



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Centrala

Biuro Spraw Pracowniczych

03-734 Warszawa, ul. Targowa 74, tel./faks: +4822 473-32-66

e-mail: s.dolewski@plk-sa.pl

IPR6-0703-75/12

Warszawa, 03-08-2012 r.

WPLYNEŁO 06. SIE. 2012

Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP
Sektor Infrastruktury
ul. Wileńska 2/4
03-409 Warszawa

Pan

Jerzy Oleszak
Przewodniczący
Sektora Infrastruktury
Związku Zawodowego
Dyżurnych Ruchu PKP
03-734 Warszawa, ul. Wileńska 2-4

W odpowiedzi na pismo Nr SI ZZDR PKP 44/JO/07/12 z dnia 10.07.2012 r. oraz w nawiązaniu do spotkania przedstawicieli Sektora Infrastruktury Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP z przedstawicielami pracodawcy w dniu 16 kwietnia br. w sprawie omówienia zagadnień zgłoszonych na spotkaniu przedstawicieli Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP z Ministrem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Panem Sławomirem Nowakiem przekazuję poniższą informację dotyczącą realizacji zgłoszonych przez związków postulatów.

Ad. 1

Warunki pracy i płacy dyżurnych ruchu.

Warunki pracy

Spółka przeznacza corocznie znaczne środki finansowe na poprawę warunków pracy pracowników (w tym również warunków pracy zespołu dyżurnych ruchu).

Środki finansowe przeznaczone na poprawę warunków pracy (remonty pomieszczeń) w latach 2008-2011 przedstawia poniższa tabela:

Koszty dotyczą roku	Koszty remontowe w zł poniesione na poprawę warunków pracy (bez kosztów inwestycyjnych)
2008	17 647 797,15
2009	15 781 423,03
2010	19 614 409,57
2011	25 567 907,04
Razem	78 611 536,79

W ramach poprawy warunków pracy, Spółka przeprowadziła 1741 remontów, którymi objęto ogółem 15 072 pomieszczeń (w tym 2 807 pomieszczeń posterunków ruchu i 616 pomieszczeń strażnic przejazdowych). Szczegóły w poniższej tabeli:

Lp	Nazwa pomieszczenia	Ogółem pomieszczeń w jednostce organizacyjnej	Ilość przeprowadzonych remontów
1.	Posterunki ruchu	2 807	787
2.	Strażnice przejazdowe	616	158
3.	Higienicznosanitarne : - szatnie; - umywalnie-łazienki; - ustępy; - jadalnie; - pralnie-suszarnie; - do ogrzania się prac.	6 983	360
4.	Magazynowe	953	67
5.	Zaplecze techniczne: - warsztat naprawy maszyn; - produkcyjne-stolarnie; - spawalnie; - elektroenergetyczne, itp.	1 469	126
6.	Inne: - portiernia - sala szkoleń - świetlica, itp.	2 244	243
Ogółem:		15 072	1 741

Spółka na bieżąco realizuje wnioski kontroli zewnętrznych w zakresie poprawy warunków pracy. Wykonanie wniosków pokontrolnych PIP, PIS, SIP za 2011 r. w zakresie poprawy warunków pracy przedstawia poniższa tabela:

Lp.	Nazwa organu	Ogółem liczba kontroli PIP, PIS i wpisów SIP	Liczba wykonanych Nakazów, Wystąpień, Decyzji: PIP, PIS i wpisów SIP dokonanych w roku 2011	Liczba zaleceń do realizacji w 2012 r.
1.	Państwowa Inspekcja Pracy	62	52	10
2.	Państwowa Inspekcja Sanitarna	548	535	13
3.	Społeczna Inspekcja Pracy	153	151	2

W ramach programu zabudowy klimatyzatorów na posterunkach ruchu w 2011 r. zamontowano 166 klimatyzatorów a poza tym zakupiono 302 wentylatory. W związku z nieprzystąpieniem przez jednego z wykonawców do realizacji zawartej umowy nie dokonano zabudowy 188 klimatyzatorów w IZ: Częstochowa, Tarnowskie Góry, Sosnowiec, Nowy Sącz, Kraków, Kielce, Lublin, Rzeszów, Warszawa, Białystok i Siedlce. Kary umowne od wykonawcy, Spółka dochodzi na drodze sądowej. Z uwagi na powyższe, Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w dniu 22 maja 2012 r. podjął uchwałę w sprawie zawarcia umów na dostawę i instalację klimatyzatorów dla w/w zakładów linii kolejowych.

Aktualnie sprawa zabudowy klimatyzatorów jest na etapie zawierania umów z wybranymi wykonawcami.

W załączeniu „Wykaz liczby klimatyzatorów do zakupu wraz z instalacją w poszczególnych zakładach linii kolejowych”, stanowiący załącznik do uchwały Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 22 maja 2012 r.

Warunki płacy

W latach 2002 – 2011 średnia płaca w zespole dyżurnych ruchu (bez odpraw i świadczeń przejazdowych) wzrosła z 2 037,91 zł do 3 607,62 zł, tj. o 79,29%.

Średnia płaca dyżurnego ruchu za 2011 r. jest wyższa od przeciętnej płacy w Spółce, która wyniosła 3 528,81 zł, o 78,81 zł.

W ramach wdrożonej z dniem od 01 czerwca 2012 r. podwyżki wynagrodzeń w Spółce, średnia podwyżka ogółem w zespole dyżurnych ruchu wyniosła 214,26 zł na pracownika (w tym w wynagrodzeniu zasadniczym – 117,84 zł na pracownika), przy średniej podwyżce ogółem w Spółce 194,83 zł (w tym w wynagrodzeniu zasadniczym 114,36 zł).

Ad. 2

Wprowadzenie takiego trybu wprowadzania podwyżek i kształtowania wynagrodzeń, by pracownicy nie musieli się podejmować dodatkowych zajęć, a co za tym idzie naruszać przepisów prawa pracy.

Poziom wynagrodzeń pracowników Spółki, w tym zespołu dyżurnych ruchu, jest powiązany z ogólną sytuacją na rynku pracy w Polsce i poziomem wynagrodzeń w sektorze przedsiębiorstw oraz w całej gospodarce narodowej. Przeciętne wynagrodzenie w zespole dyżurnych ruchu, za 2011 r. (3607,62 zł) kształtowało się powyżej wynagrodzenia w gospodarce narodowej (3399,52 zł) oraz wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw państwowych (3597,87 zł).

Umowa społeczna, na lata 2012 - 2015, gwarantuje coroczną podwyżkę wynagrodzeń dla pracowników Spółki (w tym dla dyżurnych ruchu), natomiast kwestia kształtowania wynagrodzeń dla pracowników inżynierii ruchu będzie przedmiotem dalszych prac, w ramach zmian Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Na dzień 31 maja br. z urlopu bezpłatnego (w tym w celu podjęcia innej pracy zarobkowej) korzystało 12 dyżurnych ruchu (0,13 % stanu zatrudnienia w tym zespole), a ogółem w Spółce 150 pracowników (co stanowi 0,38 % zatrudnienia w Spółce), co jest zjawiskiem marginalnym.

Ad. 3

Wydzielenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. poza Grupę PKP i uwolnienie od podległości PKP S.A. może pozwolić temu podmiotowi na normalne rynkowe funkcjonowanie.

Kwestia wyjścia PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z Grupy PKP jest związana z umożliwieniem spełnienia nakładanych przez przepisy krajowe i unijne obowiązków, w tym obowiązku rozdzielenia na poziomie finansowym sfery zarządzania infrastrukturą od sfery

wykonywania przewozów (dzięki temu zapewnienie przejrzystości finansowania Spółki, bez zarzutów o krzyżowe finansowanie i naruszanie przepisów traktatowych, dotyczących pomocy publicznej), a także zapewnienie niedyskryminującego dostępu do infrastruktury. Przedmiotowe zagadnienie, dotyczy obszaru zarządzania strategicznego oraz organizacji transportu kolejowego w Polsce i nie ma wpływu na pracę operacyjną, jaką jest prowadzenie ruchu pociągów. Zadania należące do dyżurnych ruchu muszą być wykonywane niezależnie od organizacyjno – prawnego usytuowania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Sprawy te, jak i wymagania techniczne są regulowane przepisami unijnymi (dyrektywy, rozporządzenia, TSI, czy regulacje dotyczące bezpieczeństwa) oraz ustawodawstwem krajowym, które PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. muszą przestrzegać (wynika z tego konieczność zgodności naszych instrukcji z nadrzędnymi wymienionymi regulacjami unijnymi i krajowymi) bez względu na to czy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są w Grupie PKP czy poza nią.

Ad. 4

Nadmierne przeciążenie pracą na części posterunków, obrazujące rażące sprzeczności w zapisach regulaminów technicznych posterunków z obowiązującymi instrukcjami.

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na bazie posiadanych informacji, dotyczących rzeczywistego obciążenia ruchem pociągów posterunków na poszczególnych odcinkach linii kolejowych za 2011 rok, nie stwierdza „rażących sprzeczności”, w zapisach RTS z obowiązującymi instrukcjami.

Pracodawca może się odnieść do sygnalizowanych „sprzeczności” po przedstawieniu przez Związek konkretnych przypadków, w tym zakresie i sprawdzeniu ich na gruncie tj. na konkretnych posterunkach ruchu.

W załączeniu kserokopia Decyzji Nr 17/2012 Członka Zarządu – dyrektora ds. eksploatacji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie przeprowadzenia kontroli przez Centralę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Regulaminów technicznych posterunków ruchu.

Ad. 5

1) obarczanie pracowników posterunków ruchu dodatkowymi obowiązkami w ramach prowadzonych doświadczeń restrukturyzacyjnych.

Zgodnie z art. 211 pkt 3 Kodeksu Pracy pracownik jest obowiązany dbać o należyty stan maszyn, urządzeń, narzędzi i sprzętu oraz o porządek i ład w miejscu pracy. Również w § 9 ust. 2 Instrukcji dla personelu obsługi ruchowych posterunków technicznych Ir 2 zalecono „gdy nie odbywa się ruch kolejowy, wolny czas należy wykorzystywać na czynności związane z utrzymaniem w czystości urządzeń, pomieszczenia posterunku technicznego oraz przyległego terenu”.

Prace wykraczające poza czynności nakazane przepisami, instrukcjami itp., do wykonywania na danym stanowisku przez pracowników zespołu pociągowego są traktowane

jako dodatkowe i realizowane tylko w ramach możliwości, kwalifikacji i czasu, w jakim pracownik pozostaje do dyspozycji zakładu pracy, w ramach wyznaczonego rozkładu czasu pracy.

2) niewłaściwe kształtowanie czasu pracy posterunków (wielogodzinne dojazdy do i z pracy, konieczność nocowania na posterunkach).

W przedmiotowym zagadnieniu udzielono stosownej odpowiedzi dla Związku, pismem Nr IPR6-0703-24/12 z dnia 27.03.2012 r.

Niezależnie od powyższego wystosowano do zakładów linii kolejowych przypomnienie o przestrzeganiu ustalonych zasad zamykania i otwierania posterunków ruchu (zamykanych w pewnych okresach doby, głównie w porze nocnej), tj. posterunki ruchu powinny być zamykane najpóźniej o godzinie 23:00 i otwierane najwcześniej o godzinie 05:00.

W przypadku zaistnienia potrzeby wprowadzenia zmiany godzin otwierania i zamykania posterunków ruchu w porze nocnej, dopuszcza się możliwość zastosowania odstępstw od przyjętej zasady, jednak przy jednoczesnym uwzględnieniu możliwości dojazdu pracowników na posterunki ruchu, przed wyprawieniem pierwszego (po przerwie w ruchu) pociągu z sąsiedniego posterunku ruchu, oraz odjazdu z posterunków, po przybyciu ostatniego (przed przerwą w ruchu) pociągu do sąsiedniego posterunku ruchu.

Odstępstwa od powyższej zasady powinny być wprowadzone przy pełnej i dobrowolnej zgodzie pracownika lub po akceptacji zakładowych organizacji związkowych, działających na terenie danego zakładu pracy – kserokopia pisma w załączeniu.

Ponadto informuję, że temat ten jest monitorowany przez Centralę Spółki i oczekujemy na ewentualne sygnały Związku, dotyczące odstępstw od przyjętych zasad.

3) stosowanie przez niektóre Zakłady Linii Kolejowych praktyk szybkiego wdrażania nowych pracowników bez minimalnego czasu szkolenia stanowiskowego lub naciski na szybkie podpisanie przez pracownika egzaminu autoryzacyjnego, a więc zgody na samodzielną pracę.

Pracownik (kandydat), który jest przewidziany do zatrudnienia w Spółce na stanowisko z załącznika nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz. U. Nr 59 poz. 301, z póź. zm.), w tym na stanowisko **dyżurnego ruchu**, musi posiadać:

- wymagane wykształcenie na dane stanowisko;
- zdolność fizyczną i psychiczną, potwierdzoną orzeczeniem lekarskim;
- odbyć wymagane przygotowanie zawodowe;
- zdać egzamin kwalifikacyjny i uzyskać autoryzację do pracy na danym stanowisku.

Autoryzację przeprowadza się w stosunku do pracowników w następujących przypadkach:

- przed dopuszczeniem do wykonywania samodzielnie czynności na danym stanowisku;
- zmiany miejsca pracy, typu pojazdu kolejowego lub gdy przerwa w pracy na danym stanowisku trwała dłużej niż 6 miesięcy;
- wprowadzenia zmian organizacyjnych i technicznych mających wpływ na sposób wykonywania czynności na danym stanowisku.

Zgodnie z instrukcją Ia-5 § 24 ust. 3 „Uzyskanie autoryzacji powinno być poprzedzone przeszkoleniem praktycznym na stanowisku w miejscu pracy. Zakres i czas trwania tego szkolenia oraz tryb przeprowadzania autoryzacji określa kierownik jednostki organizacyjnej, uwzględniając doświadczenie zawodowe pracownika oraz warunki na stanowisku w miejscu pracy. Czas ten nie może być krótszy, niż co najmniej dwie zmiany robocze. Centrala Spółki nie otrzymywała sygnałów w sprawie naruszania obowiązujących w tym zakresie przepisów.

4) wprowadzanie nowych urządzeń i technologii na stanowiskach pracy bez rzetelnych, systemowych szkoleń.

W ramach umów inwestycyjnych producent gwarantuje przeszkolenie określonej grupy pracowników oraz przekazuje do użytku całą dokumentację techniczno-ruchową danych urządzeń (technologii) celem jej wykorzystywania w pracy. Na etapie przygotowywania dokumentacji przetargowej dokonywana jest analiza potrzeb szkoleniowych personelu zamawiającego. Centrala Spółki podczas procesu uzgodnień wymaga, aby wszystkie opiniowane opisy przedmiotu zamówienia, dotyczące inwestycji związanych z budową nowych urządzeń zawierały zapisy zobowiązujące wykonawcę do przeszkolenia odpowiedniej ilości pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Szkoleniami tymi powinien być objęty zarówno personel eksploatacji – dyżurni ruchu, nastawniczowie itp. oraz pracownicy obsługi technicznej. Spółka zamierza zorganizować własną bazę szkoleniową, m.in. dla prowadzenia szkoleń personelu obsługi i konserwacji nowoczesnych urządzeń, służących do prowadzenia ruchu pociągów.

Ad. 6

Wybór wykonawców nie posiadających odpowiedniego zaplecza kadrowego powoduje opóźnienia oraz sytuacje, w których pracownicy posterunków ruchu wykonują swoje obowiązki w stanie permanentnego awaryjnego działania, urządzeń oraz ponadplanowych zamknięć torowych.

Zgodnie z Prawem Zamówień Publicznych, zamawiający ma prawo żądać od wykonawcy Personelu Kluczowego, spełniającego określone wymagania w zakresie kwalifikacji i doświadczenia. Biuro Automatyki i Telekomunikacji Centrali Spółki ma wpływ na ustalenie kwalifikacji i ilości kluczowego personelu naszej branży żadanego od wykonawcy. Jednak sprawdzenie czy potencjalny wykonawca dysponuje dostateczną liczbą

personelu „wykonawczego” (który będzie dedykowany dla prowadzenia danych robót) wykracza poza dopuszczalne przez Prawo Zamówień Publicznych zasady i nie możliwe do stwierdzenia na etapie postępowania przetargowego.

W czasie realizacji inwestycji w trakcie tzw. fazowania robót mogą się zdarzać sytuacje „jazdy na sygnały zastępcze” wynika to z przyjętej technologii prowadzenia inwestycji, dla ograniczenia kosztów i uniknięcia robót straconych.

Ponadto informuję, że nieznane są przypadki, aby zostały przekazane do eksploatacji urządzenia niesprawne lub wybudowane niezgodnie z projektem.

Ad. 7

Występujące na poziomie niektórych Zakładów Linii Kolejowych patologie w sposobie „współpracy” kadry kierowniczej, dyrektorów, naczelników z firmami zewnętrznymi, wykonującymi prace na rzecz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Do przedmiotowego zagadnienia Zarząd Spółki może się ustosunkować po przedstawieniu przez Związek, konkretnych przykładów.

Ad. 8

Pracownicy w czasie pracy, dla Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zatrudniani są do świadczenia pracy, na rzecz firm zewnętrznych, pracujących w ramach kontraktów inwestycyjnych.

Problem ten został uregulowany w 2005 r. poprzez pisemne polecenie Prezesa Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., skierowane do wszystkich jednostek organizacyjnych Spółki, zobowiązujące kierowników jednostek do traktowania przypadków wykonywania przez pracowników Spółki pracy na rzecz innych podmiotów gospodarczych w czasie pracy lub z wykorzystaniem narzędzi i materiałów stanowiących własność Spółki jako ciężkie naruszenie podstawowych obowiązków pracowniczych, które powinno bezwzględnie skutkować:

- rozwiązaniem umowy o pracę bez wypowiedzenia z winy pracownika (art. 52 Kp);
- egzekwowaniem odpowiedzialności materialnej pracownika z tytułu szkody umyślnie wyrządzonej pracodawcy, zgodnie z art. 122 Kodeksu pracy.

Jednocześnie zobowiązano kierowników jednostek organizacyjnych Spółki do wprowadzenia, w obowiązujących w jednostkach regulaminach pracy, w trybie przewidzianym art. 104² K pracy, powyższego przewinienia do katalogu czynów stanowiących ciężkie naruszenie podstawowych obowiązków pracowniczych.

W przypadku zaistnienia w/w sytuacji kierownicy jednostek organizacyjnych powinni bezwzględnie stosować procedurę uregulowaną, poleceniem Prezesa Zarządu Spółki.

O wszelkich zauważonych nieprawidłowościach, dotyczących powyższego zagadnienia, proszę poinformować Centralę Spółki.

Ad. 9

W odniesieniu do zleconej przez ministra kontroli Urzędu Transportu Kolejowego jesteśmy w stanie wskazać miejsca , gdzie prowadzenie ruchu pociągów realizowane za pomocą sygnałów zastępczych jest sytuacją trwającą od kilku lat, są miejsca gdzie taki tryb wpisano w regulamin techniczny, a w skrajnych przypadkach jest konieczność eksploatacji przez dyżurnych ruchu urządzeń, które nawet nie rejestrują użycia sygnałów zastępczych.

Zostały zgromadzone informacje o przypadkach prowadzenia ruchu na sygnał zastępczy dłużej niż 7 dni (dane na dzień 08.03.2012 r.) W wyniku analiz zebranego materiału ustalono, że ruch na „Sz” dłużej niż 7 dni prowadzony jest na 156 posterunkach z 3166 eksploatowanych posterunków ruchu wyposażonych w urządzenia srk co stanowi 4,9% wszystkich obiektów. Z powodu niesprawności urządzeń srk stwierdzono 84 przypadki, 22 z powodu prac modernizacyjnych, a 50 z winy urządzeń będących własnością Spółki „TK Telekom”.

Podobne informacje zebrane na dzień 12.04.2012 r. wykazują zmniejszenie przypadków prowadzenia ruchu na „Sz” ze 156 posterunków do 120. Z czego z winy urządzeń srk 52, z powodu prac modernizacyjnych 28, a 40 z winy urządzeń będących własnością Spółki „TK Telekom”.

Do końca roku 2012 planowane jest usunięcie dalszych 27 przypadków jazdy na „Sz”, a kolejne 4 przypadki zostaną usunięte w latach 2013-2014.

Szacunkowy koszt wyeliminowania prowadzenia ruchu na sygnał „Sz” na kolejnych 18 posterunkach wyniesie około 125,7 mln zł. W tym największe koszty związane są z:

- usuwaniem skutków powodzi z roku 2010 na st. Sandomierz oraz na p.o. Zalesie Gorzyckie 36,8 mln zł.
- koniecznością modernizacji - przebudowy urządzeń srk na st. Lwówek Śl. oraz Świebodzice łącznie 33 mln zł.

Uchwałą nr 64/2012 z dnia 24 stycznia 2012 Zarząd Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przyznał finansowanie na rewitalizację urządzeń srk na odcinku Wałbrzych Miasto – Sędziszów na linii 274. Zakończenie inwestycji przewidziano na rok 2013 co spowoduje wyeliminowanie 8 przypadków prowadzenia ruchu na „Sz”.

Biuro Automatyki i Telekomunikacji Centrali Spółki nie posiada informacji o urządzeniach, w których występuje brak rejestracji użycia sygnału zastępczego. Jeżeli nie występuje on dla pojedynczych semaforów to stosuje się rejestrację użycia „Sz” dla poszczególnych grup semaforów.

W przypadku posiadania przez przedstawicieli Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP wiedzy o takich przypadkach, prosimy o przekazanie Centrali Spółki stosownych informacji.

Ad. 10

Pracownikom biorącym udział w wypadku kolejowym w trakcie służby Spółka nie zapewnia i nie proponuje opieki psychologicznej. Jest tylko badanie trzeźwości,

sporządzanie protokołu, a on pozostaje sam sobie niejednokrotnie z szokującymi obrazami przed oczami musi jeszcze przez wiele godzin pracować do zakończenia służby.

Odnosnie pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zatrudnionych na stanowiskach związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu pociągów, w ratownictwie technicznym, straży ochrony kolei, itp., uczestniczących niejednokrotnie w wypadkach kolejowych oraz w usuwaniu skutków tych wypadków, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom zgłaszanym przez niektóre organizacje związkowe, zwrócono się do kierowników jednostek organizacyjnych Spółki o podjęcie działań niezbędnych do zapewnienia pierwszej pomocy psychologicznej pracownikom wymagającym tego wsparcia w powyżej wskazanych sytuacjach.

Polecono również:

- ustalić, które z wyspecjalizowanych ośrodków (psychologów), zlokalizowanych na terenie działania jednostki organizacyjnej, mogą podjąć się wykonywania zadań związanych z udzielaniem wsparcia psychologicznego dla pracowników Spółki w w/w sytuacjach;
- nawiązać współpracę z wybranymi ośrodkami, w szczególności ustalić zakres i zasady świadczenia pomocy psychologicznej, w przypadku zaistnienia nagłej potrzeby skorzystania przez pracowników z tej opieki;
- zapewnić szybką dostępność pomocy psychologicznej na całym obszarze działania jednostki organizacyjnej oraz w pełnym wymiarze czasowym pracy posterunków (stanowisk pracy). Koszty tych usług obciążają limity kosztów działalności jednostek organizacyjnych Spółki.

Ponadto w związku z dyspozycją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, w okresie wrzesień – grudzień 2012 r. odbędą się szkolenia dyżurnych ruchu w zakresie umiejętności pracy w sytuacjach stresowych. Szkolenia obejmą ok. 9 200 dyżurnych ruchu. Stosowna uchwała w sprawie zawarcia umowy na usługę szkolenia w w/w zakresie została podjęta przez Zarząd Spółki w dniu 30 lipca 2012 r.

Ad. 11

Częste zmiany organizacyjne w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., które według ich autorów mają polepszyć jej funkcjonowanie a w efekcie wprowadzają coraz większy zamęt i rozdrobnienie odpowiedzialności, nie powodując przy tym planowanych oszczędności.

Dotychczasowe zmiany organizacyjne w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. były przede wszystkim ukierunkowane na podniesienie efektywności oraz wydajności pracy oraz lepszego wykorzystania zasobów Spółki. W przypadku gdy wzrastała liczba nowych zadań i obowiązków oraz powiększał się zakres wiedzy merytorycznej niezbędnej do realizacji tych zadań, (m.in. wynikających z implementacji nowoczesnych rozwiązań technicznych) rodziła

się konieczność wydzielenia poszczególnych grup zadań. Przydzielane one były w ramach tworzonych stanowisk specjalistom w danym zakresie.

Wprowadzanie niezbędnych rozwiązań w zakresie struktury organizacyjnej Spółki jest kluczowe w związku z priorytetowością innowacyjności technologicznej w rozwoju PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Efektem tego usprawnieniu ulegają również poszczególne procedury i procesy. Utworzone w ramach danych dziedzin funkcjonowania Spółki, stanowiska eksperckie, kompleksowo zajmują się danymi zagadnieniami. Zwiększa to niewątpliwie profesjonalizm usług świadczonych przez Spółkę i przynosi długofalowe efekty.

W niczym nie umniejszyło to odpowiedzialności kierownikom jednostek organizacyjnych i kierownikom komórek Centrali Spółki z tytułu nadzoru nad przebiegiem procesów, za które są oni odpowiedzialni, jak również wykonywaniem obowiązków pracowniczych przez podległych pracowników.

Ad. 12

Zbyt częste zmiany instrukcji Ir-1, co nie ma przełożenia na szkolenia pracowników, zdarza się, że inicjatorami poprawek są przewoźnicy, którzy nie powinni ingerować w przepisy zarządcy infrastruktury, dotyczące bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1) weszła w życie z dniem 01.07.2008 r.

Pierwsza (i jedyna do tej pory) zmiana do instrukcji Ir-1 (R-1) weszła w życie z dniem 01.06.2011 r.

Jednocześnie informuję, że w tej chwili przygotowywana jest kolejna zmiana instrukcji, która ma uczynić obowiązujące przepisy bardziej czytelnymi, o czy to przedstawiciele Związku zostali poinformowani na spotkaniu w dniu 16.04.2012 r.

Ad. 13

Niebezpieczeństwa w projekcie ustawy o deregulacji zawodów, w tym i kolejowych.

W ramach rządowych prac nad deregulacją niektórych zawodów, Centrala Spółki przedłożyła w dniu 14 grudnia 2011 r., do Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej stosowne propozycje dot. niektórych stanowisk w Spółce, w tym m.in.: dyżurnego ruchu, nastawniczego i dróżnika przejazdowego.

Zdaniem Spółki, stanowiska te powinny podlegać regulacjom prawnym, ograniczającym dostęp do ich wykonywania, z jednoczesnym utrzymaniem dotychczasowych wymogów kwalifikacyjnych i zdrowotnych z wyjątkiem sugestii obniżenia parametrów słuchu uwzględniających wiek pracownika.

Ad. 14

Problem Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Kolejny raz

Związek monituje do ministra w sprawie złagodzenia wymogów zdrowotnych dla dyżurnych ruchu i nastawniczych i przypominają o złożonych w 2010 r. propozycjach poprawek.

Dnia 04.03.2010 r. wystąpiono do Kolejowej Medycyny Pracy w Warszawie z wnioskiem o złagodzenie norm jakie pracownicy wykonujący czynności związane bezpośrednio z ruchem pociągów muszą spełniać podczas wykonywania badań okresowych dla uzyskania I kategorii słuchu.

Powołany przez Biuro Spraw Pracowniczych zespół do analizy możliwości utworzenia stanowisk o złagodzonych wymogach zdrowotnych lub zmian wymogów zdrowotnych dla stanowisk już istniejących negatywnie odniósł się do kwestii wprowadzenia, do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18.02.2011 r. nowych stanowisk o ograniczonych wymogach zdrowotnych, co mogłoby ograniczyć operatywne dysponowanie i wykorzystanie pracowników inżynierii ruchu.

Jednocześnie zespół zarekomendował wystąpienie do Kolejowej Medycyny Pracy o zmianę wymogów zdrowotnych w zakresie parametrów słuchu, uwzględniając wiek pracownika. Stosowne wystąpienie skierowano do Kolejowej Medycyny Pracy, w dniu 05.04.2012 r.

Możliwym i bezpiecznym (w ocenie zespołu) rozwiązaniem byłoby obniżenie po 50 roku życia dla tych stanowisk audiometrycznego zakresu częstotliwości, przy zachowaniu I kategorii słuchu z obecnych 500-6000 Hz na 500- 4000 Hz. Podobne wymagania zostały zastosowane dla stanowiska maszynisty.

Aktualnie brak jest stosownej akceptacji Kolejowej Medycyny Pracy, w w/w zakresie.

Ponadto należy dodać, że powyższe zagadnienia zostały szczegółowo omówione i wyjaśnione na spotkaniu przedstawicieli Sektora Infrastruktury Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP z przedstawicielami pracodawcy w dniu 16 kwietnia 2012 r.

ZASTĘPCA DYREKTORA
BIURA

Leszek Trojnar

**Wykaz liczby klimatyzatorów do
zakupu wraz z instalacją w poszczególnych Zakładach Linii Kolejowych.**

Lp.	Jednostka organizacyjna	Ilość klimatyzatorów typu split w szt.
1	IZ Częstochowa	26
2	IZ Tarnowskie Góry	20
3	IZ Sosnowiec	21
4	IZ Nowy Sącz	19
5	IZ Kraków	14
6	IZ Kielce	14
7	IZ Lublin	15
8	IZ Rzeszów	21
9	IZ Warszawa	18
10	IZ Białystok	6
11	IZ Siedlce	14
	RAZEM	188

2

Decyzja Nr 17./2012
Członka Zarządu – dyrektora ds. eksploatacji
PKP Polskie Linie Kolejowe
z dnia 26. czerwca 2012 r.

w sprawie przeprowadzenia kontroli przez Centralę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Regulaminów technicznych posterunków ruchu

Na podstawie § 23 ust. 2 pkt 6 Regulaminu Zarządu, postanawiam co następuje:

§ 1.

W ramach działań na rzecz poprawy organizacji i bezpieczeństwa ruchu kolejowego na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., polecam przeprowadzenie doraźnych kontroli na terenie wybranych zakładów linii kolejowych.

§ 2.

Celem kontroli jest sprawdzenie i ocena Regulaminów technicznych wybranych posterunków ruchu w zakresie poprawności ich opracowania, zgodności zapisów z obowiązującymi instrukcjami wewnętrznymi oraz istniejącymi warunkami miejscowymi, ze szczególnym zwróceniem uwagi na elementy mające związek z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

§ 3.

Do realizacji zadania, o którym mowa w § 1, wyznaczam następujące osoby:

- 1) Halinę Kobylińską – Biuro Eksploatacji Centrali Spółki;
- 2) Szymona Jarosza – Biuro Eksploatacji Centrali Spółki;
- 3) Annę Możejko – Biuro Bezpieczeństwa Centrali Spółki;
- 4) Macieja Sobejko – Biuro Bezpieczeństwa Centrali Spółki;
- 5) Henryka Beltera – Biuro Bezpieczeństwa Centrali Spółki;
- 6) Mariusza Kleszowskiego – Biuro Bezpieczeństwa Centrali Spółki;
- 7) Mirosławę Piasecką – Biuro Sprzedaży Centrali Spółki;
- 8) Bożenę Jaskułę – Biuro Sprzedaży Centrali Spółki.

§ 4.

Posterunki będące przedmiotem kontroli ustali Dyrektor Biura Eksploatacji Centrali Spółki, powiadamiając o powyższym osoby kontrolujące.

§ 5.

Wyniki kontroli wraz z wnioskami, kontrolujący przedstawiają w formie protokołów kierownikom kontrolowanych jednostek organizacyjnych, w celu realizacji zaleceń pokontrolnych. Odpisy protokołów muszą być przekazane do Biura Eksploatacji Centrali Spółki.

§ 6.

Kierowników zakładów linii kolejowych zobowiązuję do:

- 1) zapewnienia kontrolującym warunków do sprawnego przeprowadzenia kontroli;

- 2) niezwłocznego przedstawienia żądanych dokumentów i materiałów;
- 3) udzielenia niezbędnych wyjaśnień.

§ 7.

Dyrektora Biura Eksploatacji Centrali Spółki zobowiązuję do przedstawiania okresowych informacji zbiorczych o wynikach kontroli i realizacji wniosków pokontrolnych Członkowi Zarządu – dyrektorowi ds. eksploatacji.

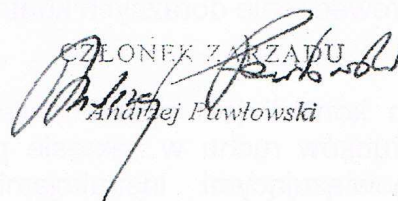
§ 8.

Nadzór nad realizacją decyzji powierzam Dyrektorowi Biura Eksploatacji Centrali Spółki.

§ 9.

Decyzja obowiązuje z dniem podjęcia.

Nr IES4-0921-1/12

CZŁONEK ZARZĄDU

Andrzej Pawłowski

Rozdzielnik:

IZ 1-23

IES, IBR, IUS, IBZ, IOR, IKA

Opracował:

S. Kopeć

Tel. 22 47 333 14



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

CZŁONEK ZARZĄDU

03-734 Warszawa, ul. Targowa 74, tel.: +4822 473 20 03, fax: +4822 473 33 34

IPR6-0703-24/12

Warszawa, 3 -08-2012 r.

Szanowni Państwo,

wg rozdzielnika

W Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2011/2012 został zamieszczony wykaz linii kolejowych, na których wprowadzone zostały czasowe ograniczenia ich użytkowania z powodu braku wykupionych przez przewoźników tras pociągów.

Z uwagi na trudną sytuację ekonomiczno-finansową Spółki, na liniach, na których w okresie doby występują przerwy w ruchu pociągów, wprowadzono okresowe zamykanie posterunków ruchu, głównie w porze nocnej.

Mając na względzie aspekty społeczne, w tym m.in. możliwości dojazdu na posterunek i powrotu z tych posterunków, określono (przy akceptacji społecznej) godziny otwierania i zamykania posterunków. Posterunki ruchu powinny być zasadniczo zamykane najpóźniej o godzinie 23:00 i otwierane najwcześniej o godzinie 05:00.

W przypadku zaistnienia potrzeby wprowadzenia zmiany godzin otwierania i zamykania posterunków ruchu w porze nocnej, dopuszcza się możliwość zastosowania odstępstw od przyjętej zasady, przy jednoczesnym uwzględnieniu możliwości dojazdu pracowników na posterunki ruchu, przed wyprawieniem pierwszego (po przerwie w ruchu) pociągu z sąsiedniego posterunku ruchu, oraz powrotu pracowników z posterunków, po przybyciu ostatniego (przed przerwą w ruchu) pociągu do sąsiedniego posterunku ruchu.

Odstępstwa od powyższej zasady powinny być wprowadzone przy pełnej (dobrowolnej) zgodzie pracownika lub po akceptacji zakładowych organizacji związkowych, działających na terenie danego zakładu pracy.

W związku z powyższym proszę kierowników jednostek organizacyjnych o **wdrożenie i przestrzeganie powyższych zasad** przy okresowym zamykaniu i otwieraniu posterunków ruchu.

Rozdzielnik:

B 8-30 (Zakłady Linii Kolejowych)

Do wiadomości:

IES; C

2 porzuci
CZŁONEK ZARZĄDU
Jacek Kallaur
Jacek Kallaur