

**Spotkanie informacyjne Naczelnego Dyrektora  
Przewozów Pasażerskich z przedstawicielami Krajowych Central Związków  
Zawodowych - w dniu 06 października 1999 r.**

**PORZĄDEK SPOTKANIA**

1. Nieprawidłowości w działalności Zakładów Przewozów Pasażerskich ujawnione przez pracowników Wydziału Kontroli Wewnętrznej.  
ref. inż. Zbigniew Kryś - dyrektor Wydziału Kontroli Wewnętrznej.
2. Nieprawidłowości w pracy drużyn konduktorskich w zakresie przejazdów bezbiletowych.  
ref. Jerzy Kriger - dyrektor Wydziału Przejazdów Bezbiletowych.
3. Realizacja uprawnień do świadczeń przedemerytalnych pracowników Sektora Pasażerskiego.  
ref. inż. Lidia Taberska - główny specjalista w Wydziale Spraw Pracowniczych.
- Propozycja* 4. Zmiany organizacyjne w Sektorze Pasażerskim związane z propozycją zamknięcia 8 000 km. linii kolejowych oraz propozycją Rządu RP w zakresie przewozów po 2000 roku.  
ref. mgr Mirosław Bobrowski - dyrektor Wydziału Organizacji, Restrukturyzacji i Przekształceń Własnościowych.
5. Realizacja dotychczasowych zapisów w protokołach z poprzednich spotkań.

NACZELNY DYREKTOR

/ - /

/ mgr inż. Tadeusz Matyla /

- wydzielona, dwutorowa linia kolejowa nr 250 na odcinku Gdańsk Gł. (po ewentualnym wydłużeniu – Gdańsk Śródmieście) – Rumia z infrastrukturą (bez podstacji trakcyjnych do czasu pojawienia się taboru z odzyskiem energii trakcyjnej) spełniająca wymogi budowli i linii SKM w/g §126 ust. m.in.1,2,3,7,10,11 Rozp. MTiGM z 10.09.98r (Dz.U. nr 151 poz.987),
- baza naprawczo–utrzymaniowa i socjalno–administracyjna usytuowana w Gdyni Cisowej jako siedziba Zakładu, stacja postojowa i elektrowozownia – z niezbędnym zapleczem technicznym – (spełniająca jako jedyna w obrębie Aglomeracji Gdańskiej wymogi §128 Rozp. MT i GM jw. w zakresie warunków technicznych budowli szybkich kolei miejskich) umożliwiająca działalność przewozową i obsługę techniczną SKM a także osiąganie rosnących przychodów „pozaprzewozowych” oraz wiata osłonięta i grupa torów odstawczych 46-54, z częścią posterunku przeglądów kontrolnych (PK) e.z.t. w Wejherowie celem zrealizowania aktualnego rozkładu jazdy, i zapewnienia rytmiczności jak również ciągłości przewozów,
- elektryczne zespoły trakcyjne w liczbie ok. 105 szt. niezbędne do obsługi SKM (75 szt.) i „końcówek” innych obiegów uzasadnionych ekonomicznie – (w/g spisanego porozumienia z Sectorem Trakcji i Zaplecza Warsztatowego oraz Zakładem Taboru w Gdyni) – związanych i skorelowanych z obsługą Aglomeracji Gdańskiej i Regionu (pozostałe e.z.t.),
- majątek obrotowy (min. zapasy i wyposażenie obiektów, taboru, zaplecza technicznego oraz drogi kolejowej).

Tak pomyślana jednostka organizacyjna zatrudniać będzie personel grupujący załogi pociągów (maszyniści – kierownicy, pracujący wg jednej przygotowanej przez projekt karty pracy), rewidentów, specjalistyczne zespoły utrzymania taboru, budowli i obiektów, które jako wielofunkcyjne utrzymywałyby też (podobnie jak większość pracowników warsztatowych) infrastrukturę linii kolejowej nr 250 obniżając koszty, podnosząc wydajność i efektywność pracy, racjonalizując swoją efektywność gospodarczą.

Zatrudnienie ukształtowałoby się j.n.:

### SZACUNKOWE ZATRUDNIENIE (p. II przy 100÷105 e.z.t.) ~ 735 prac.

1. ZAŁOGI POC.		* 295
- MASZYNIŚCI (z MZ GDYNIA)	- 150	
- KIER. POC. – KOND. (z ZAPP G-sk, ZPP Gdy.)	- 145	
2. STANOWISKA ROBOTN. POZOST. (z MZ GDY.)		* 360
- UTRZ. I NAPR. TABORU	- 243	
- REWIDENCI, ODB. E.Z.T.	- 32	
- OBSŁ. UTRZ., NAPR. INFRASTR. I URZ. TECH.	- 80+5	
3. ADMINISTRACJA (2-DYR., 5-NACZ. WYDZ., 3-NACZ. SEKC., 11-S.S., 4-S.W.S.)	- 85	* 85
	<b>RAZEM: - 735+5</b>	<b>* 740</b>

\* łączne zatrudnienie w zespole pracowniczym

S.S. samodzielne stanowisko

S.W.S. samodzielne wieloosobowe stanowisko

Przejęcie przez proponowany zakład (jako „aglomeracyjny”) linii kolejowej nr 250 – stanowiące odmienne rozwiązanie od typowej struktury PKP – ma swoje pełne uzasadnienie tak w §127 w/w Rozp. MTiGM z 10.09.98r. - jako linii wyłącznie spełniającej wymogi drogi kolejowej szybkiej kolei miejskiej i §126 (bez skrzyżowań z innymi liniami – ust. 2, prawidłowe perony i przystanki – ust. 3, dwutorowa – ust. 7, połączenia awaryjne poza stacjami zwrotnymi – ust. 11 ...) jak i w Dyrektywie Rady Wspólnot Europejskich 91/440 z 29 lipca 1995 r., która w Art. 2 ust. 2 zwalnia przedsiębiorstwa kolejowe przewozów

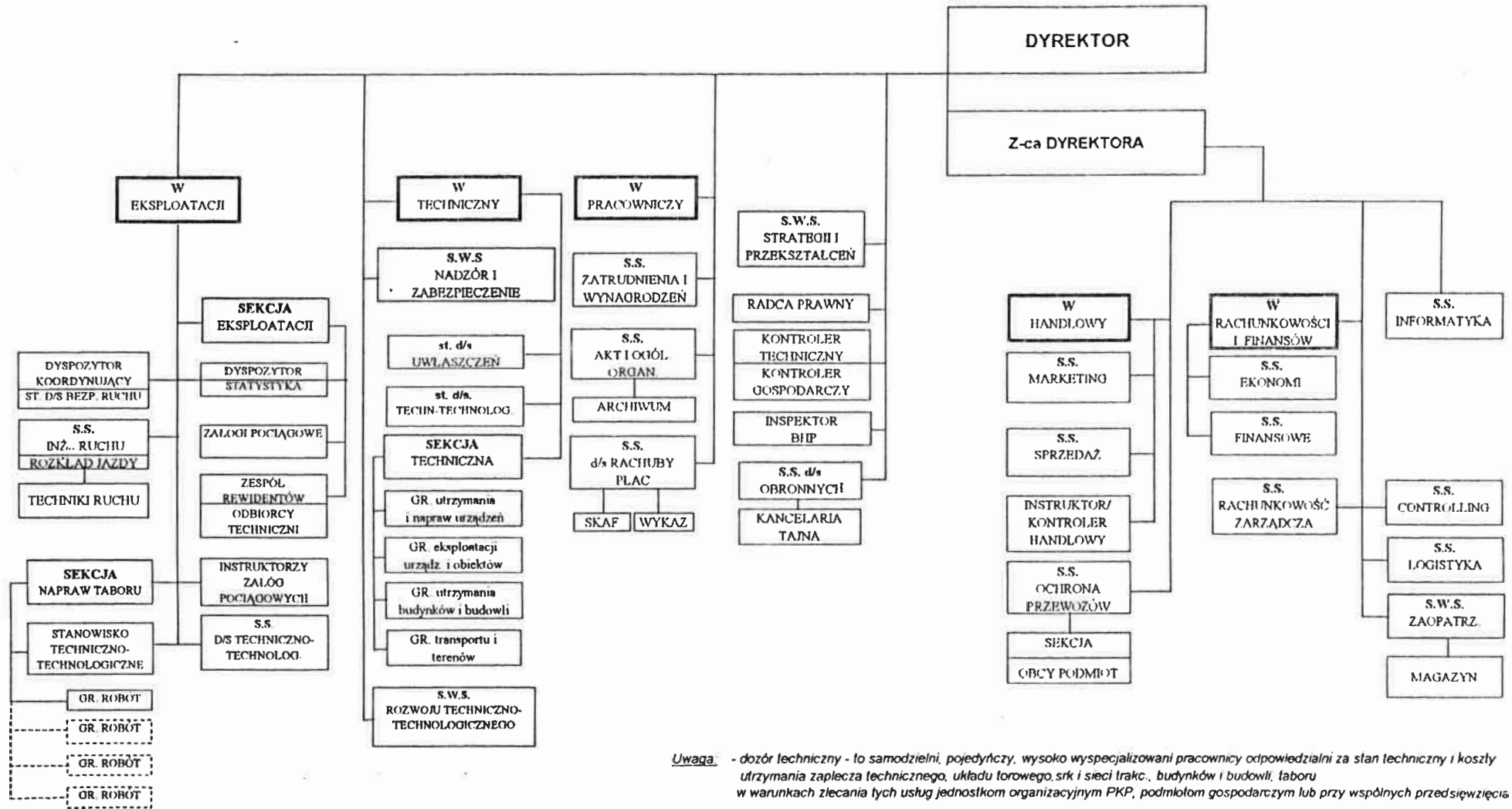
miejskich, podmiejskich i regionalnych z obszaru zastosowań tej dyrektywy tj. m.in. również z rozdziału zarządzania infrastrukturą od działalności przewozowej. Przede wszystkim zaś – przy władaniu tą linią – w najbardziej efektywnym gospodarczo rozwiązaniu – które umożliwi korektę kosztów i przychodów w zależności od wielkości przewozów – jest więc najbardziej ekonomiczne. Tak pomyślany – zintegrowany zakład, głównie przewozów aglomeracyjnych PKP, winien sukcesywnie przejmować z innych jednostek organizacyjnych tak składniki mienia, jak i personel.

Czynnikiem sprzyjającym jest fakt, iż praktycznie cała przyszła załoga i jej nadzór – za wyjątkiem drużyn konduktorskich, które trafią w Gdyni Cisowej na sprzyjające warunki pracy – nie zmienia stanowisk i miejsca zatrudnienia – a niewielka tylko liczba – zakres obowiązków. Tak proponowany zintegrowany zakład kolejowych przewozów aglomeracyjnych będzie miał typowy charakter organizacji kolejowej, gdyż każda kolej, nawet „mała” – to zawsze tabor i infrastruktura - to „czystość” kosztów przy jednorodnym charakterze przewozów, to silny i pewny partner dla władz samorządowych i wiarygodny oraz interesujący kontrahent dla obcych inwestorów, z uwagi na swój ok. 60-cio milionowy majątek jak też organizacyjną odrębność.

PKP – Zakład SKM w Gdyni Cisowej - poprzez swoją strukturę, przejrzystość przychodów i kosztów oraz swój „miastotwórczy” charakter, mając za cel podstawowy zaspokajanie konurbacyjnych potrzeb komunikacyjnych ludności, zapewniając trwale miejsca pracy kilkuset kolejarzom bardzo szybko integrować się będzie regionalnie i aglomeracyjnie, poprzez min. dążenie miejscowych władz i przewoźników do utworzenia wzajemnego porozumienia. Silne aktualnie tempo wzrostu współpracy PKP z samorządami lokalnymi i ponad narodowymi organizacjami finansowymi (np. „List Intencyjny” z 04.03.1999 r. dot. modernizacji SKM z udziałem min. EBOR) pozwala realnie prognozować finansowanie SKM również spoza źródeł PKP (np. w zakresie zmiany systemu s.r.k. czy przedłużenia 2-torowej, wydzielonej linii SKM nr 250 do Gdańska - Śródmieścia). Potrzebnym jest – pilne wykazanie dążenia PKP do utworzenia Zakładu SKM jako wyodrębnionego podmiotu gospodarczego (pogłębiającego przedmiotową współpracę na stosownym szczeblu ustalonym przez Zarząd PKP), do czego nowotworzony Zakład jest praktycznie pierwszym lecz widocznym i efektywnym dużym krokiem. Rozwój SKM to również kontynuacja możliwego procesu modernizacji infrastruktury (ze środków ponad narodowych) rozpoczętego przez PKP i UNIDO na II Euroatlantyckiej Konferencji WSPiP Krajów Europy (Warszawa, 10-12 maj 1999 r.).

Utworzenie przez Zarząd PKP Zakładu SKM w Gdyni Cisowej w proponowanej formie, kształcie i strukturze, jest jednocześnie zauważalnym oraz sensownym etapem przyszłej, efektywniejszej współpracy, działalności regionalnej a więc dobrze, stabilnie i na długo służącym społeczeństwu Wybrzeża Gdańskiego rozwiązaniem a stąd i kolejarskiej Załodze gwarantując stałe miejsca pracy, co zapewnia rodzinom pracowników pewny, nieograniczony czasowo byt. W dobie przekształceń PKP – jest to nasza wspólna i podstawowa troska – stąd wniosek o pozytywną, w możliwie krótkim czasie opinię, co konstruktywnie wpłynie na proces realizacji tego niezwykle istotnego a niezbędnego przekształcenia (do tej pory odkładany) dla zapewnienia trwałych miejsc pracy naszym pracownikom.

Zakład SKM w Gdyni

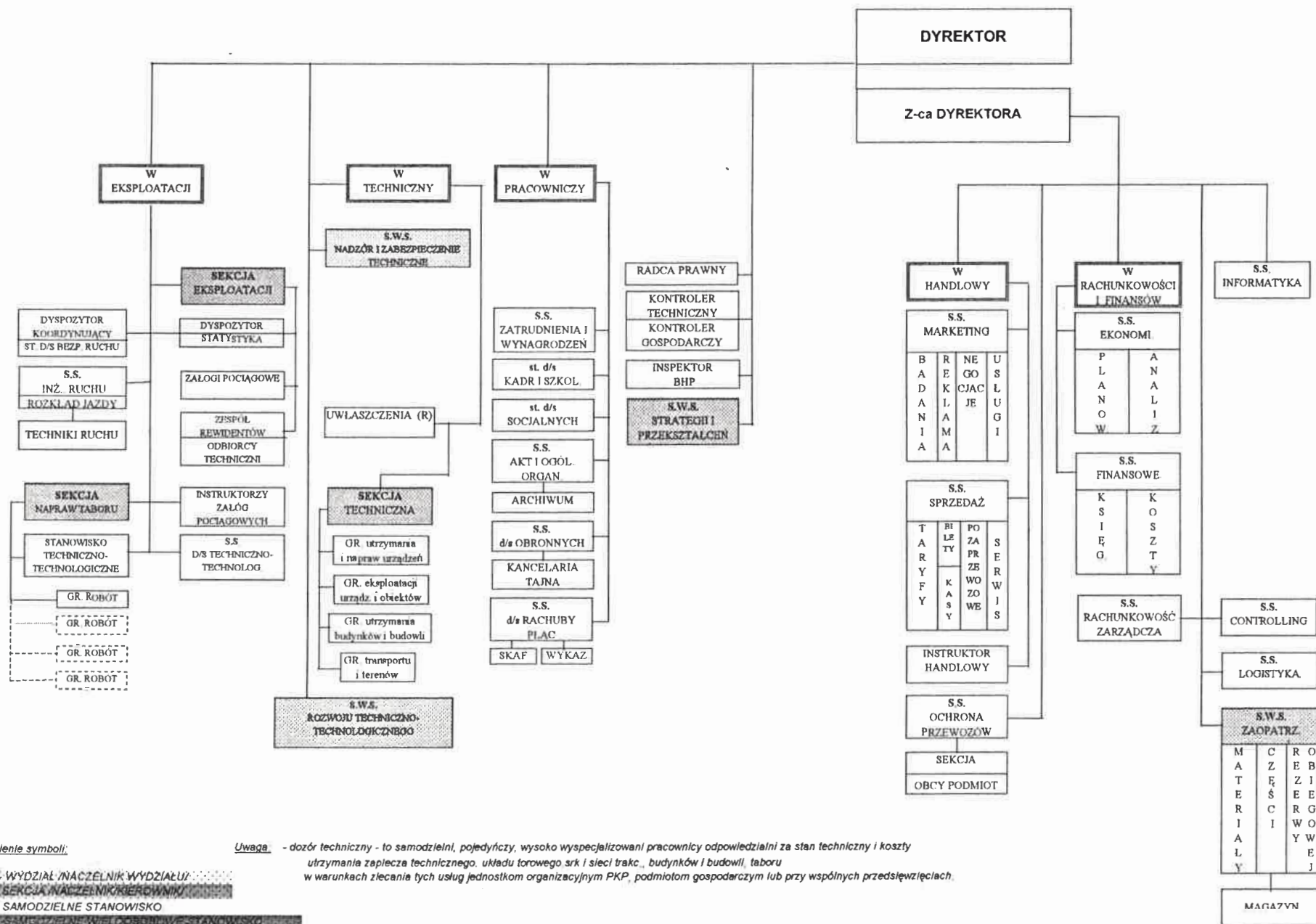


**Uwaga:** - dozór techniczny - to samodzielni, pojedynczy, wysoko wyspecjalizowani pracownicy odpowiedzialni za stan techniczny i koszty utrzymania zaplecza technicznego, układu torowego, srk i sieci trak., budynków i budowli, taboru w warunkach zlecenia tych usług jednostkom organizacyjnym PKP, podmiotom gospodarczym lub przy wspólnych przedsięwzięciach

**Objaśnienie symboli:**

- W - WYDZIAŁ /NACZELNIK/
- S - SEKCJA /NACZELNIK/KIEROWNIK/
- S.S - SAMODZIELNE STANOWISKO
- S.W.S.-SAMODZIELNE WIELOOSOBOWE STANOWISKO
- MP/S - MAŁA POLIGRAFIA - SEKRETARIAT

# Zakład SKM w Gdyni



Objasnienie symboli:

W - WYDZIAŁ / NACZELNIK WYDZIAŁU

S - SEKCJA / NACZELNIK SEKCJI

S.S. - SAMODZIELNE STANOWISKO

S.W.S. - SAMODZIELNE NIELOKALNE STANOWISKO

MP/IS - MAŁA POLIGRAFIA - SEKRETARIAT

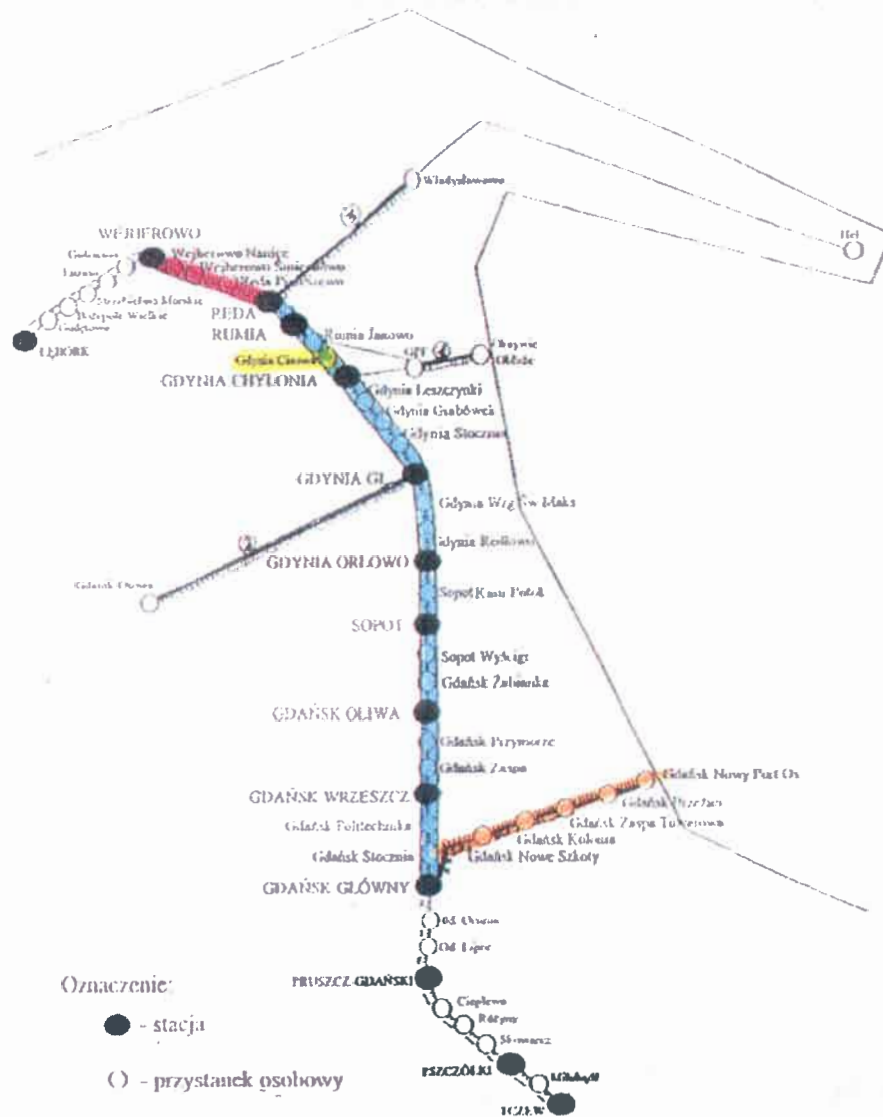
Uwaga - dozór techniczny - to samodzielni, pojedynczy, wysoko wyspecjalizowani pracownicy odpowiedzialni za stan techniczny i koszty utrzymania zaplecza technicznego, układu torowego srk i sieci trakc., budynków i budowli, taboru w warunkach zlecenia tych usług jednostkom organizacyjnym PKP, podmiotom gospodarczym lub przy wspólnych przedsięwzięciach.





Mapa lokalizacyjna z nazwami stacji i przystanków osobowych SKM

Szkic nr 1

LINIE SKM.

OBJAŚNIENIE



-  Wydzielana linia 2-torowa nr 250
-  Jednotorowa linia nr 249
-  2-torowa wspólna linia nr 249
-  Baza SKM Gdynia Cisowa

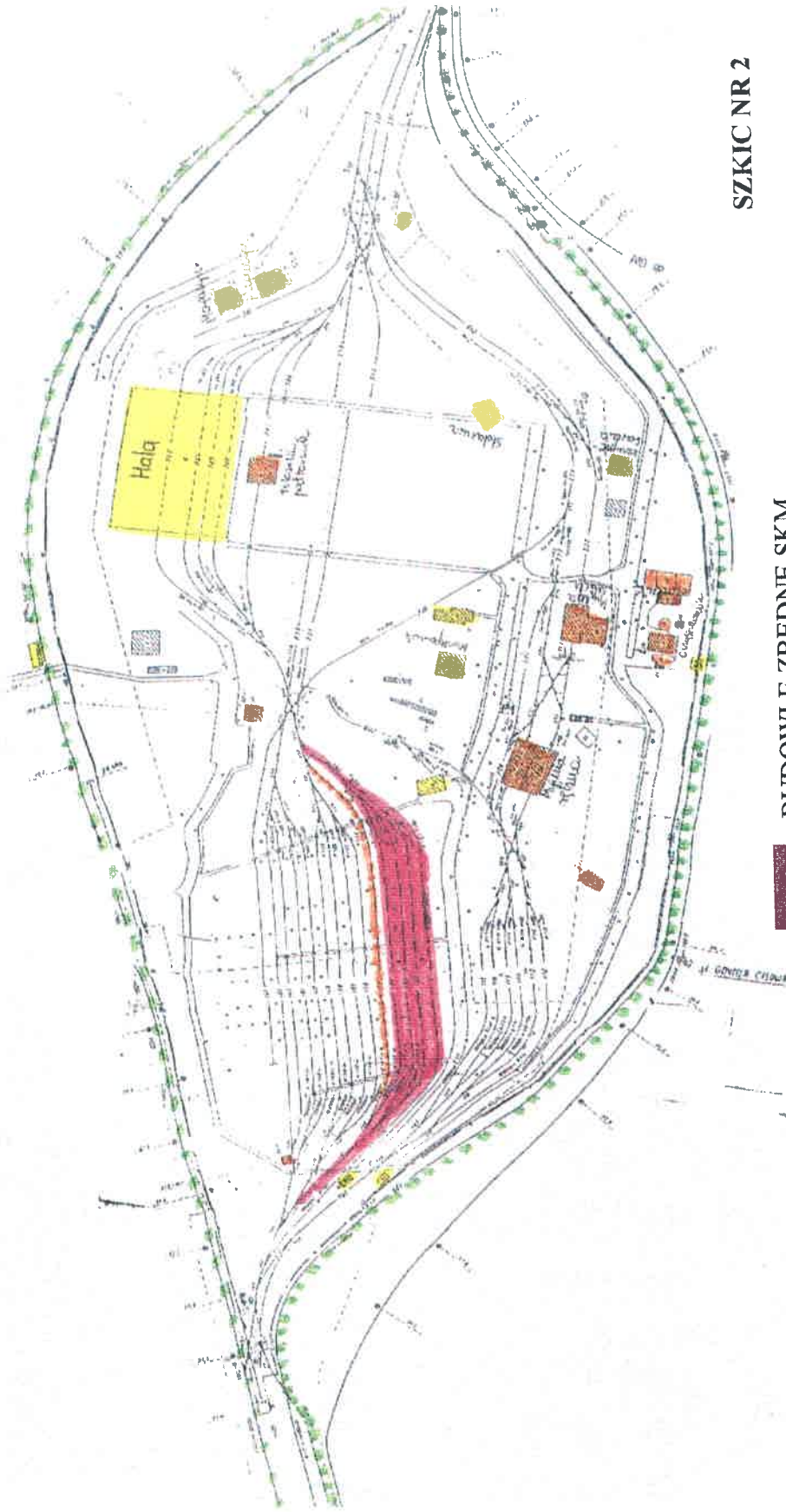


MAPA NR 1






— linie kolejowe SKM

••••• linia nr 250 SKM

**BAZA SKM  
GDYNIA CISOWA**



**SZKIC NR 2**

-  BUDOWLE ZBĘDNE SKM
-  OBIEKTY DO WYODRĘBNIENIA
-  WŁADANIE SKM
-  UKŁAD TOROWY - WŁADANIE SKM
-  OBRĘB WŁADANIA SKM



Warszawa, dnia 04 października 1999 r.

Dr. Zdz. Prosz. Wanszatabuch  
Miejsce Taborn

adres wg rozdzielnika

MSJ 4 Stupsk

W związku z prolongatą dokumentów przejazdowych na rok 2000, Biuro Polityki Personalnej DG PKP uprzejmie informuje, że zgodnie z decyzją Prezesa Zarządu PKP - Dyrektora Generalnego PKP z dnia 30 września 1999 r., wartość świadczeń przejazdowych na 2000 r. wynosi :

- w klasie dowolnej - 110 zł,
- w klasie drugiej - 72 zł,

wartość wykupywanych świadczeń przejazdowych dla współmałżonków pracowników, emerytów lub rencistów:

- w klasie dowolnej - 55 zł,
- w klasie drugiej - 36 zł,

a wartość świadczenia do przejazdu w klasie dowolnej współmałżonka uprawnionego do przejazdu w klasie drugiej ( gdy drugiemu współmałżonkowi przysługuje prawo przejazdu w klasie dowolnej) - 27,50 zł.

Jednocześnie podwyższona zostaje opłata za sporządzanie duplikatów dokumentów przejazdowych z 5 zł na 10 zł.

Prolongata dokumentów przejazdowych na 2000 r. odbywa się na dotychczasowych zasadach.

Otrzymują

KBK

jednostki organizacyjne podległe  
bezpośrednio Zarządowi PKP  
centrale związków zawodowych

DYREKTOR  
Biura Polityki Personalnej  
mgr inż. Jacek Krajewski