych w latach 2013-2016 dni wolnych przysługujących w zamian za pracę w niedzielę lub święto;
- danych o liczbie nieudzielonych w latach 2013-2016 dni wolnych wynikających z pięciodniowego tygodnia pracy.

Nieuwzględnienie naszych żądań w terminie do dnia 30 kwietnia 2017 r. traktować będziemy jako wszczęcie sporu zbiorowego. W takiej sytuacji, w oparciu o art. 8 cyt. ustawy, wnosimy o zawiadomienie okręgowego inspektora pracy o wszczętym sporze zbiorowym.

Ponadto w przypadku nieuwzględnienia naszych żądań zastrzegamy sobie prawo do przeprowadzenia strajku.

Przewodniczący Sektora Infrastruktury ZZDR PKP

Jerzy Oleszak

Poniżej zamieszczamy ściągę do wyliczenia dodatków. Także tych, których pracodawca nam nie wypłaca.

„W prosty sposób - czyli ufaj ale kontroluj”

Poniżej przedstawiamy w najprostszym możliwym sposób „mechanizm” wyliczenia wynagrodzeń pracowników naszej spółki. Szczegółowy arkusz kalkulacyjny według którego możecie sprawdzić z dość dużą dokładnością prawidłowość naliczenia swojego wynagrodzenia znajduje się na naszych stronach www. W zobrazowanych wyliczankach, dla uproszczenia przyjęto przykładowa kwotę 10 zł jako wynagrodzenia wynikającego ze stawki godzinowej pracownika. Zasady udzielania dni wolnych od pracy reguluje Kodeks Pracy oraz Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy dla Pracowników PKP PLK S.A..

Prezentowane w punktach od 1 do 5 przykłady wyliczenia wynagrodzeń nie budzą zastrzeżeń natomiast Sektor Infrastruktury ZZDR PKP spiera się z Pracodawcą o naliczenie wynagrodzenia a właściwie rekompensaty za nie udzielenie dnia wolnego w zamian za pracę w niedzielę lub święto (przykład 6). Przykład z ust 7 czyli naliczenia wynagrodzenia za pracę w dzień wolny wynikający z przeciętnie pięciodniowego tygodnia pracy w przypadku udzielenia tego dnia w innym terminie uzgodnionym z pracownikiem ma zastosowanie w wyjątkowych sytuacjach.

1. Przykładowe naliczenie wynagrodzenia za pracę w niedzielę w normie czasu pracy;

(Stawka godz. np. 10 zł. + dodatek 100 % z zał. 8, ust 3 do ZUZP 10 zł. = 20 zł.)

2. Przykładowe naliczenie wynagrodzenia za pracę w święto w normie czasu pracy;

(Stawka godz. np. 10 zł. + dodatek 100 % z zał. 8, ust 3 do ZUZP 10 zł. = 20 zł.)

3. Przykładowe naliczenie wynagrodzenia za pracę w niedzielę w nadgodzinach;

(Stawka godz. np. 10 zł. + dodatek 200 % z zał. 8, ust 1 pkt.2 do ZUZP 20 zł. = 30 zł.)

4. Przykładowe naliczenie wynagrodzenia za pracę w święto w nadgodzinach;

(Stawka godz. np. 10 zł. + dodatek 200 % z zał. 8, ust 1 pkt.2 do ZUZP 20 zł. = 30 zł.)

5. Przykładowe naliczenie wynagrodzenia za pracę w dzień wolny w zamian za niedzielę lub święto w przypadku udzielenia tego dnia w innym terminie;

(Stawka godz. np. 10 zł. + dodatek 100 % z zał. 8, ust. 1 pkt.1 do ZUZP 10 zł. = 20 zł.)

6. Przykładowe naliczenie wynagrodzenia za pracę w dzień wolny w zamian za pracę w niedzielę lub święto w przypadku udzielenia tego dnia w innym terminie;

(Stawka godz. np. 10 zł. + dodatek 100 % z zał. 8, ust. 1 pkt.1 do ZUZP 10 zł. + dodatek 100 % za nie udzielenie dnia wolnego wynikający z art. 151¹¹ § 2 i § 3 10 zł = 30 zł.)

7. Przykładowe naliczenie wynagrodzenia za pracę w dzień wolny wynikający z przeciętnie pięciodniowego tygodnia pracy w przypadku udzielenia tego dnia w innym terminie;

(Stawka godz. np. 10 zł. + dodatek 100 % za nie udzielenie dnia wolnego wynikający z art. 151¹¹ § 2 i § 3 10 zł = 20 zł.)

Większość spraw związanych ze sferą pracowniczą i bezpieczeństwem prowadzenia ruchu pociągów można rozwiązywać na poziomie sekcji, czy zakładu. Jednak niektóre muszą być kierowane bezpośrednio do Zarządu Spółki. Taką możliwość mają organizacje ponadzakładowe. Których liczebność i struktura pozwalają na skuteczne działanie na poziomie Zarządu Spółki. Poniżej przedstawiamy jedną z takich spraw. Każda kontrola, czy to sprawdzająca przestrzeganie zasad bezpiecznego prowadzenia ruchu pociągów, czy też dotycząca naszego stanu psychofizycznego, powoduje stres i czasami różnego rodzaju konflikty i polemiki, co do zasadności i procedur. W ostatnim czasie, doszedł dodatkowy element kontroli, który również będzie wzbudzał emocje. Jest nim test na obecności w organizmie środków działających podobnie do alkoholu, krótko mówiąc środków odurzających. Aby uniknąć sytuacji, które mogłyby negatywnie wpłynąć na bezpieczeństwo naszej pracy, wystąpiliśmy do Zarządu Spółki, o wskazanie, czy unormowanie zasad przeprowadzania takich kontroli. Odpowiedź zamieszczamy poniżej.

Przewodniczący Sektora Infrastruktury ZZDR PKP

Jerzy Oleszak

W nawiązaniu do Państwa pisma z dnia 17.02.2017 r. nr SI ZZDR PKP 14/DK/02/17 w sprawie prewencyjnego badania pracowników na zawartość alkoholu w organizmie uprzejmie informuję, że Biuro Bezpieczeństwa sporządziło instrukcję „Zasady postępowania podczas kontroli pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych w zakresie obecności w organizmie środków działających podobnie do alkoholu i sposobu dokumentowania lk-3” w odpowiedzi na rekomendację Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

Rekomendacje zostały zawarte w raporcie nr PKBWK/1/2014 z badania wypadku kategorii A18, zaistniałego w dniu 30 września 2013 r. o godz. 7:29 na przejeździe kolejowo-drogowym kat. A, zlokalizowanym w torze nr 1 w km 32,955 linii kolejowej nr 1 Warszawa-Katowice. W pkt. 12 ww. Raportu zamieszczono rekomendację: "zarządcy Infrastruktury i przewoźnicy kolejowi rozważą możliwość wprowadzenia w ramach systemów zarządzania bezpieczeństwem obowiązku kontroli pracowników związanych z zaistnieniem zdarzenia kolejowego w zakresie zawartości substancji psychotropowych (testy na zawartość narkotyków na postawie śliny) każdorazowo po zaistnieniu sytuacji zdarzenia oraz podczas wyrwykowych kontroli niezwiązanych ze zdarzeniem."

Biuro Bezpieczeństwa podjęło działania zmierzające do realizacji ww. zaleceń poprzez powołanie Zespołu, składającego się z przedstawicieli niektórych komórek organizacyjnych Centrali Spółki oraz Komendy Głównej Straży Ochrony Kolei. W efekcie prac Zespołu, jako załącznik do decyzji Nr 65/2015 Wiceprezesa Zarządu - Dyrektora ds. eksploatacji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 2 grudnia 2015 r., przyjęto w Spółce wskazaną w przedmiotowym piśmie regulację wewnętrzną lk-3. „Zasady ...” umożliwiły Pracodawcy kontrole pracowników poprzez zastosowanie testu lub badania narkotestem na ślinę w celu wykrycia obecności w organizmie ewentualnych substancji narkotyzujących w przypadku uzasadnionego przypuszczenia, iż pracownik stał się do pracy pod wpływem środków odurzających, czy też wykonuje czynności pod wpływem innych niedozwolonych substancji. Dodatkowo, zgodnie z § 6 pkt 2 „Zasad...”, mają one zastosowanie również w prewencyjnym prowadzeniu kontroli na obecność środków działających podobnie do alkoholu lub innych substancji oddziałujących negatywnie na sprawność psychofizyczną pracownika. Prewencyjne prowadzenie przedmiotowych kontroli może mieć miejsce wobec pracowników, o których mowa w § 2 pkt. „Zasad...” tj. zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych. Dopuszczalność kontroli prewencyjnej wynika z przepisów ogólnych dotyczących odpowiedzialności pracodawcy za stan bezpieczeństwa i higieny pracy w zakładzie pracy, czyli art. 207 § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy. W szczególności, w doktrynie wskazuje się, iż badania prewencyjne mogą być dopuszczalne, w oparciu o przepisy bezpieczeństwa i higieny pracy, w zakładach gdzie pracownicy pracują w warunkach stwarzających zagrożenie dla zdrowia lub życia (np. kierowcy, operatorzy maszyn, pracownicy szpitala). Dotyczy to sytuacji, gdy ze względu na rodzaj pracy czy też specyficzne cechy samego zakładu pracy ochrona przed zagrożeniami ze strony pracowników naruszających zakaz spożywania alkoholu i substancji działających podobnie do alkoholu jest absolutnie niezbędna z uwagi na względy bezpieczeństwa (na przykład w rafineriach, koncernach farmaceutycznych, firmach przewozowych). Niewątpliwie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako zarządca narodowej sieci kolejowej należy do takich firm. Ponadto prewencyjna kontrola stanowi realizację zadań własnych Komendy Głównej Straży Ochrony Kolei w ramach programu „Profilaktyka narkotykowa” - w związku z czym funkcjonariusze SOK w obecności przełożonego pracownika lub osoby przez niego upoważnionej są osobami upoważnionymi do przeprowadzenia przedmiotowej kontroli prewencyjnej zgodnie z planem kontroli lub w sytuacjach określonych w § 9 pkt 5 tj. na polecenie, wniosek lub zgłoszenie wskazanych osób. Przedkładając powyższe, uprzejmie informuję, że misją PKP Polskich Linii Kolejowych SA jest tworzenie najlepszych warunków do obsługi transportowej kraju m.in. poprzez zapewnienie właściwego poziomu bezpieczeństwa. Nasza infrastruktura kolejowa jest utrzymywana z dbałością o bezpieczeństwo ruchu kolejowego, zgodnie z europejskimi standardami.

Dyrektor Biura Spraw Pracowniczych
Pani Grażyna Blicharz

I jeszcze wystąpienie i odpowiedź w sprawie interpretacji zapisów Ir-1.

Prezes Zarządu PKP PLK S.A.
Pan Ireneusz Merchel

W związku z kierowanymi do naszej centrali związkowej zapytaniami związanymi z różnym interpretowaniem postanowień obowiązujących instrukcji, Sektor Infrastruktury Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP zwraca się do Pana Prezesa spowodowanie wydania jednoznacznej interpretacji oraz określenia i wdrożenia do stosowania procedury postępowania w następujących przypadkach:

1/ Czy dyżurny ruchu stacji która uruchamia pociąg, wydając rozkaz pisemny „O” na ograniczenie szybkości pociągu w przypadku kiedy rzeczywista masa hamująca jest mniejsza od wymaganej, ma go wydać dla tego pociągu na całą jego trasę przejazdu czy tylko do następnej stacji wyznaczonej w SRJ do wydawania rozkazów pisemnych ?

2/ Jak ma postąpić dyżurny ruchu w przypadku zamknięcia toru szlakowego konieczności wyprawienia na taki tor pociągów roboczych kiedy długość tego toru lub odległość do przeszkody jest niewystarczająca dla zachowania odstępu 500 metrów pomiędzy nimi lub kiedy ilość pociągów roboczych których nie można ze sobą połączyć i wyprawić razem powoduje, że tej odległości nie można dochować ?

3/ Jak ma postępować personel obsługi przejazdów kolejowo drogowych w przypadku kiedy przejazd jest obsługiwany z odległości, brak jest na niego podglądu z kamer TV przemysłowej a warunki atmosferyczne (na przykład gęsta mgła lub intensywne opady śniegu) powodują brak widoczności przejazdu ?

Stwierdzenie użyte w instrukcjach czy też RTS, że „należy zachować szczególną ostrożność”, naszym zdaniem nie rozwiązuje w żaden sposób problemu, jest mało precyzyjne i pozwala na dowolność interpretowania. Jednocześnie wnosimy o stworzenie w zasobach intranetu lub systemu SWDR, wyodrębnionej zakładki z bazą danych zawierającą wszelkiego rodzaju wykładnie i interpretacje zapisów obowiązujących instrukcji tak aby była ona zawsze dostępna dla pracowników posterunków techniczno ruchowych. Uważamy, że wpłynie to na poprawę stanu bezpieczeństwa prowadzenia ruchu pociągów.

Przewodniczący Sektora Infrastruktury ZZDR PKP
Jerzy Oleszak

Przewodniczący Sektora Infrastruktury ZZDR PKP
Jerzy Oleszak

W odpowiedzi na pismo SI ZZDR PKP 15/JO/02/17 z dnia 17 lutego br. Biuro Eksploatacji wyjaśnia.

Ad pkt. 1: kiedy rzeczywista masa hamująca jest mniejsza od wymaganej, dyżurny ruchu wydaje drużynie pociągowej rozkaz pisemny „O” z podaniem największej dozwolonej prędkości na całą trasę przejazdu, chyba że drużyna pociągowa wskazałaby krótszą trasę tego pociągu.

Ad pyt. 2: odnośnie odstępu 500 m przed innymi pociągami roboczymi znajdującymi się na torze zamkniętym informujemy, że obecnie trwają prace nad zmianą postanowień § 53 ust. 9 instrukcji Ir-1 (R-1) (drugi akapit) polegające na zmniejszeniu lub likwidacji omawianej odległości, z zachowaniem zasady podawania kilometra pracy innych pociągów roboczych.

Ad pyt. 3: zasady postępowania personelu obsługi przejazdów kolejowo-drogowych podane są szczegółowo w § 14 ust. 5, § 23 ust. 1 pkt 1 oraz § 25 ust. 2 pkt 2 lit. d) „Instrukcji obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejeżdż Ir-7”. Natomiast używanie w zapisach RT lub instrukcji określenia „zachować szczególną ostrożność” jest ogólnie stosowane i oznacza zwiększenie uwagi i dostosowanie zachowania dróżnika przejazdowego do warunków i sytuacji zmieniających się na przejeździe kolejowo-drogowym, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Odnośnie odpowiedzi na ostatni wniosek Państwa pisma informujemy, że wszelkie wykładnie i interpretacje prawa wewnętrznego Spółki, powinny przybrać konkretną treść zapisu w instrukcjach wewnętrznych. Z naszych doświadczeń wynika, że nie każda udzielona interpretacja stanowiła załączek zmiany instrukcji, a jedynie była przypomnieniem obowiązujących postanowień prawa wewnętrznego naszej Spółki.

Dyrektor Biura Eksploatacji Jerzy Michniowski



Biuletyn redaguje:
Janusz Waloszczyk Damian Stelmach
<http://www.mkrzzdrpkp.tgory.pl/>



719-1350
MKR ZZDR PKP
przy ZLK T. Góry