

2

LUTY 2024

2 (311) rok wyd. XXXI

Cena 5,51 zł (w tym 8% VAT)

PRZEKAŹNIK

ISSN 1642-2023



Miesięcznik Federacji Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji PKP



Od redakcji

Co z tego będzie?

Minął pierwszy miesiąc 2024 roku i cóż nam przyniósł? Przepychanki w sejmie, protesty na ulicach. Niepewność związana z akceptacją przez sejm i prezydenta ustawy budżetowej i zadumanie o ewentualnej konieczności nowych wyborów parlamentarnych mamy jak na razie za sobą. Budżet przyjęty, chociaż po podpisaniu przez prezydenta wysłany do Trybunału Konstytucyjnego na kosmetyczne konsultacje z powodów, których ze względów na przesilenie medialne tematu nie będziemy w tym miejscu komentować. Nowy rząd w końcu otrzymał akceptację działania w realizacji zobowiązań finansowych wobec społeczeństwa i prowadzenia polityki finansowej państwa.

Jak wskazał jeden z komentatorów polskiej sceny politycznej podpisanie budżetu musiało nastąpić, ponieważ obecny rok już zawiera kumulację wyborów do samorządów jak i do parlamentu europejskiego i ewentualne niepodpisanie budżetu, które by mogło zaskutkować upadkiem rządu i nowymi wyborami parlamentarnymi, nie mogło wchodzić w grę chociażby ze względu na aspekt dodatkowych kosztów finansowych, które by musiały ponieść zarówno partie jak i ich kandydaci.

Istotnym też elementem tej układanki byłaby możliwość zmiany opcji przez wyborców, co mogłoby być kolejną niespodzianką dla obecnej sytuacji politycznej. Jak wskazują bieżące sondaże opinii publicznej, zalew informacji o kolejnych możliwych nieprawidłowościach w wielu obszarach i instytucjach naszego państwa nie przynosi chwały dotychczasowej władzy. A czasami wręcz historyczne reakcje ich przedstawicieli czy zachowanie na sali parlamentarnej

jest negatywnie postrzegane przez coraz większą grupę społeczeństwa zgodnie z tradycyjną zasadą – uderz w stół, a nożyce się odezwą. Również toczące się dyskusje polityków i wskazywanie na dualizm obowiązujących obecnie reguł prawnych też nie przynosi dobrej opinii o pozostałości państwa prawa i sprawiedliwości. Skoro prawnicy, nie tylko w naszym kraju, mają rozległe wątpliwości, które organy państwa polskiego są zgodne z konstytucją, a które nie, to cóż mają powiedzieć tzw. szeregowi obywatele tego państwa nie będący znawcami prawa?

Osobne emocje personalne wzbudzają zmiany zarządzających instytucjami państwa jak i kluczowymi spółkami zarządzanymi przez skarbu państwa. Określony harmonogram jest realizowany i zmiany następują, a czas pokaże jak zapowiedziane odpolitycznienie zarządów spółek i ich rad nadzorczych zostanie wykonane. Również i środowisko kolejowe oczekuje tych decyzji mając nadzieję, iż zapowiadane zmiany posłużą dalszemu rozwojowi polskiej kolei.

Na całokształt sytuacji roku 2024 ma również wpływ sytuacja międzynarodowa. Wzmoczone protesty rolników europejskich w wielu krajach odzwierciedlają również nasze krajowe problemy jako pierwszego kraju dotkniętego skutkami beczłowej pomocy w eksporcie produktów rolnych państwu ukraińskiemu. Jak się obecnie okazało, brak właściwej kontroli nad przepływem produktów rolniczych z Ukrainy spowodował załamanie rynku rolnego również w naszym kraju. Mimo słusznej idei pomocy dla ogarniętego wojną kraju przyjęte rozwiązania nie sprawdziły się i trwają na różnych szczeblach poszukiwania rozwiązań



w całej Europie. Coraz większy wpływ na sytuację gospodarczą państw europejskich ma konflikt bliskowschodni, który powoduje znaczne problemy w transporcie morskim towarów rolniczych i przemysłowych wydłużając ich drogę, czas dostawy i koszty przewozu.

Ostatnie doniesienia z rozpoczętej walki wyborczej o prezydenturę Stanów Zjednoczonych Ameryki wzbudziły zaniepokojenie nie tylko państw europejskich. Rozważana głośno przez jednego z kandydatów na prezydenta możliwość odejścia Stanów Zjednoczonych od ścisłej współpracy z NATO i wspierania państw w pomocy Ukrainie, aby nie dopuścić do eskalacji tego konfliktu, budzi określone obawy i wymaga podjęcia określonych działań przez państwa tzw. Starej Europy.

Co z tego będzie w roku 2024? Mamy nadzieje jak i piszący te słowa, iż mądrość rządzących nie tylko w naszym kraju wesprze się na polskim przysłowiu – „Zgoda buduje, niezgoda rujnuje”.

(js)

Notowania Funduszu Własności Pracowniczej PKP Specjalistycznego Funduszu Inwestycyjnego Otwartego

Wartość jednostki (PLN) 31.01.2024	Poprzednia wartość jednostki (PLN) 29.12.2023	Zmiana (%)	Wartość jednostki (PLN) 31.01.2023	Roczna stopa zwrotu (%)	Zmiana od pierwszej wyceny (%) 8.10.2002	Wartość aktywów netto (PLN) 31.01.2024
540,69	538,80	+0,35	473,41	+14,21	+24 037,95	856 745 408,04

Telefoniczne Centrum Obsługi Klienta: 22 640 09 78 (w dni powszednie w godz. 9:00 -17:00)

Adres do korespondencji z Funduszem: Fundusz Własności Pracowniczej PKP, skrytka pocztowa nr 18, 02-696 Warszawa 113

PRZEKAŹNIK

ISSN 1642-2023

Wydawca: Federacja Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji PKP

ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
e-mail: sekretariat@federacjaait.org
www.federacjaait.org

Redaguje zespół w składzie: redaktor naczelny – Jacek Kowalczyk, zastępca redaktora naczelnego – Janusz Stefańczyk, sekretarz redakcji – Mirosław Rapiej, członkowie redakcji – Barbara Przychlińska, Elżbieta Rokosz, Kornel Gajewicz, Mieczysław Korczyk, Andrzej Śliwiak. Współpraca z redakcją – Andrzej Walczyk – Stowarzyszenie Inżynierów Sportu, Turystyki i Kultury „Kolejarz”.

Adres redakcji: ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa, tel. 22 4733222, e-mail: przekaznik@gazeta.pl

Druk: FOLD Sp. z o.o., ul. Starzyńskiego 10, 08-110 Siedlce, e-mail: biuro@fold.pl

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych i zastrzega sobie prawo do zmiany tytułów, skrótów i adiacji nadesłanych tekstów. Redakcja nie odpowiada za treść płatnych publikacji, reklam i ogłoszeń.

Numer zamknięto 16.02.2024 r.

Inicjatywy w sprawie spółki PKP TELKOL

OPZZ – posiedzenie Branży Transport

30 stycznia br. w siedzibie OPZZ odbyło się posiedzenie Branży Transport OPZZ z udziałem kierownictwa Organizacji w osobach Piotra Ostrowskiego, Barbary Popielarz i Sebastiana Koćwina, które prowadził przewodniczący branży Leszek Miętek.

Federację ZZPAiT PKP reprezentowali przewodniczący Janusz Stefańczyk i wiceprzewodniczący Mirosław Rapiej. Spotkanie rozpoczęła wideokonferencja z kierownictwem Europejskiej Federacji Pracowników Transportu (The European Transport Workers' Federation) do której branża transport OPZZ należy. ETF jest organizacją związkową zrzeszającą transportowe związki zawodowe z Unii Europejskiej, Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz krajów Europy Wschodniej. Obecnie zrzesza ponad 5 milionów związkowców z ponad 200 organizacji związkowych z 38 krajów.

Następnie kierownictwo OPZZ przedstawiło bieżące sprawy związane z powołaniem przedstawicieli rządu do Rady Dialogu Społecznego, apelu OPZZ do prezydenta Dudy o podpisanie ustawy budżetowej, losów obywatelskiego projektu ustawy dotyczącej Renty Wdowiej oraz poselskiego projektu Lewicy w Sejmie RP dotyczącego emerytur stażowych, jednego z najważniejszych postulatów programowych OPZZ.

Działania Federacji ZZPAiT PKP

Z inicjatywy organizacji związkowych w PKP PLK S.A. 1 lutego br. w Ministerstwie Infrastruktury odbyło się spotkanie z podsekretarzem stanu odpowiedzialnym za kolej – Piotrem Małepczakiem, które dotyczyło głównie sytuacji w spółce PKP PLK S.A. i jej roli w systemie zarządzania koleją w państwie polskim. Federację reprezentowali przewodniczący Janusz Stefańczyk i wiceprzewodniczący Mirosław Rapiej.

Wykorzystaliśmy spotkanie, aby przedstawić ministrowi obecną sytuację w spółce PKP TELKOL zaznaczając, że kolej powinna być zarządzana przez jedno ministerstwo, a przywoływana spółka powinna się znaleźć w Grupie PKP PLK S.A. jako spółka utrzymaniowa infrastruktury telekomunikacyjnej Narodowego Zarządcy. Przekazana została pełna dokumentacja z lat 2021-2023 dotycząca związkowej walki o byt spółki PKP TELKOL. Minister podzielił nasze zdanie i zobowiązał się przekazać przygotowany identyczny komplet dokumentacji wraz z pismem przewodnim do ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka.



Foto Mirosław Rapiej

Następnie przedstawiciele branż omówili najważniejsze sprawy i problemy w swoich sektorach działalności. W tej części spotkania wzięli udział przybyli na zaproszenie przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury, podsekretarz stanu Przemysław Koperski. W jednej ze swoich wypowiedzi minister zapowiedział przeprowadzenie audytu spółek kolejowych pod kątem prawidłowości prowadzonych inwestycji oraz właściwego nadzoru właścicielskiego. Przedstawiciele Federacji ZZPAiT PKP w swoich wystąpieniach poinformowali przewodniczącego i kierownictwo OPZZ, że trwająca przez ponad dwa lata

nasza walka o systemowe rozwiązania dla spółki PKP TELKOL jeszcze się nie zakończyła i wraz ze zmianami w kierownictwach ministerialnych resortów wkracza w kolejną fazę. To co minister Małepcki (były już na szczęście) napisał w piśmie z listopada 2023 r. mija się dziś kompletnie z rzeczywistością, która zmusza nas do podjęcia kolejnych działań. Zwracając się bezpośrednio do ministra Koperskiego zapowiedzieliśmy, że niezwłocznie prześlemy materiały dotyczące nieprawidłowości w spółce skarbu państwa PKP TELKOL spółka z o.o. w związku z audytem, o którym była mowa.

W związku zapowiedzią z wyżej opisanego spotkania branży transport OPZZ, sekretariat ministra Koperskiego otrzymał od nas dokumentację związaną ze zgłoszeniem zawiadomienia prokuratury o możliwości popełnienia przestępstwa przez zarząd PKP TELKOL wraz z decyzją prokuratury i naszym pismem odwoławczym. Otrzymaliśmy zapewnienie, że o dalszym działaniu w sprawie zostaniemy poinformowani.

4 lutego br. zostało wysłane pismo adresowane do ministra Borysa Budki i ministra Dariusza Klimczaka podpisane przez Federację ZZPAiT PKP oraz Federację Związków Zawodowych Pracowników PKP. Oto jego fragment.

W imieniu pracowników spółki PKP TELKOL sp. z o.o. zwracamy się do Szanownych Panów Ministrów o niezwłoczne rozwiązanie nabrzmiałego problemu gospodarczego i społecznego prowadzącego wprost do upadłości spółki, utraty miejsc pracy oraz eskalacji niepokoju społecznego. Ze względu na brak realizacji rozwiązań przyjętych ponad dwa lata temu przez Ministerstwo Aktywów Państwowych (or-

gan właścicielski PKP S.A.) oraz Ministerstwo Infrastruktury (organ właścicielski PKP PLK S.A.) zwracamy Panów uwagę na najgorszą, jaką można sobie wyobrazić w obecnej rzeczywistości, sytuację tej spółki skarbu państwa. Brak właściwego nadzoru ze strony Ministerstwa Aktywów Państwowych w ramach wykonywania prawa z akcji Skarbu Państwa nad PKP S.A. jako właściciela spółki PKP TELKOL, doprowadził w poprzednich latach do obecnego zadłużenia spółki przekraczającego wartość kapitału zakładowego.

Miejmy nadzieję, że zapowiedź powrotu spółek kolejowych pod jedno ministerstwo i nasze starania przywrócenia koncepcji miejsca spółki PKP TELKOL w Grupie PKP PLK doprowadzą wreszcie do zatrzymania procesu degradacji tej spółki i zapewnienia jej dalszego rozwoju a pracownikom godziwego wynagrodzenia i gwarancji spokojnej pracy.

stronę opracował
Mirosław Rapiej

Wybory społecznej inspekcji pracy w PKP TELKOL

Społeczna Inspekcja Pracy pełni bardzo ważną funkcję w systemie bezpieczeństwa i higieny pracy. Jest to bowiem oddzielna kategoria osób, które poza pracodawcą i służbą bhp są uprawnione do kontrolowania warunków pracy i monitorowania wszelkich nieprawidłowości zagrażających życiu i zdrowiu pracowników. Należy podkreślić, że dokonywanie wyboru społecznego inspektora pracy przez załogę daje mu szczególną legitymację i autorytet wśród pracowników. Pomaga to w skuteczniejszym docieraniu do kolegów i kształtowaniu ich świadomości bezpiecznej pracy. W wielu przedsiębiorstwach współpraca społecznych inspektorów i pracowników służb bhp daje bardzo pozytywne rezultaty i jest postrzegana jako obopólnie korzystna.

W dniach 8-23 stycznia br. pracownicy spółki PKP TELKOL wybrali swoich przedstawicieli do pełnienia tej jakże ważnej dla nich funkcji. Wybory pod nadzorem Zakładowej Komisji Wyborczej składającej się z przewodniczących działających w spółce organizacji związkowych oraz przy wsparciu i pomocy Pracodawcy przebiegły sprawnie i bez problemów. W pierwszej fazie wybrano Oddziałowych społecznych inspektorów pracy, którymi zostali: **Janusz Kijo** (OSIP R1 Warszawa + Centrala spółki), **Kazimierz Budzyński** (OSIP R2 Lublin), **Wojciech Bigaj** (OSIP R3 Kraków), **Mirosław Wadas** (OSIP R4 Katowice), **Stanisław Struzik** (OSIP R5 Gdańsk), **Bogusław Janczarek** (OSIP R6 Poznań) i **Krzysztof Napora** (OSIP R7 Wrocław).

Następnie – zgodnie z regulaminem wyborów – inspektorzy regionalni na spotkaniu 23 stycznia w Warszawie wybrali spośród siebie Zakładowego Społecznego Inspektora Pracy, którym został **Janusz Kijo**. Wszystkim wybranym gratulujemy i życzymy wytrwałości oraz sukcesów w pełnieniu swoich obowiązków dla dobra wszystkich pracowników w jakże dziś trudnym dla spółki PKP TELKOL okresie.

Kilka dni po wyborze udało mi się na gorąco porozmawiać z nowo wybranym Zakładowym społecznym inspektorem pracy Januszem Kijo.



Przede wszystkim gratuluję w imieniu redakcji Przekaznika wyboru na tę odpowiedzialną funkcję. Co Ciebie skłoniło do udziału w wyborach?

Dziękuję za gratulacje. A co mnie skłoniło? Tak naprawdę była to wspólna decyzja podjęta przez zarząd naszej Komisji Zakładowej w Warszawie wskazująca moją skromną osobę. Wypadało tylko wyrazić zgodę.

To może teraz opowiedz o sobie.

Pracę na PKP rozpocząłem w 1988 roku w pozaklasowym odcinku łączności w Koluszkach, a kontynuowałem w odcinkach łączności Łódź Olechów i Łódź Kaliska. Już w TK Telekom trafiłem do nowo powstałych brygad budowlanych obejmujących stanowisko kierownika. Po powstaniu PKP Budownictwo pracowałem na wielu kontraktach budowlanych, m.in. przebudowach stacji Łódź Fabryczna, Łódź Widzew, Dworzec Bydgoszcz, Władysławowo – Hel, Ciechanów, LHS Bortatycze – Dąbrowa Górnicza oraz linii kolejowej nr 7 na odcinku Otwock – Lublin. Obecnie pracuję w PKP TELKOL jako specjalista do spraw utrzymania w RO1.05 w Koluszkach. Pracując na wielu stanowiskach nabyłem dużo doświadczenia z zakresu warunków pracy i bhp, a jako członkowi Zarządu Komisji Zakładowej nie są mi obce zagadnienia z zakresu zakładowego prawa pracy i ustaw z tym związanych.

Zdajesz sobie zapewne sprawę, że w obecnej sytuacji spółki pełnienie funkcji ZSIP to duże wyzwanie dla Ciebie i współpracujących z Tobą Oddziałowych SIP. Jak się z tym zmierzysz?

Tak, wiem o tym i nie powiem, że się nie obawiam, bo bym skłamał. Jednak przy współpracy z inspektorem BHP w spółce oraz działającymi organizacjami związkowymi widzę możliwość skutecznej realizacji tego zadania. Podstawą mojego działania powinien być plan pracy opracowany na okres roku kalendarzowego i zatwierdzony przez zakładowe organizacje związkowe. Przy tworzeniu planu pracy powinna być pomocna własna ocena warunków pracy w zakładzie, istniejąca dokumentacja z kontroli i przeglądów warunków pracy oraz uwagi i wsparcie inspektora BHP. Wskazane byłyby także propozycje zgłaszane przez oddziałowych SIP w których widzę wsparcie i współpracę przy realizacji planu. Społeczna inspekcja pracy reprezentuje interesy wszystkich pracowników, a jej działania mają prowadzić do zapewnienia w zakładzie pracy przestrzegania przepisów prawa pracy, w tym kształtowania bezpiecznych i higienicznych warunków pracy. Wykonywać to będziemy poprzez kontrolowanie pomieszczeń i urządzeń zakładu pracy, w razie potrzeby wydawania zaleceń i wpisywania uwag do księgi zaleceń. Ważne jest także to, że zawsze o wsparcie i pomoc mogę się zwrócić do Państwowej Inspekcji Pracy.



Stoją od lewej: Stanisław Struzik, Janusz Kijo, Mirosław Wadas, Kazimierz Budzyński, Bogusław Janczarek, Wojciech Bigaj i Krzysztof Napora.

Jakie najważniejsze na dziś zadania widzisz przed sobą?

Tu potwierdzę tylko to, co zawarłem w swojej ulotce wyborczej, czyli zamierzam skoncentrować się na trzech blokach zadań. Pierwszy z nich to zakres bezpieczeństwa pracy – eliminowanie zagrożeń, które są przyczyną wypadków i chorób zawodowych, przestrzeganie wymogów technologicznych, wyposażenie posiadanego sprzętu w osłony i urządzenia zabezpieczające, wyposażenie pracowników w sprawny sprzęt ochrony osobistej, przestrzeganie przez pracowników przepisów i zasad bhp. Drugi to zapewnienie pracownikom norm higienicznych, norm odzieży ochronnej i posiłków profilaktycznych oraz odpowiednich warunków w warsztatach pracy i pomieszczeniach higieniczno-sanitarnych. I wreszcie zakres prawnej ochrony pracy, czyli kontrola przestrzegania przepisów o czasie pracy, ochrony pracy kobiet, świadczeń pieniężnych z tytułu wypadków przy pracy, chorób zawodowych, itd.

„Nie pozostaje mi w takim razie nic innego, jak życzyć Tobie, abyś się spełnił w tej nowej roli i miał wsparcie przyjaznych Ci osób, a efekty Twoich działań niech się przyczynią poprawie warunków bezpieczeństwa pracy i płacy pracowników w spółce PKP TELKOL. Dziękuję za rozmowę.”

Ja również bardzo dziękuję za zainteresowanie trudną i odpowiedzialną rolą społecznych inspektorów pracy.

Podsumowując rozmowę warto podkreślić, że obecnie pracodawcy w Polsce są nastawieni bardzo negatywnie – zarówno do regulacji prawnych tworzących i chroniących prawa pracowników, jak i do związków zawodowych i całego zakresu ich działalności, a w bieżącej sytuacji na rynku pracy, określanej słusznie mianem „rynku pracodawcy” – to nastawienie jest wręcz wrogie. U podłoża tego zjawiska leży przede wszystkim głoszony dziś powszechnie model „nowoczesnego”, „postępowego”, a zatem „elastycz-

nego”, „mobilnego” i „niezależnego” pracownika do złudzenia przypominającego przedsiębiorcę. Każdy, kto choćby w części temu wzorcowi nie odpowiada lub nawet dąży do tego, by konsolidować środowiska pracownicze i uzyskać chociaż formalne pozory równości stron w relacji zatrudniającej – pracownik, jest negowany. Biorąc powyższe pod uwagę, nie dziwi obecne nastawienie pracodawcy do instytucji społecznego inspektora pracy, który przecież „generuje niepotrzebne koszty” pilnując, by warunki pracy odpowiadały kryteriom wyznaczanym przez przepisy bhp, a pracodawca przestrzegał zapisy prawa pracy. Jeżeli by uznać, że przepisy te są niepotrzebne, a pracodawca może swobodnie dysponować pracownikiem jak maszyną, to rola społecznego inspektora pracy rzeczywiście jest niepotrzebna. Rozumowanie takie cofnęłoby jednak nasze stosunki pracy do XIX wieku.

Mirosław Rapiej
zdjęcia autora

Zmiany w Zarządzie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Rada Nadzorcza na posiedzeniu w dniu 15 lutego br. odwołała dotychczasowy Zarząd PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Jednocześnie powołany został nowy, tymczasowy Zarząd PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Rada Nadzorcza odwołała Prezesa Zarządu Ireneusza Merchel oraz wszystkich członków Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.:

Mirosława Skubiszyńskiego – Wiceprezesa Zarządu – dyrektora ds. eksploatacji;

Arnolda Brescha – Członka Zarządu – dyrektora ds. realizacji inwestycji;

Radosława Celińskiego – Członka Zarządu – dyrektora ds. finansowych i ekonomicznych;

Grzegorza Kurdziela – Członka Zarządu – dyrektora ds. wsparcia operacyjnego;

Piotra Majerczaka – Członka Zarządu – dyrektora ds. utrzymania infrastruktury;

Jednocześnie z Rady Nadzorczej Spółki do Zarządu oddelegowani zostali:

Piotr Wyborski – do pełnienia funkcji Prezesa Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.;

Maciej Kaczorek – do pełnienia funkcji Członka Zarządu;

Piotr Kubicki – do pełnienia funkcji Członka Zarządu;

Rada Nadzorcza Spółki podziękowała dotychczasowemu Zarządowi za współpracę.

Wybory do Rady Nadzorczej PKP S.A.

LESZEK MIĘTEK

KANDYDAT
NA PRZEDSTAWICIELA ZAŁOGI
W RADZIE NADZORCZEJ PKP S.A.



SILNA I SKUTECZNA REPREZENTACJA PRACOWNIKÓW

- 41 lat na kolei, zawsze blisko Pracowników
- Doświadczenie w reprezentowaniu interesów Załogi w organach nadzorczych PKP Cargo S.A. i PKP S.A.
- Twardy i skuteczny negocjator
- Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
- Absolwent Technikum Kolejowego w Bydgoszczy i Warszawskiej Szkoły Zarządzania – Szkoły Wyższej

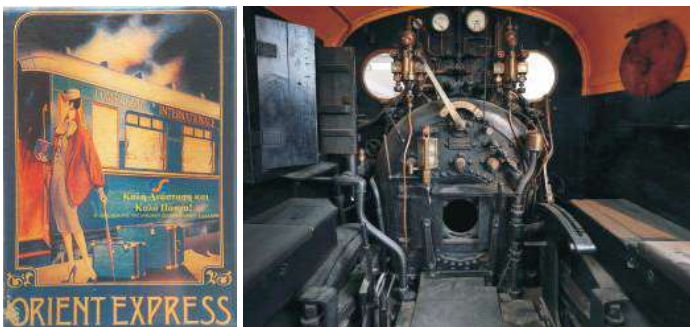
Twój głos ma znaczenie. Zrób z niego użytek!

Historia polskiego kolejnictwa odchodzi w zapomnienie

*Zebrali się ludziska i czynią wielki tłok,
Bo naraz każdy chciałby z bliska obejrzeć cudo to.
Ma wielki srebrny komin i waży ze sto ton.
I to ma ludzi wozić? Pewniejszy chyba koń...*

*Fragment piosenki „Kolej Warszawsko-Wiedeńska” z płyty Polskie dzwony (1972)
Bractwo Kurkowe 1791, muzyka Janusz Hryniewicz, słowa Piotr Janczowski*

Przedstawienie dziejów pracy rąk budowniczych dróg żelaznych na przestrzeni prawie 200 lat sprowadza się dzisiaj do uświadomienia sobie i innym prawdy, że to co pozostało nam z tej spuścizny jest ułamkiem tego co było. Trudno mi dzisiaj oszacować, ile już utraciliśmy i w jakim stopniu zmienił się obraz sprzed 200 lat. Nie wiem także, ile zabytków zachowałyby się do dnia dzisiejszego gdyby nie „zaopiekowali” się ówczesną infrastrukturą kolejową nasi wyzwoliciele, władza powstała po 1945 roku, indywidualni szabrownicy i decyzje każdego z wcześniejszych i obecnych rządów. Kolej traktowana jako jednostka zmilitaryzowana nie podlegała żadnym cywilizowanym regułom dbania o zabytki i stanu historycznego. Prezentacja zachowanych zabytków (dotyczy to każdej dziedziny historii), opis tego eksponatu, jego umiejscowienie w kontekście społeczno-historycznym, najbliższym jemu otoczeniu wytwarza szerszy krąg widzianego przez nas dzisiaj obrazu. Jest tu jednak podstawowa zasada, że posługując się tylko opisem, słowem, tekstem o omawianym eksponacie bez bezpośredniego z nim kontaktu wzrokowego pozostaje jak smak lodów widzianych zza szyby wystawowej. Jeżeli istnieje możliwość zetknięcia się z eksponatem, dziełem sztuki bezpośrednio, to należy z tego korzystać. Kontaktu tego nie jest w stanie zastąpić materiał drukowany, opisowy. Mamy trochę szczęścia, że te nieliczne artefakty o których tu mówimy, a które udało się zachować, możemy oglądać w muzeach, izbach tradycji, skansenach kolejowych, kolekcjach stowarzyszeń, czy nawet prywatnych zbiorach udostępnianych szerszej publiczności, pasjonatom tematu historii dróg żelaznych.



Z lewej plakat z Muzeum Kolejnictwa w Grecji, z prawej kabina lokomotywy B 45 z 1869 roku. Muzeum Kolejnictwa w Danii.

Na świecie, a także w Polsce działają muzea, których głównym celem jest zachowanie i angażowanie się w ochronę i renowację wybranych zabytkowych pojazdów trakcji kolejowej oraz promowanie historii kultury kolei. Uruchamiane są okolicznościowe i regularne przejazdy starym taborem, specjalne wycieczki, czy też rekonstruowane są odcinki kolejek wąskotorowych. Mniejszych i większych muzeów kolejnictwa są dziesiątki.

Założone w Norymbergii w 1882 roku Muzeum DB jest najstarszym muzeum kolejnictwa na świecie. Królewskie Bawarskie Muzeum Kolejowe w czasie swojej działalności kilkakrotnie zmieniło nazwę. Muzeum należy do Fundacji Deutsche Bahn i działa pod jej patronatem. Posiada dwa oddziały – w Koblencji i Halle (Saale). Także wieloletnią tradycję muzealną kolejnictwa ma obiekt uruchomiony w Hamar w Norwegii w roku 1897. Mimo te-

go, że sieć kolejowa Belgii jest najstarszą na kontynencie europejskim, to muzeum kolejnictwa Train World – Bruksela zainaugurowało działalność dopiero w 2015 roku. Kolejnym obiektem jest od 1975 roku National Railway Museum położone w Yorku w Anglii i jest częścią National Museum of Science and Industry. Powstało z dwóch mniejszych muzeów British Rail – w Clapham w Londynie i York Railway Museum, które znajdowało się na obrzeżach miasta. Otwarcie w 1975 roku połączone było z obchodami 150. rocznicy linii kolejowej Stockton & Darlington Railway.



Tereny Muzeum Kolejnictwa w Miluzie we Francji.

Paryski Dworzec Orsay powstał w latach 1898-1900, a zakończył swoją działalność w 1974 roku. Jednak nie powstało tu muzeum kolejnictwa francuskiego. W 1978 roku budynek został wpisany na listę dziedzictwa narodowego Francji i w tym samym roku powstał pomysł zamiany starego dworca na rzecz nowego muzeum. Budynek został zaaranżowany na muzeum sztuki i w 1986 roku otwarto Musée d'Orsay. Francuskie Muzeum Kolejnictwa pod nazwą Cité du Train – Patrimoine SNCF powstało w dawnej parowozowni Miluza Nord w Alzacji. Otwarte w 1971 roku oficjalnie zainaugurowało działalność 3 lipca 1974 roku. Działa na powierzchni 16 tys. m² ze stałymi i czasowymi wystawami oraz atrakcjami kolejowymi. To największe muzeum kolejnictwa w Europie.

W Grecji Muzeum Kolejnictwa OSE zostało uruchomione w 1979 roku w dawnej fabryce konstrukcji metalowych kolei Pireus-Ateny-Peloponez (SPAP) przy ulicy Siokou 4 w Atenach, a w 2019 roku przeniesiono je do Pireusu.

Duńskie Muzeum Kolejnictwa w Odense zarządzane jest przez fundację Danmarks Jernbanemuseum. Jego historia sięga początków 1900 roku. W 1904 roku kolejarz A. L. Ohmeyer wyszedł z inicjatywą utworzenia kolejowej ekspozycji muzealnej. Pierwsza duża wystawa miała miejsce w dawnym magazynie przy głównym dworcu kolejowym w Kopenhadze przy ulicy Bernstorffsgade. Od 1928 roku Muzeum Kolejnictwa mieściło się w siedzibie DSB w Sølvgades Kaserne w Kopenhadze, a w 1975 roku przeniesione zostało do Odense. W 1988 roku, po gruntownej modernizacji, muzeum zostało ponownie otwarte.

W Polsce pierwsze Muzeum Kolejnictwa powstało w grudniu 1931 roku w Warszawie przy ul. Nowy Zjazd 1. W roku 1946 powołano Muzeum Komunikacji, jednak z uwagi na brak odpowiednich pomieszczeń na eksponaty w latach 1956-57 rozparcelowano i przekazano je do Muzeum Techniki NOT, Technikum Kole-



Wizualizacja Muzeum Kolejnictwa na Odolanach w Warszawie z 2016 roku. I miejsce w projekcie konkursowym.

owego w Warszawie, Muzeum Lotnictwa w Krakowie i Muzeum Morskiego w Gdańsku. Decyzją Ministerstwa Komunikacji nr 48 z 1 lipca 1972 roku powstało Muzeum Kolejnictwa w Warszawie w budynku dawnego Dworca Warszawa Główna przy ulicy Towarowej 1. Kolejne przekształcenia na kolei i kolejne niezależne od władz muzealnych losy tej placówki nie przysparzały dobrego działania i prawidłowego zarządzania placówką. Władze PKP nie poczuwały i nie poczuwają się do przejęcia opieki i finansowania swojego dziedzictwa oraz nie dążą do rozwoju muzealnictwa kolejowego wzorem innych zarządów kolejowych i władz państwowych. Nie są także zainteresowane zachowaniem swojej historii i jej szerokiego propagowania. Jeżeli w perspektywie nie powstanie w centrali PKP biuro historii kolei na ziemiach polskich, którego zadaniem będzie opieka nad wszystkimi placówkami starającymi się zachować to co jeszcze jest do uratowania, to za kilka, kilkanaście lat stracimy to, co jeszcze jest do uratowania. W sytuacji, gdy przeznaczają się setki milionów złotych na budowę, czy jak się to mówi – odbudowę nieistniejącego pałacu, którego ostatnim właścicielem był kupiec rosyjski, trudno dać wiarę, że przeszkodą w powołaniu kolejowej placówki historycznej jest brak pieniędzy.

W 2016 roku prasa lokalna i krajowa pisała o nowatorskim projekcie nowego Muzeum Kolejnictwa na warszawskich Odolanach pod nazwą „Stacja Muzeum”. Przeniesione z ul. Towarowej miało być jedną z najbardziej innowacyjnych placówek kulturalnych w Polsce – z symulatorami, grami i aplikacjami w trójwymiarze. Ten wielki kompleks miał swoją nowoczesnością przerastać niejedną polską instytucję kultury. Oto co o tym projekcie mówił ówczesny prezes zarządu PKP S.A. Mirosław Pawłowski:



Limitowane serie biletów wstępu do muzeum w Miluzie upamiętniające najstarszą oryginalną lokomotywę parową w Europie Saint Pierre (Święty Piotr) nr 33 z 1844 r. oraz rekordy prędkości pociągu TGV Atlantique z 1989 i 1990 r.

– Nowa lokalizacja Stacji Muzeum pozwoli nie tylko na stworzenie nowoczesnej placówki kulturalnej, ale także przyczyni się do ożywienia niezagospodarowanej dotychczas części Warszawy. Udostępniamy grunty, które mają bardzo duży potencjał. Zostanie on wreszcie należycie wykorzystany. Jest to jeden z najszerzej zakrojonych projektów, które PKP S.A. realizuje we współpracy z władzami samorządowymi Warszawy.

Co z tych szumnych zapowiedzi pozostało? Puste słowa i kolejna, ośmioletnia rdza na niszczących eksponatach.

Nie ma na to naszej zgody. Nie pozwólmy, by zaginęły dokumenty i przedmioty związane z historią kolejnictwa w Polsce. Tylko wspólną inicjatywą i zaangażowaniem możemy coś w tej smutnej sprawie spróbować zmienić. Czekamy na opinie naszych Czytelników (przekaznik@gazeta.pl).

Andrzej Walczyk



Uroczyste uruchomienie po latach neonu na budynku byłego Dworca Głównego, dziś siedziby „Stacji Muzeum”. 11 października 2018 r.

Wieści z  **PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

Kolejowa zakopianka – dobra alternatywa w podróżach na ferie pod Tatry

Pasażerowie skorzystali już z blisko 800 bezpośrednich połączeń pociągiem do Zakopanego od chwili wznowienia w grudniu ruchu kolejowego. Kolejne nowe oraz zmodernizowane stacje i przystanki na kolejowej zakopiance zwiększyły dostępność i ułatwiają komunikację w przejazdach dalekobieżnych oraz regionalnych. Inwestycja PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. zapewniła krótsze i komfortowe podróże do stolicy Tatr.

PLK SA zrealizowały już zasadniczą część robót, umożliwiającą przed świętami w grudniu ubiegłego roku wznowienie ruchu kolejowego i dojazd pociągiem do końcowej stacji Zakopane. Dzięki inwestycji zarządcy infrastruktury kolejowej pasażerowie szybciej dojeżdżają na Podhale, m.in. z Trójmiasta, Warszawy i z Krakowa. Podróż najszybszym pociągiem ze stolicy Małopolski do Zakopanego zajmuje ok. 2 godzin i 30/40 minut.

Od 22 grudnia 2023 r. komfort w przejazdach kolejową zakopianką zapewniają 34 stacje i przystanki. Wśród nich są dodatkowe punkty zatrzymywania się pociągów, które dołą-



fot. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

czyły w grudniu: **Bańska Niżna, Poronin Misia-gi i Chabówka Stadion**. Dostępność do kolei zwiększył także przed świętami dodatkowy przystanek **Dąbrówka Jezioro Mucharskie**, zreali-

zowany w ramach Rządowego Programu Przystankowego. Zmodernizowane oraz zupełnie nowe obiekty spełniają oczekiwania podróżnych pod względem dostępu oraz standardów obsługi. Perony są wyposażone w nowe wiaty, ławki, tablice informacyjne, oznakowanie oraz ścieżki dotykowe dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.

Dokończenie prac inwestycyjnych na wio- snę, m.in. okołotorowych – pozwoli skrócić jesz- cze o kilka minut czas przejazdu z Krakowa do Zakopanego do ok. 2 godzin i 15/20 minut.

Modernizacja kolejowej zakopianki, pro- wadzona jest w ramach projektu „Prace na li- niach kolejowych 97, 98, 99 na odcinku Skawina – Sucha Beskidzka – Chabówka – Zakopane”. Na realizację przeznaczono przeszło 1,4 mld zł netto. Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

*Biurowo Komunikacji i Promocji
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*



fot. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



fot. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



fot. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

„Bezpieczny Przejazd” – skuteczna kampania na rzecz bezpieczeństwa na przejazdach

Kampania społeczna „Bezpieczny Przejazd” wchodzi w dwudziesty rok działalności. Pomysł narodził się w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. w 2005 r., a celem przedsięwzięcia było i jest nadal uświadamianie użytkowników ruchu drogowego, jakie środki ostrożności trzeba podjąć przy przekraczaniu przejazdów kolejowo-drogowych. Dotyczy to kierowców, motocyklistów, rowerzystów i także pieszych. Szczególny nacisk w tym zakresie, w początkowym etapie kampanii, położono na edukację przedszkolaków i uczniów. Przez pierwsze cztery lata kampania była prowadzona w okresie wakacyjnym pod hasłem „Zatrzymaj się i żyj!”. „Przekaźnik” od początku towarzyszy tej niezwykle pozytywnej akcji. W każdym numerze – w oparciu o dane Biura Bezpieczeństwa PLK SA – prezentujemy stałą rubrykę statystyczną obrazującą, co w obszarze objętym działaniem kampanii wydarzyło się w poprzednim miesiącu.

Inicjatywa, wypełniająca bardzo ważny społecznie obszar realizacji działań na rzecz bezpieczeństwa na przejazdach, była pierwszą tego typu akcją społeczną w Polsce. Dlatego w 2009 r. postanowiono rozszerzyć jej działania na cały rok, a od 2012 r. objęto również tzw. dzikie przejeżdżania, czyli miejsca gdzie przekraczanie torów przez pieszych jest niedozwolone i szczególnie niebezpieczne. W 2015 r. zmienił się przekaz kampanii, główny ciężar komunikacji przeniesiony został na edukację i kształtowanie u kierowców mądrego i zgodnego z prawem zachowania na przejazdach. Wprowadzono też nowe hasło „Szlaban na ryzyko!”. Od 2019 r. kampanię wspomagają Ambasadorki i Ambasadorzy Bezpieczeństwa odwołując się do głosu rozsądku każdego z nas.

Za kampanię w PLK SA odpowiada zespół pracowników – Ambasadorów i Ambasatorek Bezpieczeństwa, prowadzony przez **Adama Kundzicza** (na zdjęciu obok) – naczelnika z Biura Komunikacji i Promocji, którego w rozmowie poprosiłem o przekazanie więcej informacji o kampanii.



Mimo, że liczba wypadków i kolizji na przejazdach kolejowo-drogowych w Polsce maleje, wciąż jest ich zdecydowanie za dużo.

W 2023 r. odnotowano 177 zdarzeń, w których zginęło 40 osób, a 21 zostało ciężko rannych. Według statystyk, niemal 99% wypadków i kolizji na przejazdach powoduje nieostrożność lub lekceważenie znaków przez kierowców. Jest to bardzo duży problem, nad którym nieustannie staramy się pracować, dążąc przede wszystkim do zminimalizowania liczby wypadków na przejazdach.

Kampania „Bezpieczny Przejazd” to nie tylko idee, ale przede wszystkim działania podnoszące świadomość uczestników ruchu drogowego.

Oczywiście. I dlatego też prowadzimy cyklicznie wiele inicjatyw i projektów. Jednym z nich są warsztaty dla instruktorów ośrodków szkolenia kierowców oraz egzaminatorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego. To instruktorzy nauki jazdy mają największy wpływ na to, jakich nawyków na drodze nabiorą młodzi kierowcy. Dlatego eksperci do spraw bezpieczeństwa z PLK SA od 2016 r. jeżdżą po całym kraju i przeprowadzają specjalistyczne seminaria. Łącznie, w trakcie blisko 70 spotkań, już ponad 5 tys. instruktorów otrzymało materiały dydaktyczne. Podczas warsztatów odtwarzane są filmy prezentujące zdarzenia na przejazdach, ciekawostki, omawiane są przykłady niewłaściwych oraz pożądanych zachowań kierowców.

Każdy, kto był świadkiem jednej z przeprowadzanych od lat przez PLK SA symulacji zderzenia lokomotywy z samochodem, bez wątpienia bierze do serca nawoływanie ekspertów do zachowania wzmożonej ostrożności.

Dokładnie! Nieodłącznym elementem kampanii są symulacje wypadków na przejazdach, które w dobitny sposób pokazują, co dzieje się z pojazdami oraz osobami biorącymi w nich udział. Wizualizacja zderzenia ma ogromny wpływ na ludzkie emocje. Dopiero wtedy jesteśmy w stanie w pełni uzmysłować sobie, co może się stać, gdy nie zatrzymamy się przed znakiem STOP lub spróbujemy ominąć rogatki. Symulacja pokazuje, że piesi, a nawet kierowcy aut nie mają szans w zderzeniu z rozpędzonym pociągiem. Częścią symulacji jest również „pokazowa” akcja straży pożarnej, pogotowia ratunkowego, policji i funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei. W ten sposób są to także ćwiczenia dla służb ratunkowych, które pomagają przygotować się do prawdziwej interwencji.

W jaki sposób projekt Żółta Naklejka PLK wpływa na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa?

Mówiąc o bezpieczeństwie na przejazdach nie możemy pominąć jednego z najważniejszych projektów ostatnich lat. #ŻółtaNaklejkaPLK przyspiesza działanie służb ratunkowych, dając dodatkowe minuty i sekundy na reakcję, a są one – w takich przypadkach – bezcenne. Każdy przejazd w Polsce, zarządzany przez PLK SA, jest oznakowany taką naklejką na krzyżu św. Andrzeja lub napędzie rogatkowym. Od czerwca 2018 r., kiedy projekt został uruchomiony, do stycznia 2024 r. operatorzy numeru alarmowego 112 odebrali ponad 34 tys. zgłoszeń dotyczących potencjalnych zagrożeń na przejazdach i terenach kolejowych. W ponad tysiącu przypadkach, dzięki specjalnemu szybkiemu połączeniu, wstrzymano ruch pociągów i wezwano pomoc. Ponad 2 tys. zgłoszeń skutkowało ograniczeniem prędkości jazdy pociągów, by zapewnić bezpieczeństwo pasażerów i korzystających z przejazdów. Ciężko myśleć, co mogłoby się zdarzyć w tych sytuacjach, gdyby nie zastosowano procedury. Pamiętajmy – jeśli jest zagrożenie na przejeździe – skorzystajmy z żółtej naklejki!

W ramach „Bezpiecznego Przejazdu” prowadzone są też stałe akcje prewencyjne na przejazdach i prelekcje edukacyjne w szkołach i przedszkolach.

I to jest doskonały moment, żeby podziękować wszystkim koordynatorom kampanii z całej Polski. Określę w tym miejscu, z jaką skalą działań mamy do czynienia. Tylko w 2023 r. koordynatorzy przeprowadzili blisko 2 tys. prelekcji w całym kraju i wyedukowali ponad 70 tys. osób. Na przejazdach odbyło się 1,5 tys. akcji, które dotarły do 73 tys. uczestników ruchu drogowego. Naszym kolejowym Ambasadorkom i Ambasadorom Bezpieczeństwa należą się duże brawa, dlatego również za pośrednictwem „Przekaźnika” bardzo dziękujemy za ich pracę.

dokończenie na stronie 10



Wypadki na przejazdach i niedozwolonych przejściach

Przejazdy kolejowo–drogowe		Niedozwolone przejścia	
Styczeń 2024	Od początku roku	Styczeń 2024	Od początku roku
Wypadki	17	Wypadki	21
Zabici	2	Zabici	18
Ciężko ranni	1	Ciężko ranni	2

Dane z Biura Bezpieczeństwa PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.



„Bezpieczny Przejazd” – skuteczna kampania na rzecz bezpieczeństwa na przejazdach

dokończenie ze strony 9

Czy każdy może zostać Ambasadorką lub Ambasadorem Bezpieczeństwa?

Ambasadorkami kampanii od 2019 r. stały się kobiety. Matki, żony, córki, siostry, babcie czy ciocie uczą Polaków mądrego i bezpiecznego zachowania na terenach kolejowych. Daliśmy im dość głosu, żeby wspólnie z nami tłumaczyły zasady, których przestrzeganie zapewnia kierowcom i pieszym bezpieczeństwo na torach. Do Ambasadek dołączyli również Ambasadorzy Bezpieczeństwa. Pojawiają się w naszych materiałach edukacyjnych, ucząc całe rodziny zasad bezpieczeństwa na torach. W spotach telewizyjnych ich słowa trafiają do serc i świadomości odbiorców, zachęcając do rozważnego zachowania na przejściach i przejazdach kolejowo-drogowych. Są nie tylko twarzami, ale przede wszystkim głosami rozsądku, szerzącymi ideę kampanii „Bezpieczny Przejazd”. Ambasadorem Bezpieczeństwa może zostać każdy. Wystarczy poznać zasady bezpiecznego zachowania na terenach kolejowych i dbać o to, by rodzina i znajomi się do nich stosowali. Naszym marzeniem jest Polska pełna Ambasadorów Bezpieczeństwa, którzy od Helu po Tatry uczą swoich bliskich odpowiedzialności. Kraj, w którym głos rozsądku jest silniejszy od brawury i pośpiechu. Prosimy, zbudujcie go wspólnie z nami!

Podsumowaliście już 2023 rok w zakresie działań kampanii?

Rok 2023 był dla „Bezpiecznego Przejazdu” okresem zauważalnej aktywności. Dzięki wsparciu ze środków unijnych z Programu Opera-

cyjnego Infrastruktura i Środowisko, udało się zrealizować intensywną kampanię medialną oraz szereg innych działań informacyjno-edukacyjnych kierowanych do różnych odbiorców. Patrzymy też z zadowoleniem na zaangażowanie społeczeństwa w edukację na temat bezpieczeństwa na drogach. Jednak nasze działania nie poprzestają na tym. Już planowane są dalsze inicjatywy, aby utrzymać wysoki poziom świadomości i skuteczności działań na rzecz bezpieczeństwa. Kampania nieustannie przypomina, że bezpieczeństwo na drogach to zadanie wspólne, które wymaga zaangażowania społecznego na różnych płaszczyznach. Dzięki edukacji, dialogowi i aktywnej współpracy wspólnie możemy stworzyć środowisko, w którym każdy uczestnik ruchu drogowego jest świadomy i odpowiedzialny, a wypadki na przejazdach staną się rzadkością. Dlatego... chcemy również podziękować Wam, drogie Ambasadorki i drodzy Ambasadorzy Bezpieczeństwa pracujący w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. Bez Waszego wsparcia nasze działania nie miałyby takiego wydzźwięku. Wasz głos rozsądku i motywacje, którymi się kierujecie w życiu, przyczyniają się do zwiększenia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych oraz na terenach kolejowych. Dalej dzielcie się tą wiedzą z bliskimi. Dziękujemy!

Dziękuję za rozmowę i życzę dalszych sukcesów w tych niezwykle pożytecznych i ważnych działaniach.

Od autora: W kampanię „Bezpieczny przejazd” angażują się również członkowie Federacji. Z Ambasadorką kampanii z organizacji wrocławskiej zapoznamy Czytelników w marcowym numerze Przekaznika.

Jacek Kowalczyk



Prawo pracy i BHP

O obowiązujących przepisach z zakresu prawa pracy i BHP informuje i odpowiada na pytania naszych Czytelników na łamach Przekaznika **Barbara Przychlińska** – członek Komisji Ochrony Pracy OPZZ.

Wszelkie pytania i uwagi prosimy kierować pocztą elektroniczną: b.przychlinska@gazeta.pl

Środki ochrony osobistej a ich starzenie

Środki ochrony indywidualnej powinny być stosowane w sytuacjach, gdy nie można uniknąć zagrożeń albo nie można ich wystarczająco ograniczyć za pomocą innych środków. Należy pamiętać, że środki ochrony indywidualnej ulegają procesowi starzenia podczas ich użytkowania.

W okresie użytkowania tych środków obowiązek nadzoru nad ich stanem technicznym spoczywa głównie na pracodawcy. W celu zapewnienia skutecznego nadzoru wskazane jest prowadzenie systema-

tycznej kontroli stanu środków ochrony indywidualnej bezpośrednio przed przystąpieniem do każdego użycia, przez odpowiednio przeszkolonego użytkownika. Zalecana jest również okresowa kontrola tych środków przez kompetentną, specjalnie do tego celu przeszkoloną osobę w zakładzie pracy lub bezpośrednio przez producenta. Obydwa wymienione rodzaje kontroli są niezwykle istotne, ponieważ umożliwiają identyfikację uszkodzeń powodujących utratę parametrów ochronnych, co minima-

lizuje prawdopodobieństwo zastosowania niesprawnych środków ochrony indywidualnej na stanowiskach pracy. Najczęściej przyczyną utraty parametrów ochronnych na skutek starzenia się środków ochrony indywidualnej są czynniki mechaniczne, chemiczne oraz promieniowanie nadfioletowe. Szczególnie intensywnie promieniowanie słoneczne (w tym głównie nadfioletowe) wpływa na degradację środków ochrony indywidualnej stosowanych na tzw. zewnętrznych stanowiskach pracy.

Proces utraty parametrów ochronnych środków ochrony indywidualnej, w trakcie ich użytkowania jest trudny do zaobserwowania. Problem ten dotyczy w szczególności: hełmów ochronnych, odzieży ostrzegawczej, środków ochrony oczu i twarzy. Zgodnie z wymaganiami Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla środków ochrony indywidualnej (Dz. U. Nr 259, poz. 2173), jeżeli starzenie tych środków może mieć poważny wpływ na ich właściwości, to na każdym egzemplarzu wprowadzonym na rynek lub też na wymiennalnych częściach składowych należy w sposób trwały i jednoznaczny podać datę produkcji lub, jeżeli to możliwe, datę ważności. Informacja taka musi być również w sposób trwały umieszczona na opakowaniu. W wielu przypadkach określenie terminu przydatności środków ochrony indywidualnej do użytkowania stanowi poważny problem zarówno dla producentów jak i użytkowników tych środków. W przypadku środków ochrony oczu i twarzy ich producenci uzależniają przydatność



do użytkowania tych środków od ich stanu technicznego. Najczęściej podawanymi przyczynami wycofania środków ochrony oczu i twarzy z użytkowania są: nadmierne porysowanie szybek lub uszkodzenia mechaniczne, np. pęknięcie ramki lub szybki. W przypadku hełmów ochronnych producent zobowiązany jest do podania daty produkcji hełmu oraz jego maksymalnego okresu użytkowania. Okres, w którym hełm zachowuje właściwości ochronne powinien zostać trwale naniesiony na skorupę hełmu oraz zamieszczony w instrukcji użytkowania dostarczonej przez producenta.

Natomiast producenci odzieży ostrzegawczej powinni określić w jej instrukcji użytkowania maksymalną liczbę cykli konserwacji (czyszczenia lub prania). Najczęściej przyczynami utraty parametrów ochronnych odzieży ostrzegawczej są brak możliwości usunięcia zabrudzeń oraz zmiany barwy powstałej w wyniku blaknięcia materiałów tła pod wpływem ekspozycji na UV. W przypadkach stwierdzenia uszkodzeń środków ochrony indywidualnej należy wymienić je na nowe.

opracowała Barbara Przychlińska
(na podstawie www.zus.pl)

ZUS dofinansuje poprawę warunków pracy

2 lutego 2024 roku ZUS ogłosił Konkurs nr 2024.01 na projekty dotyczące utrzymania zdolności do pracy przez cały okres aktywności zawodowej realizowane w 2025 roku. Termin składania wniosków o dotacje określono na okres od 26 lutego 2024 r. do 27 marca 2024 r. Szczegółowe warunki dostępne są na stronie internetowej ZUS.

Aby skorzystać z dofinansowania, które może wynieść nawet 300 tys. zł, należy się wcześniej dobrze przygotować. Dofinansowanie odbywać się będzie w ramach konkursu o nazwie „Dofinansowania działań płatnika składek na poprawę bezpieczeństwa i higieny pracy”. Po spełnieniu warunków formalnych i merytorycznych firmy mogą starać się o dofinansowania do zgłoszonych projektów. Jeżeli chodzi o szcze-

góły konkursu to można do niego zgłaszać projekty, które dotyczą następujących obszarów:

- poprawy bezpieczeństwa i higieny pracy,
- zmniejszenia zagrożenia wypadkami przy pracy lub chorobami zawodowymi,
- zredukowania niekorzystnego oddziaływania czynników ryzyka.

ZUS dofinansowuje w formie dotacji również działania związane z obszarami technicznymi ukierunkowanymi na:

- bezpieczeństwo instalacji technicznych, maszyn, urządzeń i miejsc pracy,
- urządzenia chroniące przed hałasem i drganiami mechanicznymi oraz promieniowaniem elektromagnetycznym,
- oświetlenie miejsc i stanowisk pracy oraz ochrona przed promieniowaniem optycznym,

- ochrona przed energią elektryczną i elektrycznością statyczną,
- urządzenia oczyszczające i uzdatniające powietrze, urządzenia mechanicznej wentylacji powietrza,
- sprzęt i urządzenia służące poprawie bezpieczeństwa pracy na wysokości, w zagłębieniach i innych strefach pracy,
- sprzęt i urządzenia służące ograniczeniu obciążenia układu mięśniowo-szkieletowego,
- sprzęt i urządzenia służące poprawie bezpieczeństwa pracy w przypadku narażenia na czynniki chemiczne i szkodliwe czynniki biologiczne,
- środki ochrony indywidualnej.

opracowała Barbara Przychlińska
(na podstawie www.ciop.pl)

Z ukosa



Niezwykle zdumienie budzi niespodziewana miłość wielu czołowych dygnitarzy z rządzącej poprzednio partii do Unii Europejskiej, a w szczególności do jej parlamentu. Jeśli przyjrzeć się temu niespotykanemu zjawisku od strony ekonomicznej, to się da to jakoś zrozumieć. Miesięczne wynagrodzenie posła do Parlamentu Europejskiego wynosi obecnie ponad 33 tys. zł. Do tego należy doliczyć zwrot kosztów poniesionych w państwie członkowskim, w którym poseł został wybrany, takich jak koszty prowadzenia biura poselskiego, rachunki telefoniczne i opłaty pocztowe, zakup, eksploatacja i konserwacja sprzętu. To dodatkowa kwota ponad 20 tys. zł. Ale to nie wszystko. Do Brukseli trzeba dojechać lub dole-

cieć i żaden europoseł za taką wyprawę płacić nie chce i nie musi. Za podróż samolotem w klasie biznes dostanie pełny zwrot ceny biletu, a gdyby chciał sobie pojechać autkiem, to za każdy kilometr otrzyma blisko 2,50 zł zwrotu, czyli bez uszczerbku we własnym budżecie może śmiało jechać samochodem, który spala ponad 35 litrów paliwa na 100 km. Można też polecieć samolotem w klasie ekonomicznej, a wykazać kilometrówkę, ale to jest już oszustwo, o czym niektórzy „zaradni” się przekonali stając przed obliczem Europejskiego Urzędu ds. Zwalciania Nadużyć Finansowych. Podsumowując, bycie europoseł to laskomy kasek finansowy dający grubo ponad 50 tysięcy złotych za każdy miesiąc tej ciężkiej i odpowiedzialnej pracy. A gdy już się europoselem być przestanie, zagwarantowana jest emerytura, za którą szeregowy poseł europarlamentu dostanie w przyszłości nawet 8 tys. zł. A że nie wy-

klucza to emerytura wypłacanej przez ZUS, spokojna starość jest gwarantowana i do tego radosna. I to wszystko tłumaczy płomienne uczucie do posady eurodeputowanego i zacieklą walkę o każde miejsce na przyszłej liście wyborczej. A walczyć trzeba z całej siły, bo na jedno miejsce przypada co najmniej kilku chętnych. Co niektórzy, nawet krystaliczni kandydaci, upatrują także pożytków z tytułu powzięcia immunitetu, jednak trzeba wyjaśnić, że regulamin PE przewiduje uchylenie immunitetu, jeżeli właściwe organy krajowe zwrócą się o to z odpowiednim wnioskiem. Gdy taki wpływnie, zostaje skierowany do Komisji Prawnej. Jeśli będzie zasadny, Parlament zwykłą większością głosów podejmuje decyzję o pozbawieniu posła tego przywileju, o czym niektórzy się już przekonali. No i nagle okazuje się, że miłość jak to miłość, potrafi być ślepa. (jk)

 **BEZPIECZNY
PRZEJAZD**


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



**DOŁĄCZ DO AMBASADOREK I AMBASADORÓW
BEZPIECZEŃSTWA NA PRZEJAZDACH KOLEJOWO-DROGOWYCH**

Posłuchaj głosu rozsądku
bezpieczny-przejazd.pl