



CZAS NADSYŁANIA
ZGŁOSZEŃ DO PRO-
GRAMU IDENTYFIKACJI
I ROZWOJU TALENTÓW
PRZEDŁUŻONY DO
31 SIERPNI! str. 6

Im więcej diagnostyki, tym mniej napraw

str. 12-13

Przewidujący jak diagnosta

str. 14



str. 7-9

Wpadki do poprawki!

Czy zawsze wykonujemy nasze obowiązki najlepiej jak potrafimy? Niestety nie wszyscy, a przecież to od nas zależy bezpieczeństwo na kolei.



» OD REDAKCJI

3 NA DOBRY POCZĄTEK

- Wstęp
- PLK w obiektywie

4 EKSPRESOWO PO BRANŻY

- Wolność czy swawola?

5-9 U NAS

- Nowocześniejszej, efektywniejszej, oszczędniejszej
- Cytat miesiąca
- Czas na nadsyłanie zgłoszeń do Programu Identyfikacji Talentów przedłużony!
- Wpadki do poprawki!

10-11 WAŻNY PROJEKT

- Na miarę potrzeb
- Przyjaźni podróżnym

12-13 INFRATOR PYTA

- Im więcej diagnostyki, tym mniej napraw
- Liczba miesiąca

14 POKAŻ SIĘ

- Przewidujący jak diagnosta

15-14 NASZ TEAM

- Kolejarze 2013 – jeden zawód, różne historie

7

11

12



Magazyn pracowników PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.
adres: ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
tel. 22 47 323 62, e-mail: infrator@plk-sa.pl

Druk, redakcja, skład i łamanie:
KOW media&marketing
Al. Jerozolimskie 140, 02-305 Warszawa
www.kow.com.pl

Redaktor prowadzący:
Ewa Nowaczyk-Przybylak

Zespół redakcyjny:
Monika Sołtyśiak, Małgorzata Przybysz, Marzena Seroczyńska, Joanna Dzilińska

W przygotowaniu tego numeru pomogli nam:
Robert Kuczyński, Anna Piusińska, Piotr Piekutowski, Beata Bogucka, Włodzimierz Kielczyński, Paweł Śledziejowski, Tadeusz Dobrosławski

UWAGA: Redakcja nie zwraca niezamówionych tekstów oraz zastrzega sobie prawo adriastacji i dokonywania skrótów.

Napisz do nas

Koleżanki i Koledzy, serdecznie zapraszamy do współtworzenia naszej gazety „Infrator”!

- › **Jeśli pracujecie z ciekawymi ludźmi o nietuzinkowych zainteresowaniach,**
- › **Jeśli chcielibyście napisać o swojej pracy i swoim miejscu pracy,**
- › **Jeśli macie pomysł na temat, o którym warto byłoby napisać,**
- › **Jeśli macie ciekawe zdjęcia związane z funkcjonowaniem naszej spółki i z waszą pracą,**
- › **Jeśli chcecie o coś zapytać lub czegoś się dowiedzieć o naszej firmie, zapraszamy do kontaktu z naszą redakcją.**



PKP PLK S.A., ul. Targowa 74, Warszawa, 03-734, z dopiskiem „Infrator”.

Szanowni Państwo,

» *Właściwe utrzymanie drogi kolejowej to ogromnie ważny obszar działalności naszej spółki, od którego w znacznej mierze zależy nie tylko sprawność systemu transportowego w naszym kraju, ale przede wszystkim bezpieczeństwo pasażerów i towarów przewożonych koleją.*

Utrzymanie to proces zawierający w sobie obszar diagnostyki, poprzez analizę danych, na naprawie kończąc.

Zmieniają się czasy, idą nowe wyzwania, a w związku z tym rosną oczekiwania społeczne w zakresie jakości i prędkości przejazdu pociągami. Naszym zadaniem jest na nie odpowiadać i zapewnić, jak najlepszy stan techniczny sieci kolejowej w Polsce.

By sprostać tym wyzwaniom, konieczne jest jak najszybsze wypracowanie nowego modelu funkcjonowania pionu utrzymania.

Celem zmian, które właśnie rozpoczęliśmy, jest lepsze rozdysponowanie ściśle ograniczonych środków finansowych i efektywniejsze wykorzystywanie wewnętrznych zasobów, którymi dysponujemy. Co roku oddajemy około tysiąca kilometrów zmodernizowanych torów. By służyły nam wszystkim jak najdłużej, trzeba je na bieżąco monitorować i utrzymywać. Powinniśmy starannie i racjonalnie planować naprawy zapobiegawcze, co pozwoli na długotrwałe utrzymanie optymalnego stanu infrastruktury przy minimalizacji kosztów.

Dzisiaj procesy i zadania utrzymaniowe są bardzo rozproszone – „wszystcy robią wszystko”, a dobrze wiemy, że to mało skuteczna metoda. Musimy to zmienić, wyposażyć zespoły, przemodelować zadania

– poukładać na nowo, aby realizować je sprawniej i bardziej racjonalnie, wykorzystując przy tym umiejętnie nasze obecne zasoby.

Doświadczenia kolei niemieckich czy brytyjskich pokazują, że część prac utrzymaniowych powinna być wykonywana wewnątrz organizacji. Roboty liniowe kompleksowe czy inne, wykonywane okresowo (np. reprofiliacja szyn), oraz te niewymagające branżowych umiejętności (np. wykaszanie trawy) powinniśmy zlecać na zewnątrz.

Do takiego właśnie modelu i takich rozwiązań chcemy dojść. Dlatego też w najbliższym czasie sprawdzimy, ile czasu w diagnostyce i utrzymaniu zajmują nam poszczególne czynności i procesy, zaangażowania ilu osób wymagają, czy posiadamy odpowiednie zasoby ludzkie i sprzętowe w stosunku do potrzeb, w jakim zakresie wymagają zmian obecnie obowiązujące przepisy. Na tej podstawie wdrażać będziemy rozwiązania, dzięki którym – przy przemyślanym planowaniu i organizacji pracy, uda się nam te cele osiągnąć. <<



Józefa Majerczak

członek zarządu
dyrektor ds. utrzymania



PLK W OBIEKTYWIE

Linia Warszawa – Gdynia to największy projekt modernizacyjny PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Za półtora roku zakończą się prace budowlane. Pociągi po nowych torach pojadą nawet 170-220 km/h, a kierowcy i piesi skorzystają ze 120 bezpiecznych skrzyżowań torów z drogami. Obecnie prace budowlane prowadzone są niemal na całej trasie w okolicach Iławy i Malborka.

Wolność czy swawola?

Wakacje to czas szczególnie trudny dla kolejarzy. Po pierwsze, ze względu na szczyt przewozowy, a po drugie – to sezon ogórkowy dla mediów, a na kolei – ze względu na jej zasięg i skalę działalności – zawsze znajdzie się coś „ciekawego” do opisania.



**Robert
Kuczyński**

zastępca
dyrektora
Biura
Komunikacji
i Promocji

» By uniknąć medialnych „skandali”, udzielając jakichkolwiek informacji, zastanówmy się, co i do kogo mówimy, bo nigdy nie wiadomo, kim jest nasz rozmówca. Dzięki temu być może uda się nam w przyszłości uniknąć publikacji krzywdzących nas i naszą codzienną pracę, bo zdarzają się dziennikarze tworzący teksty o kolei niepoparte wiedzą kolejarską ani żadną fachową konsultacją.

Dla przykładu przyjrzymy się artykułowi, który był wyjątkowym przykładem nierzetelności i o którym kilka słów napiszę poniżej...

Błąd błędem pogania

„Skandal na torach! Miliardy wyrzucone na nasyp” – donosiła pod koniec czerwca Wirtualna Polska w serwisie ekonomicznym. W artykule opisującym modernizację linii Warszawa – Gdynia zawarto nieprawdziwe informacje, posługiwano się niesprawdzonymi danymi, przez co wprowadzono czytelników w błąd. Powstaje pytanie: czy to głupota, nieuctwo, a może niestaranność, bo trudno już nawet nazwać nierzetelnością dziennikarską taką skalę błędów popełnionych w jednym krótkim artykule.

Oto kilka najważniejszych:

1. Nieprawdą jest, że „miliardy zostały wydane na nasyp”. W rzeczywistości pieniądze są wydawane na gruntowną modernizację ponad 350 km linii kolejowej, której trwałość wynosi 50 lat. Obok wymiany ponad 1000 km torów wraz z podłożem, budowy nowoczesnej sieci trakcyjnej, wyposażamy tę linię w nowoczesne systemy sterowania. Warto również zauważyć, że likwidowanych jest prawie 80 przejazdów kolejowo-drogowych, a w ich miejsce powstaje ponad 120 drogowych wiaduktów (również w nowych lokalizacjach), których beneficjentami są przede wszystkim użytkownicy dróg. Powstaje także blisko 200 nowych peronów – wszystkie wyposażone w pochylnie lub windy dla osób mających trudności z poruszaniem się. Ponadto podczas modernizacji wybudowano na terenach kolejowych łącznie kilkadziesiąt kilometrów dróg lokalnych, służących mieszkańcom.
2. Nieprawdą jest, że modernizacją objęto „323 km torów za 10 mld zł, a koszt modernizacji 1 km wyniósł 31 mln zł”. W rzeczywistości modernizacją objęto odcinek ponad 350 km linii kolejowej za 9,5 mld zł, co oznacza, że 1 km zostanie zmodernizowany za 26 mln zł. Warto również zauważyć, że linia kolejowa to dwa lub cztery tory, zaś duże układy stacyjne, np. Legionowo, Działdowo, Gdańsk czy Gdynia Główna, to rozbudowane układy komunikacyjne składające się z kilku kilometrów torów.
3. Nieprawdą jest, że „miliardy wydane na kolej tylko nieznacznie przyspieszą czas podróży”. Docelowo czas przejazdu między Warszawą a Gdynią skróci się do 2 godzin i 30 minut.
4. Ocenie czytelników pozostawiam porównanie prędkości składów zespołowych do maksymalnej prędkości (225 km/h) luksusowego samochodu, wykorzystane przez autora, jako przykład. Wydaje się, że tak szybka jazda samochodem nie dość, że jest niebezpieczna, to jeszcze niedozwolona i mogłaby się skończyć w najlepszym wypadku wysokim mandatem. Po zakończeniu prac pociągi na linii Warszawa – Gdynia pojadą z prędkością 170-200 km/h, zgodnie z prawem i znacznie bezpieczniej.

Kompromitacja autora

Taka jest odpowiedź dla nierzetelnych mediów. Ale powstaje pytanie: co kierowało dziennikarzem, że napisał artykuł kompletnie sprzeczny z prawdą, opracowany bez kontaktu z biurem prasowym PLK? Niestety, dla wielu dziennikarzy wolność mediów oznacza swawolę i brak odpowiedzialności za słowa.

Można się oczywiście w tym momencie oburzyć na jakość dziennikarstwa, ale też i współczuć kompromitacji, jaką fundują sobie autorzy podobnych tekstów, nie mając nawet świadomości tego faktu. «

NOWOCZEŚNIEJ, EFEKTYWNIEJ, OSZCZĘDNIEJ

17 lipca w specjalnym numerze „Mini Infratora”, naszego wewnętrznego newslettera, opublikowaliśmy po raz pierwszy informację na temat planu restrukturyzacji naszej spółki. Tego samego dnia w Centrali odbyło się spotkanie rozpoczynające ten bardzo ważny w rozwoju naszej firmy etap.

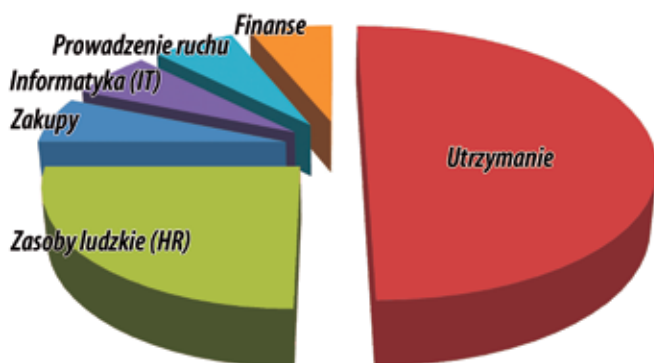
► Poprawa efektywności działań, optymalizacja kosztowa w obszarze zakupowym oraz lepszy nadzór nad realizacją działań – to jedne z głównych celów, jakie w najbliższych latach – jako firma

były one rekomendowane bezpośrednio przez osoby, w tym naszą kadrę kierowniczą, które na co dzień realizują czy też nadzorują zadania w tych właśnie obszarach.

– Hasło „restrukturyzacja” istnieje w naszej spółce od zawsze, aż trudno stwierdzić, która to już z kolei... W przeszłości wiele proponowanych zmian było narzuconych, często przez osoby nie do końca od podszewki znające dziedziny, które tymi zmianami miały zostać objęte. W efekcie zakładane plany były bardzo często po prostu nierealne – powiedział podczas spotkania Andrzej Filip Wojciechowski, wiceprezes zarządu, dyrektor ds. restrukturyzacji.

W kolejnym, wrześniowym numerze „Infratora” przedstawimy szczegóły najbliższych zmian, jakie nas czekają, oraz osoby, które będą odpowiadać za ich realizację. Powiemy także o tym, dlaczego są one niezbędne, jakie przyniosą korzyści oraz w jakiej sytuacji może znaleźć się nasza spółka, jeśli ich nie wdrożymy.

W sierpniu materiały opracowane przez liderów i ich zespoły zostaną zaprezentowane na pierwszym posiedzeniu Komitetu Sterującego. ◀◀



Oszczędności 330-500 mln zł

– musimy osiągnąć. Jest to możliwe tylko dzięki wprowadzeniu szeregu usprawnień i zmian, a także przemodelowaniu dotychczasowego sposobu realizacji naszych niektórych wewnętrznych procesów.

„Plan Restrukturyzacji w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na lata 2013-2015” to kilkanaście inicjatyw, jakie już są bądź będą realizowane, na początek w sześciu obszarach naszej działalności.

Z szansą na ich powodzenie i wymierne korzyści dla spółki (pisaliśmy o nich w „Mini Infratorze”) jest fakt, że po raz pierwszy

22 lipca plan restrukturyzacji spółki został przyjęty przez Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy. Obecnie liderzy inicjatyw pracują nad ich uszczegółowieniem, określeniem bardzo dokładnych harmonogramów prac wdrożeniowych oraz zaplanowaniem wszystkich zasobów, jakie są niezbędne do sprawnego i efektywnego realizacji zmian, za które odpowiadają.

Cytat miesiąca

Juliusz Grabczyk
prezes zarządu spółki GRAW



► Diagnostyka generuje wyłącznie zyski. I to zarówno po stronie producentów, jak i użytkowników urządzeń. Zyski z diagnostyki taborowej i torowej powstają w wyniku stosowania urządzeń, jak i przynoszą oszczędności w kosztach utrzymania. W odniesieniu do taboru ten zysk jest dość łatwo generować i pokazywać, ale w przypadku infrastruktury jest to dużo trudniejsze. Aby w tym obszarze zmniejszać koszty, musi powstać system gromadzący wyniki diagnostyki oraz informacje o obiektach inżynierskich, bo utrzymanie zależy nie tylko od stanu infrastruktury, ale również od jej charakterystyki technicznej. ◀◀

Czas nadsyłania zgłoszeń do Programu Identyfikacji i Rozwoju Talentów przedłużony!

Do 31 sierpnia wydłużamy czas przyjmowania zgłoszeń do Programu Identyfikacji i Rozwoju Talentów – to nasza odpowiedź na Wasze oczekiwania, zapytania i wątpliwości. Udział w tym programie to niepowtarzalna szansa na rozwój.

» Szefie, zainwestuj w swojego pracownika i zgłoś go do programu.

Przecież Twoi podwładni świadczą o Tobie!

Zgłoś najbardziej utalentowane osoby ze swojego zespołu, bo dobry zespół i kompetentni pracownicy świadczą najlepiej o Tobie jako szefie. Im lepszymi specjalistami zarządzasz, tym lepszym jesteś menedżerem. Nie ograniczaj ich rozwoju i zgłoś do programu!

Jeśli nie masz czasu zgłosić pracownika, powiedz mu, żeby zrobił to sam, bo popierasz jego kandydaturę – Twoi ludzie czekają na Twój znak, bo nie ma nic cenniejszego, niż bycie docenionym przez własnego szefa. Namawiając pracownika do zgłoszenia się do programu, pokazujesz mu, że go doceniasz i w niego wierzysz. To bezcenne!

Nie obawiaj się, że zespół się rozpadnie i nie będzie miał kto realizować postawionych przed Tobą zadań – szkolenia dla osób, które zakwalifikują się do programu, będą prowadzone sukcesywnie i zostaną rozłożone w czasie.

Pracowniku, uwierz w siebie i sam zgłoś się do programu!

Jednym z celów programu, do którego **możesz zgłosić się sam lub zostać zgłoszony przez swojego zwierzchnika**, jest stworzenie wewnętrznego rynku kandydatów na różne stanowiska pracy, zarówno specjalistyczne, jak i menedżerskie. Kompetencje pracowników, których rozwój w ramach tego przedsięwzięcia będzie wspierany, pozwolą również na angażowanie naszych ekspertów w realizację ważnych dla naszej firmy projektów. Poszukujemy talentów z różnych dziedzin: automatyki i telekomunikacji, energetyki, drogowej, inżynierii ruchu, inwestycji, ad-



ministracji i pokrewnych. Czekamy na pracowników, którzy wyróżniają się wiedzą i szczególnymi umiejętnościami. To spośród nich wybierzemy grupę TALENTÓW PLK-i. Chcemy zainwestować w rozwój ich kluczowych kompetencji, poprzez realizację ich indywidualnych planów szkoleń, zgodnie z potrzebami biznesu.

Nie czekaj, zgłoś się sam!

Czekasz, aż przełożony Cię zgłosi? Być może Twój szef czeka, aż zrobisz to sam. Weź los we własne ręce – porozmawiaj z przełożonym, wypełnij wniosek, poproś o to samo przełożonego, wyślij i weź udział w procesie wyboru naszych TALENTÓW. <<

**NIE PRZEGAP
SWOJEJ
SZANSY!**

Na zgłoszenia do Programu Identyfikacji i Rozwoju Talentów czekamy do 31 sierpnia br. Czekamy na maile: talenty@plk-sa.pl.

Informacje i formularze zgłoszeniowe są dostępne na stronie intranetowej w zakładce Działu Tematyczne – Sprawy Pracownicze – Program Identyfikacji i Rozwoju Talentów oraz w komórkach pracowniczych wszystkich jednostek organizacyjnych.

Wypadki do poprawki!

Gwarancję, że nie dojdzie do wypadku, daje pełna świadomość tego, co się robi i sprawdzenie każdej wykonanej czynności dwa razy. Bezpieczeństwo na kolei zależy w znacznej mierze od postawy pracowników posterunków technicznych, dlatego tak ważne jest, aby swoje obowiązki wykonywali oni szczególnie uważnie i odpowiedzialnie. Niestety nie zawsze tak jest.

Procedury to podstawa, nie lekceważ ich!

» Posterunek techniczny jest jednym z najważniejszych ogniw w procesie przewozowym i od odpowiedzialności osób na nim zatrudnionych oraz od jakości ich pracy zależy bezpieczeństwo na torach i ludzkie życie. Wypadek nigdy nie ma jednej przyczyny, zazwyczaj składa się na niego szereg nieprawidłowości, które w tym samym czasie nakładają się – jedna na drugą.

Czujny, ostrożny, uważny

– Wiedza o tym, co się dzieje w okręgu nastawczym, na posterunku i na przyległych szlakach to podstawa w pracy dyżurnego ruchu, który musi być zawsze, przez cały dyżur, czujny, ostrożny i uważny w wykonywaniu swoich obowiązków – podkreśla Włodzimierz Kielczyński, dyrektor Biura Bezpieczeństwa.

Co więcej, nieustanną kontrolę tego, co dzieje się na torach, oraz własnych działań (przestrzeganie procedur) musi mieć wpisano głęboko w świadomość. Chodzi o to, żeby ich wykonywanie było tak samo oczywiste, jak oddychanie. Dlaczego? Bo za zaniedba-

nia w zakresie bezpieczeństwa obowiązuje nie tylko odpowiedzialność pracownicza, ale także ta wynikająca z Kodeksu karnego (stworzenie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu lądowym i zagrożenie życia).

Nasze najczęstsze błędy

Mimo że większość dyżurnych ruchu swoje obowiązki traktuje bardzo poważnie i odpowiedzialnie, zdarzają się błędy. Jakie i co jest ich przyczyną? Oto najczęstsze nasze „wypadki”:

1. wyprawianie pociągów w nieprawidłowym kierunku – oznacza to brak bieżącego śledzenia systemu wspomagania pracy dyżurnego ruchu, mimo że należy to do jego obowiązków;
2. rutyna – oznacza wyprawianie pociągu „na pamięć”, przy lekceważeniu obowiązujących przepisów, niezapoznaniu się dokładnie z rozkładem jazdy, a tymczasem pociąg o tym samym numerze jednego dnia może jechać jedną linią, a drugiego – inną, co zawsze trzeba bezwzględnie sprawdzić;

PAMIĘTAJ!

Przy każdej jeździe pociągu, a szczególnie gdy jest to jazda na sygnał zastępczy – rozkaz pisemny, procedury typu: przygotowanie drogi przebiegu, jej sprawdzenie i zabezpieczenie oraz stosowanie zamknięć pomocniczych są bezwzględnym obowiązkiem. Po ich wykonaniu należy jeszcze raz sprawdzić, czy wszystko zrobiło się zgodnie z zasadami.



Pamiętaj! Odpowiadasz nie tylko za bezpieczeństwo i życie pasażerów, ale także za przyszłość swoją i swojej rodziny. Nie pozwól, aby konsekwencje popełnionych przez Ciebie błędów dotknęły również Twoich najbliższych.

3. brak dostatecznej czujności w zakresie przygotowania drogi przebiegu, jej sprawdzenia oraz wykorzystania wszystkich możliwości, jakie dają urządzenia srk – oznacza to, że dyżurny nie stosuje (lekceważy) dostępnych procedur, np. wyłączenia napięcia nastawczego (szczególnie przy jeździe na sygnał zastępczy) w celu zabezpieczenia drogi przebiegu i stosowania zamknięć pomocniczych itp.;

4. zbyt duża wiara we własne umiejętności – oznacza lekceważenie wyuczonych procedur przez dyżurnych o krótkim stażu pracy lub w sytuacji obsługi nowo odebranych urządzeń, np. przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu, brak orientacji we własnym okręgu nastawczym i niestosowanie środków pomocniczych;
5. brak wdrażania na bieżąco zaleceń komisji powypadkowych – dotyczy to przede wszystkim kierowników jednostek, którzy zamiast realizować zalecenia komisji, wychodzą z założenia, że „jakoś to będzie”;
6. brak umiejętności korzystania z regulaminów technicznych stacji – oznacza brak wnikliwej analizy ich treści, nieprzestrzeganie uregulowań w nich zawartych, tymczasem regulaminy opisują każdy przebieg, sposób, w jaki należy sobie drogę przebiegu ułożyć, sposób jej sprawdzenia i zabezpieczenia. To są dodatkowe źródła informacji, które mają pomagać dyżurnemu w podejmowaniu mądrych, odpowiedzialnych decyzji;



Andrzej Pawłowski

wiceprezes zarządu,
dyrektor ds. eksploatacji

» *Bezpieczeństwo jest naszym priorytetem. Przede wszystkim oprócz twardych działań inwestycyjnych inwestujemy w ludzi. Dlatego jeśli masz jakiegokolwiek wątpliwości co do swoich umiejętności, nie czujesz się pewnie w jakiejś dziedzinie i czujesz, że trzeba tę wiedzę odświeżyć lub poszerzyć, np. w zakresie procedur miejscowego zabezpieczenia rozjazdu na gruncie, zgłoś się do zespołu koordynatorów instruktorów w Biurze Eksploatacji spółki, tel. 22 47 32 478. Zapewnimy Ci instruktora i szkolenie na Twoim terenie. «*



7. brak koncentracji – dyżurny ruchu musi być skoncentrowany przez cały dyżur, bez względu na porę dnia, nocy czy inne wydarzenia. Dlatego jego praca jest tak trudna;
8. rozwiązywanie drogi przebiegu, zanim jazda pociągu się zakończy – oznacza to, że dyżurny lekceważy obowiązujące w tym zakresie procedury;
9. obawa przed użyciem sygnału RADIO-STOP – od początku 2013 r. zmieniła się polityka naszej spółki w zakresie użycia sygnału RADIO-STOP. Sygnał ten powinien być użyty zawsze, kiedy dyżurny nie jest pewny tego, co się dzieje i ma wątpliwości, czy rzeczywiście jest bezpieczne. Lepiej użyć go niepotrzebnie, niż dopuścić do katastrofy!



Ludzie są najważniejsi

Powyższe błędy są najczęstszą przyczyną niebezpiecznych zdarzeń na sieci. Dlatego od tego roku szczególny nacisk kładziemy na znaczenie tzw. czynnika ludzkiego w organizacji procesu przewozowego.

– W tym roku zaczęliśmy prowadzić bardzo szczegółowe statystyki związane z wydarzeniami na sieci. Analizujemy dokładnie, jak doszło do wypadku, w jakim wieku był pracownik posterunku technicznego, jego płeć, zajmowane stanowisko i staż pracy, godzinę dyżuru, w której miało miejsce to zdarzenie, czy też obciążenie pracą danego posterunku itd. – wylicza Włodzimierz Kielczyński. – Na podstawie tych danych zastanawiamy się, jak zmienić system szkoleń, żeby tych błędów uniknąć – dodaje. <<

Z ŻYCIA WZIĘTE – WYPADKI, KTÓRE MOGŁY SIĘ NIE WYDARZYĆ

Błotnica Strzelecka, styczeń 2013, wykolejenie pociągu

– podczas wjazdu na tor nr 2 na sygnał zezwalający na semaforze „H” pociąg towarowy najechał na stojący pociąg sieciowy. Wskutek najechania wykolejony został pociąg sieciowy, rannych zostało czterech jego pracowników.

Przyczyny zdarzenia:

1. bezpośrednia: wyprawienie pociągu na sygnał zezwalający na tor szlakowy nr 2 przy zajętej wstawce międzyrozjazdowej przez pociąg sieciowy między rozjazdami nr 1 i nr 2;
2. pierwotna: prowadzenie jazdy pociągu przez dyżurną ruchu (krótki staż pracy) w trakcie prowadzenia prac manewrowych (niezakończenie przebiegu manewrowego przez pociąg sieciowy);
3. pośrednie: nieskuteczna obserwacja przedpola jazdy przez drużynę trakcyjną pociągu towarowego, wykonywanie czynności przez pomocnika maszynisty z pociągu towarowego pod wpływem alkoholu z ograniczeniem koncentracji, rozwiązanie przebiegu manewrowego przez dyżurną ruchu pomimo niezakończonej jazdy manewrowej pociągu sieciowego.

Żabieniec, kwiecień 2013, wypadek manewrowy

– podczas jazdy manewrowej składu roboczego z toru nr 12 na tor nr 4 w kierunku stacji nastąpiło wykolejenie na rozjeździe nr 7 jednego wagonu w stanie próżnym na dwie osie. Jazda odbywała się na przebieg niezorganizowany na rozkaz pisemny.

Przyczyny zdarzenia:

1. bezpośrednia: nieprawidłowo ułożona droga przebiegu;
2. pierwotna: brak;
3. pośrednie: wydanie przez kierownika pociągu polecenia na jazdę składu po nieprawidłowo ułożonej drodze przebiegu.

Bełchów – Placencja, czerwiec 2013, wypadek z pojazdem drogowym

– na przejeździe kategorii A pod przejeżdżający pociąg osobowy wjechał samochód osobowy. Ze wstępnych ustaleń wynika, że dróżnik nie opuścił rogatki, mimo że widział nadjeżdżający pociąg. Trwa ustalanie przyczyn wypadku.

Warszawa Okęcie, czerwiec 2013, wykolejenie pociągu

– wjeżdżający na tor 2L w rejonie przystanku osobowego Warszawa Lotnisko Chopina pociąg wykoleił się na lewą stronę toru. Bezpośrednią przyczyną zdarzenia: przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym. Dochodzenie w toku.

Stacja Białystok Starosielce, czerwiec 2013, wykolejenie pociągu

– podczas wjazdu na stację pociągu relacji Białystok – Elk składającego się z 33 wagonów nastąpiło wykolejenie wagonów 5, 6 i 7 od czoła. W wyniku wypadku uszkodzona została nawierzchnia torowa, sieć trakcyjna oraz wagony. Bezpośrednią przyczyną zdarzenia: przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym. Dochodzenie w toku.

Na miarę potrzeb

Bezpieczeństwo na kolei jest naszym absolutnym priorytetem. By zapewnić je pasażerom, pracownikom zatrudnionym w przedsiębiorstwach kolejowych i przewożonym towarom, nasza spółka wdrożyła szereg działań na rzecz jego poprawy. Co już udało nam się zrobić?

» Program działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa (i harmonogram ich realizacji) na koniec 2012 r. liczył 102 pozycje. Dziś jest ich na naszej liście 143.

– Połowę z nich już zakończyliśmy, pozostałe są w trakcie realizacji – podsumowuje Włodzimierz Kielczyński, dyrektor Biura Bezpieczeństwa.

Powstał rejestr zagrożeń

Co ważne, lista inicjatyw ujętych w programie nie jest zamknięta i wciąż ją rozszerzamy, dodając nowe działania. Dzieje się tak, ponieważ bezpieczeństwo zależy od wielu zmiennych czynników, więc nie jest czymś danym raz na zawsze, staramy się je na bieżąco monitorować i reagować na zidentyfikowane przez nas zagrożenia. Na tej podstawie stworzyliśmy ich rejestr,



W ramach działań inwestycyjnych modernizujemy obecnie ok. 1000 km torów rocznie.

który w zależności od potrzeb również jest aktualizowany. Obecnie znajduje się w nim ponad 700 ryzyk występowania zagrożeń, w 40 obszarach naszego funkcjonowania.

– Dzięki takiemu podejściu jesteśmy w stanie na czas wyeliminować potencjalne niebezpieczeństwo – wyjaśnia Włodzimierz Kielczyński.

Co już zrobiliśmy?

Działania prowadzone przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na rzecz poprawy bezpieczeństwa można podzielić na cztery grupy:

- 1. Działania kierowane do pracowników** – zrealizowaliśmy cały program szkoleń dla osób związanych z prowadzeniem ruchu, m.in. szkolenia dla ponad 9 tysięcy dyżurnych ruchu. Zmieniliśmy częstotliwość i jakość pouczeń, podnieśliśmy jakość kontroli, odbudowujemy zespół instruktorski, wdrożyliśmy również szereg działań edukacyjnych, m.in. plakaty dotyczące użycia sygnału RADIO-STOP, tworzymy filmy instruktorskie (kończymy właśnie film o Szczekocinach), w których analizować będziemy błędy, jakie zdarza się nam popełniać. Na ukończeniu jest już bardzo ważna i potrzebna koncepcja związana ze stworzeniem specjalnych symulatorów do szkoleń dyżurnych ruchu.
- 2. Działania organizacyjne** – m.in. wydaliśmy broszurę „SMS w pigułce”, która ma przybliżyć pracownikom, czym jest system bezpieczeństwa w firmie, przeprowadziliśmy szkolenia w ramach tworzenia nowej instrukcji Ir-8 o wypadkach i zapobieganiu wypadków.
- 3. Działania techniczne** (łączą się one z czwartą kategorią, tzw. działaniami inwestycyjnymi) – m.in. analizowane są sprawy związane z przeglądami okresowymi i konserwacją urządzeń sterowania ruchem, jak również dotyczące badań diagnostycznych nawierzchni torowej. Szczególny nacisk kładziemy na przestrzeganie harmonogramu badań diagnostycznych.

- 4. Działania inwestycyjne** – to głównie działania prowadzone w ramach konkretnych inwestycji, m.in. zabudowa nowych rozjazdów, poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych poprzez podwyższenie kategorii, zabudowa samoczynnej sygnalizacji przejazdowej i dodatkowych urządzeń detekcji stanów awaryjnych w taborze, jak również zabudowa nowych i wymiana starych rejestratorów rozmów na posterunkach ruchu.

W maju tego roku m.in. zostały przypomniane i uregulowane zaleceniem zarządu spółki zagadnienia organizacyjne w zakresie przygotowania do zamknięcia toru, uszczegółowienia postanowień tymczasowego regulaminu prowadzenia robót, a także otwarcia toru po robotach inwestycyjnych. <<

Przyjaźni podróżnym

W tym roku planowane jest opracowanie dokumentu wyznaczającego standardy dla małej architektury znajdującej się na peronach. Wytyczne w nim zawarte będą obowiązywały w nowych projektach inwestycyjnych i modernizacyjnych. To jedno z wielu prowadzonych przez nas działań, standaryzujących infrastrukturę dla pasażerów, w celu poprawy jej jakości i funkcjonalności.



» Nasza spółka pracuje nad standardami infrastruktury pasażerskiej, znajdującej się na peronach, w przejściach podziemnych, na drogach dojazdu do ważnych miejsc z punktu widzenia pasażera czy też bezpośrednio na terenie okołostacyjnym. Dotyczy to m.in.: wyposażenia peronów w tzw. małą architekturę (np. ławki, wiaty, nawierzchnia peronu, płoty rozdzielające), urządzeń i oznakowania dróg dojazdu czy udogodnień dla osób o ograniczonej mobilności i percepcji.

Cel: peron i droga dojazdu mają być przyjazne podróżnym, którzy muszą się po nich poruszać intuicyjnie.

Funkcjonalne i spójne

– Nie chodzi o to, żeby wszystkie stacje wyglądały jednakowo. Celem jest przede wszystkim jednolita funkcjonalność. W standardach jasno określamy, co powinno się znaleźć na peronie i jakie pełnić funkcje – mówi Paweł Śledziejowski, zastępca dyrektora Biura Infrastruktury Pasażerskiej.

Standardy w zakresie infrastruktury pasażerskiej dotyczące małej architektury będą gotowe w tym roku. Będzie to zbiór wytycznych

obowiązujących przy projektowaniu modernizacji i nowych inwestycji, jak również wykorzystywanych do przystosowania pod względem funkcjonalności tego, co już jest. Standardy uwzględniają fakt, że mała architektura musi być wytrzymała i łatwa w utrzymaniu, bo te parametry generują koszty utrzymania. – Mamy wybraną grupę największych stacji, na których planujemy wprowadzić te standardy, nie czekając na ich modernizację – zapowiada Paweł Śledziejowski. Standaryzacja dotyczy również oznakowania stałego w rozumieniu kierowania potoków podróżnych (tablice z nazwami stacji, numerami peronów i torów, tablice kierujące do istotnych miejsc na terenie stacji bądź miejsc położonych w bezpośredniej jej bliskości: przystanki komunikacji zbiorowej, postoje taksówek).

– Do sporządzenia standardów oznakowania stałego wykorzystaliśmy dokument PKP S.A. dotyczący w tym zakresie dworców. W naszym projekcie kontynuowaliśmy linię graficzno-logiczną PKP, tak żeby całość – to, co na peronach, w przejściach podziemnych i na dworcach – była ze sobą spójna – wy-

jaśnia Paweł Śledziejowski. – Za wzorcowe oznakowanie stałe można uznać to znajdujące się na dworcu Warszawa Wschodnia – dodaje.

Duże wyzwanie

Standaryzacja infrastruktury pasażerskiej dotyczy również dynamicznych systemów informacji pasażerskiej (zapowiedzi i informacje na tablicach), o czym pisaliśmy w lipcowym wydaniu „Infraatora”. To jednak nie wszystko – została też wdrożona tzw. księga czystości, której realizację nadzorujemy. Dotyczy ona przede wszystkim stacji najwyższych kategorii i jasno określa standardy w zakresie czystości, czyli: co ma być robione, kiedy, jak często i jak ma być kontrolowane.

Warto też wspomnieć, że na stacjach i przystankach, gdzie stopień wandalizmu jest największy, będziemy chcieli zastosować monitoring. Niewykluczone, że ze względów bezpieczeństwa podróźnych powstanie on także na innych stacjach.

– Pracujemy obecnie nad tym zagadnieniem, jednak cała praca organizacyjno-logistyczna jest jeszcze przed nami (obsługa, rejestracja, analiza i archiwizacja danych, ich przetwarzanie). To

ogromne wyzwanie – mówi Paweł Śledziejowski.

Te wytyczne zostaną dołączone do wszystkich postępowań modernizacyjnych, tak żeby wszędzie przewidzieć możliwość założenia monitoringu, jeśli zajdzie taka potrzeba i przyjąć w związku z tym odpowiednie rozwiązania techniczne.

Warto zacząć już dziś

Utrzymanie infrastruktury pochłania gigantyczne pieniądze.

– Dotychczas najważniejsze było bezpieczeństwo, pasażer był dla PKP na drugim planie. Jednak stopniowo się to zmienia i zaczynamy też doceniać wagę w oczach podróźnych właściwej informacji. To, jak jest podawana informacja pasażerom na różnych płaszczyznach percepcji, stanowi ułamek kosztów całej inwestycji, ale z punktu widzenia medialnego i społecznego odbioru ma ogromne znaczenie – podsumowuje Paweł Śledziejowski. – Standardów infrastruktury pasażerskiej dotąd w naszej spółce nie było. Co projekt, to inaczej. Tego nie da się wprowadzić od razu, to wymaga czasu. Ale myślę, że warto zacząć pewne sprawy porządkować już dziś – dodaje. «

Im więcej diagnostyki, tym mniej napraw

O tym, dlaczego diagnostyka jest tak ważnym obszarem dla spółki, rozmawiamy z Tadeuszem Dobrosławskim, naczelnikiem Wydziału Diagnostyki Systemów w Biurze Automatyki i Telekomunikacji.



» Według instrukcji Ie-7, która jest wewnętrznym dokumentem PKP obowiązującym w naszej spółce, każdy obiekt na sieci, związany z prowadzeniem ruchu pociągów, musi być sprawdzony przynajmniej raz w roku. Dlaczego?

Proces diagnostyczny należy do podstawowych czynników zapewnienia bezpieczeństwa ruchu pociągów. To założenie jest podstawą eksploatacji urządzeń automatyki – urz-

ządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk). Głównym celem diagnostyki wszystkich urządzeń infrastruktury jest odpowiedź na pytanie: czy gwarantują one sprawność techniczno-eksploatacyjną, punktualność i bezpieczeństwo ruchu pociągów.

W zakresie diagnostyki PLK wymagają od siebie nawet więcej niż producenci niektórych urządzeń. Skąd ta restrykcyjność?

Dotyczy to głównie urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Na taką restrykcyjność składa się szereg czynników wynikających przede wszystkim z dbałości o bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego, ale także ze specyficznego, zmieniającego się, technicznego środowiska pracy urządzeń srk, zobowiązań prawa nadrzędnego. Realizowany w spółce proces diagnostyczny uwzględnia m.in. postanowienia ustawy Prawo budowlane z 7 lipca 1994 r.

Jakie obowiązki nakłada ona na właściciela obiektu budowlanego, jakim są m.in. urządzenia srk?

Ustawa nakłada wiele zobowiązań, m.in. sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektu budowlanego we właściwym stanie technicznym poprzez:

- przeprowadzanie okresowych kontroli, **co najmniej raz w roku**, polegających na sprawdzeniu stanu technicznego, oraz co najmniej raz na 5 lat sprawdzeniu stanu technicznego i przydatności do użytkowania obiektu budowlanego,
- **posiadanie bieżącej dokumentacji** kontrolnej i eksploatacyjnej – co wymaga bieżącej jej aktualizacji.

Techniczne środowisko kolejowe to zbiór wielu systemów,

urządzeń, elementów i podzespołów, a wybudowanie nowych urządzeń na linii kolejowej to również konieczność określenia współpracy tego produktu z otaczającym światem techniki. Etap przekazania urządzeń do eksploatacji, poprzedzony niezbędnymi badaniami i odbiorami technicznymi, gwarantuje jego bezpieczną pracę.

Nasze doświadczenia uczą, iż sprawdzanie pracy urządzeń srk i wpływu na nie środowiska należy prowadzić jak najczęściej, jako działalność prewencyjną usterkowości.

Dlatego też, pomimo ogromnej wiedzy, praktyki i staranności producentów urządzeń, na etapie tworzenia i produkcji urządzenia poddawane są badaniami diagnostycznym pozwalającym na określenie stopnia ich wyeksploatowania w celu podjęcia niezbędnych działań naprawczych, określenia warunków technicznych dopuszczenia do dalszej eksploatacji urządzeń oraz oceny poziomu utrzymania – oceny procesu.

Jak wygląda współpraca z producentami urządzeń i technologii w zakresie diagnostyki i utrzymania?

Współpracujący z nami producenci na każdym etapie „życia” produktu (projektowania, produkcji, dopuszczenia, zakupu oraz instalacji) otrzymują od nas jasne informacje w formie konsultacji roboczych i wymagań szczegółowych w zakresie oczekiwań technicznych dla nowych produktów.

Realizacja procesu przewozowego generuje koszty stałe, do których zaliczane jest szeroko rozumiane utrzymanie. Z punktu widzenia analizy ekonomicznej, nie chcemy stosować urządzeń, dla których przewidziano, już na etapie projektowania, dużą liczbę zabiegów utrzymaniowych i diagnostycznych.



Poziom diagnostyki to poziom realizacji ustalonych dla niej celów, a te formułowane są w odniesieniu do technologii posiadanych urządzeń. Urządzenia srk polskiej kolei to technologie mechaniczne, mechaniczno-elektryczne, przekątnikowe, przekątnikowo-komputerowe, komputerowe. Jedynie urządzenia w technologii komputerowej posiadają pełne możliwości implementacji technik diagnostycznych i w tym obszarze urządzenia instalowane na polskiej kolei nie odbiegają od poziomu technicznego nowoczesnych kolei europejskich.



Takie sygnały przekazywane są producentom – nowo pozyskiwane urządzenia srk powinny posiadać **cykl przeglądkowy nie krótszy niż 6 miesięcy na obiekcie, z możliwością uzupełnienia go diagnostyką – monitoringiem stanu parametrów wzbogaconym mechanizmami wnioskowania dla personelu utrzymania.**

Choć urządzenia bezobsługowe, tzn. bez zabiegów utrzymaniowych, a z zachowaną pełną funkcjonalnością w ustalonym czasie „życia”, na obecnym etapie rozwoju technologii są jeszcze nieosiągalne, to stanowią intrygujący kierunek formułowania oczekiwań wobec nowych urządzeń srk.

Czy pod względem poziomu diagnostyki polska kolej odstaje od kolei z innych krajów europejskich?

Jednoznaczna odpowiedź na to pytanie jest trudna. Od niektórych tak, od innych – nie. Poziom diagnostyki to poziom realizacji ustalonych dla niej celów, a te formułowane są w odniesieniu do technologii posiadanych urządzeń. Urządzenia



CEL BADAŃ DIAGNOSTYCZNYCH

Instrukcja Ie-7(E 14) – „Instrukcja diagnostyki technicznej i kontroli okresowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym” określa cele postawione procesowi diagnostycznemu w zakresie urządzeń srk, do których należą przede wszystkim:

- formułowanie diagnozy technicznej urządzeń srk na podstawie ich rzeczywistych parametrów, poprzez porównanie ich z wartościami wymaganymi, z uwzględnieniem wpływu otoczenia,
- formułowanie bieżących wniosków dotyczących eksploatacji (bieżącej i przyszłej) oraz wniosków do planu kosztów, planu modernizacji i remontów.

nowoczesnych kolei europejskich. Zapewnieniem tego jest modernizacja urządzeń srk przez światowych liderów rynku kolejowego, m.in. Bombardiera, Thalesa, Kombud czy Siemens, którzy są gwarantem wysokiego poziomu technicznego. Diagnostyka urządzeń w pozostałych technologiach to głównie diagnostyka manualna, wzbogacona dodatkowymi sprzętowymi narzędziami. Projekty realizowane w celu zwiększenia automatyzacji procesów diagnostycznych dla tych technologii (urządzenia eksploatowane) są podejmowane incydentalnie z uwagi na ograniczone efekty ekonomiczne – duże koszty na etapie inwestycji przy długim czasie zwrotu nakładów.

Niemniej jednak, z punktu widzenia efektów eksploatacyjnych, koszty instalacji są w pełni uzasadnione i warte do poniesienia na liniach nieprzewidzianych do kompleksowej modernizacji. <<

Więcej o diagnostyce w kolejnych wydaniach „Infratora”.



srk polskiej kolei to technologie mechaniczne, mechaniczno-elektryczne, przekaźnikowe, przekaźnikowo-komputerowe, komputerowe. Jedynie urządzenia w technologii komputerowej posiadają pełne możliwości implementacji technik diagnostycznych i w tym obszarze urządzenia instalowane na polskiej kolei nie odbiegają od poziomu technicznego



Przewidujący jak diagnosta



Andrzej Fórmański na kolei pracuje od 1984 r. Z zawodu jest geodetą, więc otrzymał pracę w Sekcji Drogowej w Żaganiu przy modernizacji węzła żagańskiego. Mimo braku kolejowych tradycji rodzinnych, tam połączył bakcyła kolei. – Po zakończeniu prac modernizacyjnych na stacji Żagań pozostałem pracownikiem Sekcji Drogowej, bo zainteresowały mnie zagadnienia związane z drogą kolejową – wspomina początki pracy pan Andrzej.

Po ukończeniu kursów pracował jako toromistrz, a następnie kilka lat jako zastępca naczelnika Sekcji Drogowej. W 2000 r. w Zakładach Infrastruktury Kolejowej tworzono Sekcję Diagnostyki i tam jako inspektor rozpoczął pracę diagnostyczną. W tym czasie uzupełnił wykształcenie w specjalności: budowa dróg i mostów kolejowych oraz bezpieczeństwo i higiena pracy.

Jak radzi sobie ze stresem? – Jeżdżę rowerem i chętnie drepczę po górskich szlakach, głównie w Karkonoszach. To świetny sposób na relaks – śmieje się pan Andrzej.

– Praca diagnosty polega na stałym monitoringu infrastruktury kolejowej. To ważny, jeśli nie najważniejszy, element mający wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego – o pracy diagnosty nawierzchni i podtorza opowiada Andrzej Fórmański z Zakładu Linii Kolejowych (IZ) w Zielonej Górze.

» Na proces diagnostyczny składa się szereg cyklicznych czynności: pomiary podstawowych parametrów nawierzchni, ich przeglądy i badania techniczne, analiza wyników pomiarów i badań – w celu określenia stanu elementów nawierzchni oraz ocena jakości ich utrzymania. Po dokonaniu prac pomiarowo-badawczych diagnosta ma obowiązek sformułowania wniosków i zaleceń, dotyczących możliwych zmian parametrów technicznych i eksploatacyjnych oraz określenia zakresu koniecznych napraw elementów nawierzchni kolejowej.

Fundament bezpieczeństwa

Pan Andrzej lubi swoją pracę, bo po pierwsze interesuje go to, co robi, a po drugie – i może nawet ważniejsze – ma poczucie, że jego praca jest istotna nie tylko dla spółki, ale również dla bezpieczeństwa kolei w szerokim tego słowa znaczeniu.

– Służbowo, bo diagnostyka nawierzchni i podtorza to obejmuje, oraz całkiem prywatnie interesuje mnie bardzo szeroko pojęte bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych. Uważam, że w tej dziedzinie, edukacyjnie i praktycznie, jest wiele do zrobienia – przekonuje nasz kolega z IZ w Zielonej Górze. – Praca diagnosty to pomiar, badanie i analiza, a na bazie tego wszystkiego – przewidywanie. Myślę, że diagnosta, wykrywający i sygnalizujący ewentualne nieprawidłowości czy zagrożenia, ma kapitalne znaczenie dla zachowania bezpiecznego użytkownika drogi kolejowej – podkreśla.

Wyobraźnia to podstawa

– Dużą pomocą w realizacji zadań diagnostycznych jest stosowany przez nas coraz

nowocześniejszy sprzęt pomiarowy. Na co dzień korzystam z toromierzy mikroprocesorowych i innych specjalistycznych urządzeń pomiarowych z oprogramowaniem firmy GRAW – zdradza sekrety kuchni diagnosty Andrzej Fórmański.

Do dyspozycji diagnosty mają również, opracowane przez Instytut Kolejnictwa, programy eksperckie, pomocne m.in. przy ustalaniu dopuszczalnych nacisków osi i prędkości pociągów, oceny jakości robót nawierzchniowych czy oceny stanu konstrukcji nawierzchni kolejowej.

– Najważniejszą cechą, jaką powinna charakteryzować diagnostę, jest wyobraźnia i umiejętność przewidywania. Wielką pomocą i ułatwieniem w tej pracy jest doświadczenie – zaznacza pan Andrzej.

Miejsce na indywidualność

W pracy diagnostycznej najbardziej ceni to, że w ramach wypracowanych harmonogramów czynności ma duży margines pracy indywidualnej. Oczywiście, gros czynności w terenie, ze względu na ich charakter, musi odbywać się komisyjnie przy współpracy m.in. z kolegami diagnostami innych specjalności czy przedstawicielami firm spoza kolei.

– Każdy z nas, diagnostów ma wypracowane swoje indywidualne metody pracy i doświadczenia, którymi może zainteresować kolegów z branży. Brakuje mi spotkań na szczeblu przedstawicieli zespołów diagnostycznych z poszczególnych zakładów linii kolejowych, gdzie można wymieniać się doświadczeniami w celu ujednoczenia metod pracy diagnostycznej w spółce – zauważa Andrzej Fórmański. «

Kolejarze 2013

– jeden zawód, różne historie



Kolejarze 2013 to nietypowy projekt, którym chcemy pokazać, jak wielobarwna jest nasza kolejarska społeczność. Tę niepowtarzalną mozaikę historii, pasji i osobowości przedstawi artystyczna sesja fotograficzna, w której wezmą udział pracownicy spółek Grupy PKP.

» Niestety, zasady akcji są „surowe” i nie wszyscy, którzy się zgłosili, będą mogli ostatecznie wziąć udział w sesji fotograficznej. O tym, kto weźmie dowiemy się prawdopodobnie za kilka tygodni. Jednak już teraz chcielibyśmy przedstawić sylwetki tych z nas, którzy zdecydowali się na udział i tym samym udowodnili, jak kolorowa jest nasza PLK-owska drużyna.

Miłość w rytmie SOK

Małgorzata Mazur-Wołoszyn i Artur Wołoszyn pobrali się w zeszłym roku. Oboje pracują w Komendzie Regionalnej SOK w Zielonej Górze. Ona jest funkcjonariuszem operacyjnym, on – inspektorem SOK. Przyznają, że choć ich praca bywa niebezpieczna, jest niewątpliwie interesująca. Spędzają aktywnie czas także poza nią: w zeszłym roku pani Małgosia zajęła 3. miejsce w zakładowych zawodach wędkarskich.



„Obraz” to po koreańsku „kyrim”

Małgorzata Przybysz pracuje w wydziale komunikacji wewnętrznej Biura Spraw Pracowniczych. Jest grafikiem. Swoją przygodę z PLK związała z magazynem „Infrafor”, który właśnie czytacie. Po godzinach rysuje komiksy i portrety. Jej wielką pasją jest kultura koreańska. Uczy się języka koreańskiego, często podróżuje także do Korei Południowej.



Przede wszystkim kolej

Damian Groszewski kolei przyglądał się od lat. Pracuje jako dyżurny ruchu w Koronowie na obszarze Zakładu Linii Kolejowych (IZ) w Bydgoszczy. O kolei nie zapomina nawet w czasie wolnym. Podczas prywatnych podróży zawsze stara się podpatrywać pracę kolegów z branży.

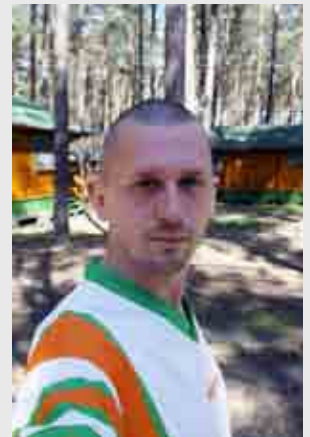


Kolej bez tajemnic

Halina Kamińska swoją ścieżkę zawodową związała z koleją wiele lat temu. Mówi, że zna ją od podszewki. Obecnie związana jest z Działem Ekonomicznym szczecińskiego IZ. Bardzo ceni pracę, a w wypełnianie codziennych obowiązków wkłada całe serce. Jednym z jej sposobów na spędzenie czasu wolnego jest aktywna turystyka: bierze udział w spływach kajakowych.

Marzenia się spełniają

Mariusz Wojas już jako dziecko chciał zostać dyżurnym ruchu. To marzenie spełniło się w 2007 r., kiedy ukończył Technikum Kolejowe. Pracuje na wymarzonym stanowisku w Sekcji Eksploatacji Szczecin Port Centralny, obecnie na komputerowej nastawni Dolna Odra. W życiu zawodowym wykorzystuje wiedzę i pasję, które odziedziczył po starszych doświadczonych kolegach po fachu.



Współpraca to jest to!

Anna Stoncel jest absolwentką ekonomiki i zarządzania przedsiębiorstwem. Doświadczenie zawodowe na kolei zdobywała, pracując w Sekcji Drogowej i Eksploatacji, a obecnie w Dziale Ekonomicznym IZ Szczecin. W pracy zawodowej pani Ania ceni sobie kontakt z ludźmi, jest otwarta na nowe wyzwania. Po godzinach pasjonuje się modą. Stawia także na turystykę.





Z koleją przez życie

Marzena Okupniczak całe życie zawodowe związała z koleją. Jest dyżurną ruchu na stacji Wschowa - IZ Ostrów Wlkp. Nałożone obowiązki, choć trudne realizuje z pasją, bo lubi to, co robi. W czasie wolnym stawia na aktywność – zarówno intelektualną jak i fizyczną.

Człowiek – najlepsza inwestycja

Daniel Kościłowicz jest specjalistą ds. szkoleń w IZ Szczecin. Absolwent kilku kierunków studiów podyplomowych, w sposób ciągły podnosi swoje kwalifikacje zawodowe na kursach i szkoleniach. Aktywnie spędza czas na siłowni i zajęciach fitness, uwielbia spacerować i podróżować, pasjonuje go psychologia i prawo.



Życie na najwyższych obrotach

Swoją przygodę z koleją **Justyna Kurek** rozpoczęła 5 lat temu. Obecnie kieruje obsługą kancelaryjną w Biurze Administracyjnym. Od 1,5 roku jest szczęśliwą mamą. Pani Justyna lubi trudne wyzwania i całkowicie angażuje się we wszystko, co robi. Praca, synek i przyjaciele sprawiają, że czuje się osobą spełnioną.

Na sportowo

Zbigniew Brodziak rozpoczął karierę w PKP 23 lata temu. Obecnie pracuje na stanowisku zastępcy naczelnika Sekcji Eksploatacji w Krotoszynie (IZ Ostrów Wlkp.). Prywatnie pełni funkcję wiceprezesa Polskiego Związku Sumo. Jest także jednym z twórców Klubu Sportowego „Krotosz”. Oprócz tego jest instruktorem piłki siatkowej i Karate Kobudo I DAN.



Z miłości do munduru

Bogusława Wojciechowska zawsze marzyła o pracy na stanowisku dyżurnego ruchu – to właśnie służbowa czerwona czapka i mundur, były dla niej symbolem prawdziwego kolejarza. Obecnie pracuje w Sekcji Eksploatacji Leszno (IZ Ostrów Wlkp.). Lubi aktywny wypoczynek. Chciałaby objechać rowerem trasę wzdłuż granic Polski. Szczególną pasją pani Bogusi jest „malowanie” obrazów haftem krzyżkowym. Wyhaftowanie największego obrazu pt. „Stworzenie Adama” zajęło pół roku, wymagało 127 motków muliny i 212 960 ukuć igłą.



Kolej we krwi

Łukasz Jeziorski z koleją związany jest od urodzenia. Na świat przyszedł w szpitalu kolejowym. 80% jego rodziny to kolejarze: pradziadek, pracował jeszcze na Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Pasję do kolei odziedziczył po ojcu, któremu jako dziecko towarzyszył na nastawniach. Przygodę z PKP rozpoczął jako automatyk. Dziś pracuje jako dyżurny ruchu w Sekcji Eksploatacji Dąbrowa Górnicza Ząbkowice.

Za wszystkich mocno trzymamy kciuki! Już teraz dziękujemy. Pokazaliście, że jesteśmy nietuzinkową społecznością! <<<