

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
- ✦ Janusz Mularski
- ✦ Henryk Pawliczek
- ✦ Waclaw Sitarz
- ✦ Krzysztof Sowa
- ✦ Joanna Srebro
- ✦ Marcin Stańczewski
- ✦ Arkadiusz Stroba

Sekcja Rybnik:

- ✦ Urszula Ligman
- ✦ Izabela Niewelt
- ✦ Grażyna Przychodzka
- ✦ Magdalena Ziętek

Sekcja Herby Nowe:

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

Sekcja Gliwice:

- ✦ Adam Bijak
- ✦ Zbigniew Jakubowski
- ✦ Anna Prejzner
- ✦ Barbara Łomża
- ✦ Magdalena Łój
- ✦ Kamil Nogiec
- ✦ Mariola Warzecha

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 wечно kwitnący, niech nigdy przenigdy 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 przeczytacie o przebiegu części naszych działań.

N A S Z E S P R A W Y

Jak pamiętacie w ostatnich miesiącach, jedną ze spraw, która wywoływała duże emocje było nałożenie, przez pracodawcę, na dyżurnych ruchu, dodatkowego obowiązku, jakim są Usługi Dodatkowe, czyli rejestrowanie tych usług w SWDR przez personel obsługi. W związku z tym, że decyzja pracodawcy była nieprzygotowana, to zajęliśmy się tą kwestią. Sprawa jest w dalszym ciągu procedowana. Ostatnie spotkanie odbyło się 18.04.2018r. Poniżej zamieszczamy notatkę z tego spotkania.

Informacje zawarte w prezentacji przygotowanej przez Centralę Spółki PKP PLK S.A. na spotkanie ze Związkiem Zawodowym Dyżurnych Ruchu PKP - Sektor Infrastruktury. Warszawa, 18 kwietnia 2018 r. w sprawie usług dodatkowych.

Sprzęt i infrastruktura sieciowa. Z informacji uzyskanych z Zakładów Linii Kolejowych wynika, że:

1. Braki w sprzęcie komputerowym występują: Na 37 posterunkach. Na terenie zakładów w: Częstochowie, Gdyni, Lublinie, Opolu, Sosnowcu oraz Tarnowskich Górach. Z informacji uzyskanych z Biura Informatyki wynika, że w najbliższym czasie nie jest przewidziany przetarg na nowe komputery na posterunki ruchu. Na tę chwilę brak jest również zapasu komputerów używanych, jeżeli takie komputery się znajdują, zostaną one przekazane do ZLK.
2. Sprzęt jest zabezpieczony, jednak występują braki w łączach na 24 posterunkach. Na terenie zakładów w: Bydgoszczy, Rzeszowie, Siedlcach, Skarżysku-Kamiennej, Sosnowcu, Szczecinie, Wałbrzychu oraz Warszawie.
3. SWDR zainstalowano (doposażono i skonfigurowano łącza): Na 16 posterunkach na terenie zakładów w: Bydgoszczy, Kielcach, Łodzi oraz Wrocławiu. Na posterunkach, gdzie brakuje sprzętu lub łącza nie zostały jeszcze skonfigurowane usługi są wprowadzane do SWDR poprzez pracowników Sekcji Eksploatacji.

Składanie wniosków przez przewoźników. Na skutek naszych wystąpień, IUS informowało przewoźników kolejowych korzystających z infrastruktury zarządzanej przez PLK o **ustawowym obowiązku zamawiania usług** poprzez ISZTP: Pismem nr IUS1-8204-68/17 z dnia 30.11.2017 r.; Pismem nr IUS1-8204-74/17 z dnia 18.12.2017 r.; Pismem nr IUS1-8204-77/17 z dnia 22.12.2017 r.; Pismem nr IUS 1-8204-13/18 z dnia 15.03.2018 r.

Dodatkowo na Radzie Przewoźników w dniu 14.03.2018 r. przedstawiono dane dotyczące składanych wniosków na usługi przez przewoźników i wniosków składanych w „trybie awaryjnym” i po raz kolejny przypomniano o obowiązku zamawiania tych usług.

Ponadto w styczniu i lutym 2018 r. IUS zorganizowało 8 spotkań konsultacyjnych z pracownikami przewoźników kolejowych. Celem spotkań było zapoznanie pracowników przewoźników z nową funkcjonalnością dotyczącą składania wniosków o usługi w ramach systemu ISZTP. **Na wszystkich spotkaniach z przewoźnikami IUS kładł bardzo duży nacisk na konieczność zamawiania usług przez przewoźników, tłumacząc, że zamawianie usług to nie tylko wymóg ustawy, a również wpływa na odciążenie pracą dyżurnych ruchu, którzy obecnie w imieniu przewoźników składają wnioski i potwierdzają wykonanie usług.** Biuro Sprzedaży przeprowadziło analizę na bazie danych o zrealizowanych usługach za styczeń i luty br. W wyniku tej analizy stwierdzono, że wciąż na większość usług wnioski składane są w trybie awaryjnym przez pracowników PLK. Choć zdarzają się przewoźnicy, którzy złożyli blisko 50% wniosków na usługi to okazuje się, że niektórzy przewoźnicy (zarówno osób jak i rzeczy) w ogóle nie podjęli próby składania wniosków.

Spotkania konsultacyjne. W spotkaniach realizowanych dla pracowników PLK między 16 stycznia, a 6 lutego 2018 r. wzięło udział 287 pracowników ze wszystkich Zakładów. Wśród uczestników spotkania znajdowały się osoby pracujące na stanowiskach takich jak: Zawiadowca, Dyżurny ruchu, Naczelnik sekcji lub z-ca Naczelnika sekcji ds. inżynierii ruchu, Radca ds. technicznych, Radca / St. Radca ds. techniczno-ruchowych, Instruktor ds. inżynierii ruchu, Technik technolog / St. Technik technolog, Nastawniczy oraz Referent ds. bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Na spotkaniach oprócz prezentacji funkcjonalności systemu SWDR pracownicy Zakładów mieli możliwość zgłaszania uwag do funkcjonowania systemu. Na bazie zgłoszonych uwag IUS w porozumieniu z IIN utworzył harmonogram prac, które mają na celu dopracowanie systemu rejestracji usług oraz ułatwienie pracy dyżurnym ruchu i innym pracownikom PLK biorącym czynny udział w rejestrowaniu usług.

W ramach spotkań przedstawiciele IUS informowali, że w określonych sytuacjach inni niż dyżurni ruchu pracownicy Sekcji Eksploatacji lub pracownicy Zakładów mają możliwość rejestrowania usług zamówionych przez przewoźników lub zamawiania usług w trybie awaryjnym „post factum” w oparciu o papierowe dokumenty wypełniane przez dyżurnych ruchu. W tym celu należy zgłaszać potrzebę zainstalowania konta VIP na stanowisku pracownika wyznaczonego do wprowadzania danych. Z informacji uzyskanych z Biura Informatyki, w chwili obecnej założone jest ponad 700 kont VIP w SWDR dla pracowników Zakładów Linii Kolejowych i Sekcji Eksploatacji. W tym od 1 stycznia br. założono 61 nowych kont. Jeżeli istnieje potrzeba założenia kolejnych kont dla pracowników, którzy mogą wesprzeć Dyżurnych Ruchu w procesie rejestracji usług wciąż można zgłaszać poprzez system EMILKA nowe zapotrzebowanie.

Zajmujemy się sprawami różnych grup zawodowych. Czas pracy zawiadowców, ze względu na rodzaj wykonywanej przez nich pracy oraz zakres czynności, jest trudny do rozliczenia. Od dawna stoimy na stanowisku, iż powinni być zatrudnieni w równoważnym systemie czasu pracy. Kolejną sprawą jest nacisk pracodawcy na kontrolowanie, kontrolowanie i jeszcze raz kontrolowanie i związane z tym karanie pracowników. Tutaj również stoimy na stanowisku, iż sama praca dostarcza wystarczająco dużo stresu, i o ile rozumiemy potrzebę zachowania dyscypliny w pracy, to nie rozumiemy nakłaniania, osób dokonujących kontrolę, do szukania pretekstu do karania. Teksty poniżej.

PKP PLK S.A Centrala
Pani Grażyna Blicharz Dyrektor Biura ds. pracowniczych

Na wyznaczonych Zakładach Linii Kolejowych wprowadzono tzw. pilotaż, dotyczący czasu pracy zawiadowców. Program pilotażowy zakładał, co naszym zdaniem jest nieodzwonne ze względu na zakres ich obowiązków i problem z właściwym rozliczeniem czasu pracy, zatrudnienie zawiadowców w równoważnym systemie czasu pracy.

Założono, iż program będzie trwał przez okres pierwszego kwartału. Po okresie pilotażu miała zapaść decyzja w tej kwestii. Na spotkaniu w dniu 05.04.2018r. na pytanie o wyniki pilotażu, otrzymaliśmy informację, iż spółka jest w trakcie zbierania i analizowania danych.

W związku z upływem czasu pilotażu oraz dużym zainteresowaniem pracowników, których to dotyczy, prosimy o udostępnienie uzyskanych danych wraz z informacją o podjętych decyzjach, dotyczących tej sprawy.

Wiceprzewodniczący Sektora Infrastruktury ZZDR PKP
Janusz Waloszczyk

W związku z prośbami o interwencję i wyjaśnienie wątpliwości jakie kierowanie są między innymi do naszej organizacji związkowej, zwracamy się do Pana Prezesa o wnikliwe przeanalizowanie i zweryfikowanie polityki spółki względem zespołów kontrolersko instruktorskich zwłaszcza komórek „IZKI” w poszczególnych jednostkach organizacyjnych. Od pewnego czasu narasta w naszej spółce bardzo niebezpieczna tendencja ukierunkowana na działanie „znaleźć i ukarać”. Polega to mniej więcej na tym, że organa centrali spółki coraz mocniej naciskają na zespoły instruktorów i kontrolerów, aby te prowadziły kontrole pod kątem wyszukania nieprawidłowości, i to każdy jest w stanie zrozumieć, oraz wyciągania wszelkich możliwych konsekwencji, tym samym po raz kolejny kontroler czy instruktor stawiany jest w roli nie osoby nadzorującej i mającej pomagać, a w szczególnie rażących przypadkach zaniechań wnioskować o ewentualne wyciągnięcie konsekwencji służbowych, lecz w roli swego rodzaju karbowego który ma karać za każdy przejaw naruszenia dyscypliny, a jeśli tego nie uczyni sam będzie ukarany. Parafrazując słowa pewnej piosenki można by rzec „ale to już było i nie wróci więcej”, taką przynajmniej mieli nadzieję pracownicy spółki odpowiadający za bezpieczne prowadzenie ruchu pociągów. Po tragicznych w skutkach zdarzeniach na polskich torach wyciągnięto wnioski (niestety po czasie), że należy zbudować solidny, a co najważniejsze liczniejszy zespół instruktorsko-kontrolerski który ma przede wszystkim spełniać rolę szkoleniową, doradczą, który miał pomagać pracownikom liniowym w wyjaśnianiu niuansów naszej codziennej pracy. Efektem tego działania była zmiana nastawienia pracowników do poruszania z kadrą instruktorską i kontrolerską występujących problemów, pracownicy po prostu ze sobą rozmawiali, wyjaśniali i rozwiązywali problemy, po prostu przestali się bać mówić o tych problemach i pojawiających się nieprawidłowościach, które w tak ogromnym organizmie jakim jest nasza spółka były, są i niestety będą występować. Odbęło się to niemałym wysiłkiem zarówno spółki jak też między innymi naszej organizacji związkowej i nie możemy spokojnie przejść do porządku dziennego widząc, że nasz wspólny, związku i pracodawcy wysiłek może zostać zaprzepaszczone. Obecna tendencja wprowadzająca coś na zasadzie „znaleźć i ukarać” i to jak nie pracownika posterunku to instruktora, może, a wręcz wywoła odwrotny skutek oraz spowoduje znaczny regres w normalnym funkcjonowaniu firmy. Ponadto kwestią niejako odrębną jest dosłowne zarzucanie zespołów kontrolersko - instruktorskich wszelkiego rodzaju „papierologią”, zbędną, nic nie wnoszącą do poprawy bezpieczeństwa, punktualności czy jakości pracy. Kontrolerzy czy instruktorzy zamiast być obecnymi na posterunkach zmuszeni są do ograniczenia swojej obecności na linii ponieważ trzeba produkować kolejne zestawienia, tabelki czy statystyki, wykonują szkolenia na podstawie umów spółki z podmiotami zewnętrznymi na przykład u przewoźników. To właśnie z powodów zbiurokratyzowania stanowiska instruktora czy kontrolera, pracownicy ci nie są w stanie wykonywać nałożonych na nich zadań w rodzaju kontroli, pouczeń czy instruktaży na posterunkach, nie wspominając o obecności w miejscach gdzie występuje najwięcej problemów, a więc w miejscach gdzie realizowane są zadania inwestycyjne połączone z szerokim zakresem zamknięć torowych. To zbiurokratyzowanie powoduje również coraz większe trudności ze znalezieniem fachowców chętnych do pracy na tych stanowiskach. Tak więc wbrew niektórym stwierdzeniom zarówno kontrolerzy jak i instruktorzy nie bywają na posterunkach w ramach „wczasów i dla wypicia kawy” z dyżurnymi bo po prostu i jedni i drudzy nie mają na to czasu. Powszechnym się staje w spółce pogląd, że w naszej firmie większe znaczenie ma to co „myśli excel” niż zdrowy rozsądek czego przykładem niech będzie fakt, że na terenie jednego z IZ dyrektor zakładu otrzymał zalecenie rozwiązania umowy o pracę z instruktorem ponieważ na linii będącej pod jego „nadzorem” doszło do kilku zdarzeń. Nie tędy droga. W przeszłości zwracaliśmy już uwagę na poważne braki w naszym wewnętrznym procesie szkolenia kadr pracowniczych. Ograniczanie ze względów ekonomicznych ilości pouczeń okresowych, brak organizacji szkoleń pracowników w przypadkach zmian w technologii pracy, brak spójnej, długofalowej polityki szkoleniowej w spółce ukierunkowanej na zapewnienie kontynuacji podejmowanych przez poprzedników działań niezależnie od tego kto w danym momencie zarządza spółką, zbyt częste i niekiedy zbędne lub wprowadzane pod silnym naciskiem grup zawodowych spoza spółki PKP PLK S.A. zmiany w obowiązujących instrukcjach czy wreszcie ograniczenie ilości pracowników w zespołach instruktorskich musi się w konsekwencji odbić negatywnie na działalności naszej firmy. W związku z powyższym proponujemy w ramach prowadzonego dialogu społecznego wprowadzić do porządku najbliższego spotkania poruszonych w niniejszym piśmie problemów.

Sektor Infrastruktury ZZDR PKP
Jerzy Oleszak

Jak pamiętacie w ubiegłym roku podjęliśmy temat posiłków profilaktycznych. Nasze działania ukierunkowaliśmy na zmianę formy wydawania tych posiłków, z dotychczasowej to znaczy „słoików” na tzw. „Kupon Żywniowy”. To rozwiązanie jest adekwatne do Waszych oczekiwań i jednocześnie rozwiąże wiele problemów logistycznych oraz technicznych pracodawcy. Sprawa została doprowadzona do końca. Decyzją Dyrektora Pana Wojciecha Kwiatkowskiego, od dnia 01.04.2018r. obowiązują nowe zasady wydawania posiłków profilaktycznych, w naszym zakładzie. Posiłek będzie wydawany w postaci bonów Sodexo o wartości 5,50 zł każdy. Poniżej zamieszczamy wyciąg z tej decyzji.

Decyzja Nr 14/2018 - Dyrektora PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach z dnia 06 kwietnia 2018 r.

w sprawie wydawania posiłków profilaktycznych pracownikom zatrudnionym w Zakładzie Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach
Na podstawie art. 232 Kodeksu pracy, rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 maja 1996r w sprawie profilaktycznych posiłków i napojów (Dz. U. Nr 60 poz. 279), § 57 u. 4 Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. zawartego w dniu 11 stycznia 2005r. i § 3 ust. 4. pkt. 1) regulaminu organizacyjnego Zakładu Linii kolejowych w Tarnowskich Górach stanowiącego załącznik do Decyzji Nr 40/2016 Dyrektora PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach z dnia 15 września 2016 r. w sprawie wprowadzenia zmian do regulaminu organizacyjnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach, postanawiam, co następuje:

§ 1. Pracownikom zatrudnionym w warunkach szczególnie uciążliwych związanych z wysiłkiem fizycznym zapewnić się bezpłatne wydawanie posiłków profilaktycznych w formie kuponu żywieniowego.

§ 2. Kupon żywieniowy będzie można zrealizować we wskazanych przez pracodawcę punktach gastronomicznych.

§ 3. 1. Pracodawca zapewnia posiłki profilaktyczne w formie kuponu żywieniowego pracownikom wykonującym prace:

1) związane z wysiłkiem fizycznym w pomieszczeniach zamkniętych powodującym w ciągu zmiany roboczej efektywny wydatek energetyczny: 1500 kcal /6280 kJ/ u mężczyzn oraz 1000 kcal /4187 kJ/ u kobiet, gdzie utrzymuje się temperatura niższa od 10°C lub wskaźnik WBGT jest większy od 25°C.

2) związane z wysiłkiem fizycznym, powodującym w ciągu zmiany roboczej efektywny wydatek energetyczny organizmu: 1500 kcal /6280 kJ/ u mężczyzn oraz 1000 kcal /4187 kJ/ u kobiet, wykonywane na otwartej przestrzeni w okresie zimowym przy pracach wymienionych w załączniku nr 1. Uwaga: za okres zimowy uważa się okres od dnia 01 listopada do dnia 31 marca każdego roku.

3) związane z wysiłkiem fizycznym, powodującym w ciągu zmiany roboczej efektywny wydatek energetyczny organizmu: 2000 kcal /8274 kJ/ u mężczyzn oraz 1100 kcal /4605 kJ/ u kobiet, przy pracach wymienionych w załączniku nr 2

§ 4 Pracownik ma prawo do posiłku profilaktycznego w formie kuponu żywieniowego w dniu, gdy rzeczywiście wykonuje prace związane z wysiłkiem fizycznym, wymienione w § 2 niniejszej decyzji.

§ 5. 1. Pracodawca zapewnia posiłki profilaktyczne w formie kuponu żywieniowego pracownikom zatrudnionym przy usuwaniu skutków klęsk żywiołowych, katastrof i wypadków kolejowych lub innych poważnych awarii.

2. Pracodawca zapewnia posiłki profilaktyczne w formie kuponu żywieniowego pracownikom zatrudnionym w akcji zimowej na wolnym powietrzu lub w pomieszczeniach nie ogrzewanych /zgodnie z Instrukcją Ir-17 § 12 pkt 2 o zapewnieniu sprawności kolei w zimie/.

§ 6. 1. Pracownicy wydający posiłki profilaktyczne w formie kuponu żywieniowego prowadzą ewidencję wydanych posiłków.

2. Dokumentem potwierdzającym pracę związaną z wydatkiem energetycznym, który uzasadnia wydanie posiłku w formie kuponu żywieniowego, jest karta zapisu. W przypadku pracowników dla których nie prowadzi się kart zapisu należy sporządzać comiesięczne wykazy z dokładnym opisem wykonywanych prac, który sprawdza i zatwierdza zwierzchnik służbowy.

3. Dokumentem potwierdzającym prace związane z wydatkiem energetycznym dla pracownic dokonujących konserwacji i smarowania zwrotnic w okresie całorocznym jest lista obecności ze wskazaniem miejsca, dnia i czasu ich wykonywania.

§ 7. Wykaz czynności uprawniających do posiłku profilaktycznego w formie kuponu żywieniowego zawierają załączniki Nr 1 i 2.

§ 8. Zaopatrzenie Sekcji Eksploatacji, Zespołów Diagnostycznych oraz pracowników Zakładu w posiłki profilaktyczne w formie kuponu żywieniowego następuje po wcześniejszym złożeniu zamówienia do Działu IZGMZ.

§ 9. Naczelnik Sekcji Eksploatacji, Główny Inżynier w zespołach diagnostycznych, oraz kierujący komórką organizacyjną pracownika uprawnionego do skorzystania z posiłków profilaktycznych są odpowiedzialni za właściwą organizację, celowość, rzetelną ewidencję wydanych posiłków profilaktycznych w formie kuponu żywieniowego oraz za ich rozliczenie.

§ 10. Kontrolę zasadności wydawania posiłków profilaktycznych w formie kuponu żywieniowego w podległych jednostkach sprawuje komórka BHP.

§ 11. Decyzja obowiązuje z dniem podpisania.

Załącznik nr 1 do Decyzji Nr 14/2018 Dyrektora PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach z dnia 06 kwietnia 2018 r.

Wykaz prac, których wykonywanie uprawnia do otrzymania posiłku profilaktycznego w formie kuponu żywieniowego w okresie zimowym: wykonywanie czynności pomiarowych w terenie, wykonywanie czynności konserwacyjnych w rozjazdach i urządzeniach srk, wykonywanie czynności obchodowego, prace operatorów sprzętu i kierowców wózków motorowych /kierowanie, oc, drobne naprawy, pomoc przy pracach w terenie, za i wyladunki/, prace wykonywane przy czyszczeniu i konserwacji zwrotnic,* prace torowców, mistrzów w terenie /prowadzenie robót/, przeprowadzanie badań technicznych w terenie w tym odbiory robót, udział w akcji zimowej na wolnym powietrzu lub w pomieszczeniach nieogrzewanych.

Wyżej wymienione prace winny być wykonywane min. 4 godziny na otwartej przestrzeni lub w pomieszczeniach nieogrzewanych.

Załącznik nr 2 do Decyzji Nr 14/2018 Dyrektora PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach z dnia 06 kwietnia 2018 r.

Wykaz prac, których wykonywanie uprawnia do otrzymania posiłku profilaktycznego w formie kuponu żywieniowego w okresie całorocznym

PION RUCHU: kobieta dokonująca konserwacji i smarowania zwrotnic

PION AUTOMATYKI: prace ziemno-kablowe wykonywane ręcznie, zabezpieczenie podstawy sygnalizatorów przed korozją: Instrukcja le-12 § 24 ustęp 5 i § 26 ustęp 5, zabudowy sygnalizatorów wysokich, zabudowy podstaw pod sygnalizatory, wymiana napędów zwrotnicowych mechanicznych i elektrycznych, naprawa hamulców torowych poprzez wymianę elementów hamulcowych

PION DROGOWY: wybieranie z oczyszczaniem podsypki tłuczniowej, wymiany nawierzchni kolejowej /zamiany/ połączone z za i wyladunkiem materiałów, podbijanie pojedynczych podkładów lub podrozjazdnic, prace za i wyladunkowe, układanie i segregacja materiałów nawierzchni, dokręcanie/ odkręcanie śrub i wkrętów w torach i rozjazdach zakrętkami, wkrętkami spalinowymi lub kluczami, praca młotem spalinowym, prace piłą do cięcia szyn, prace kowalskie w rozjazdach, wykonywanie czynności dróżnika obchodowego

INNE PRACE: usuwanie skutków klęsk żywiołowych, usuwanie skutków wypadków i wydarzeń kolejowych oraz katastrof, usuwanie skutków poważnych awarii, prace ziemne wykonywane ręcznie, ręczne prace za i wyladunkowe, wykaszanie trawy i wycinka krzewów na poboczach, międzytorzach, w obrębie przejazdów kolejowych, tras pędniowych kosiarką mechaniczną, piłą spalinową lub ręcznie

Wylej wymienione prace dotyczą okresu całej zmiany 8 godzin zmiany roboczej.

Niedawno dowiedzieliśmy się, z pisma z Centrali Spółki, iż pracownicy obsługi to pracownicy o niskiej wiedzy. Stwierdzenie to jest przede wszystkim wysoko krzywdzące oraz niezgodne z prawdą. Naszym zdaniem brak szacunku, wyrażony w tym piśmie, jest skandaliczny. Dlatego wyraziliśmy swoje oburzenie. Tekst poniżej.

SEKTOR INFRASTRUKTURY ZZDR PKP

Po zapoznaniu się z pismami dotyczącymi zaleceń pokontrolnych, przedstawionych w pismach otrzymanych z Centrali Spółki PKP PLK S.A., Międzyzakładowa Komisja Rejonowa Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP przy Zakładzie Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach, wyraża swoje oburzenie. Sposób oceny sytuacji, a przede wszystkim oceny pracowników zatrudnionych w zespole inżynierii ruchu, przedstawiony w tych pismach, jest krzywdzący i nie odzwierciedla rzeczywistej sytuacji. Przypominamy, iż to właśnie Ci ludzie biorą na siebie ciężar odpowiedzialności za bezpieczne prowadzenie ruchu pociągów. To właśnie Ci ludzie, zazwyczaj wynagradzani nieadekwatnie do pracy, którą wykonują, na co dzień muszą borykać się z szarą kolejową codziennością. Podejmować istotne decyzje, często łatając niedostatki wynikające z niewłaściwego zarządzania. I dlatego zasługują na szacunek, co najmniej szacunek, bo na pieniądze liczyć nie mogą. A co dostają w zamian? W zamian dowiadują się, iż są pracownikami o niskiej wiedzy, niepotrafiącymi ułożyć drogę przebiegu. Brawo. Po analizie tych pism nasuwa się nam kilka pytań dotyczących samych zaleceń. Instruktorzy ruchu mają do końca tego roku przeprowadzić nadzwyczajne pouczenia doraźne na każdym posterunku z każdym pracownikiem. Biorąc pod uwagę, iż mają swój roczny plan pracy. Dodatkowo prowadzą pouczenia, egzaminy, przygotowanie zawodowe, pouczenia dodatkowe, nadzwyczajne itp. To zastanawia nas, kiedy mają wykonać tego typu zalecenia i czemu mają służyć? W innych zaleceniach czytamy: „4. Zobowiąże pracowników obsługi do sprawdzania i potwierdzenia odpisem w dokumentacji techniczno-ruchowej o prawidłowym osygnalizowaniu torów zamkniętych i prawidłowym położeniu zamkniętych rozjazdów.” Jest to typowy przykład zalecenia pisanego przez kogoś, kto nie rozumie i nie czuje pracy, którą poddaje kontroli. Poza tym czasami wystarczy trochę wyobraźni, bo niby jak należy wykonać tego typu zalecenia? W jaki sposób pracownicy obsługi mają potwierdzić odpisem, w dokumentacji techniczno-ruchowej o prawidłowym osygnalizowaniu torów zamkniętych i prawidłowym położeniu zamkniętych rozjazdów, skoro często prace nie są wykonywane w ich okręgu lub w znacznej odległości od nich? Mają poświadczać nieprawdę? Moglibyśmy poddawać dalszej analizie te zalecenia, i pokazywać ich miałość, ale po co. Tak jak napisaliśmy wyżej, wystarczy trochę wyobraźni. Wiemy, że ilość instytucji, biur, które powstały po to tylko aby wszystko kontrolować, jest duża. I muszą te instytucje udowodnić potrzebę swojego istnienia, ale wszystko ma swoje granice. Myślmy, iż należy to w końcu powiedzieć głośno.

Janusz Waloszczyk



Biuletyn redaguje:

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



719-1350

MKR ZZDR PKP
przy ZLK T. Góry