

NOTATKA

z wideokonferencji ws. bezpieczeństwa zatrzymań pociągów na stacji Sędziszów

w „PKP Intercity” S.A.

w dniu 23 października 2020 r.,

zorganizowanej na wniosek Związku Zawodowego Pracowników Warsztatowych z udziałem
Przedstawicieli Pracowników w Radzie Nadzorczej

I. W spotkaniu udział wzięli:

1. Ze strony „PKP Intercity” S.A. (dalej „Spółka”) przedstawiciele Zakładu Zachodniego, Biura Bezpieczeństwa, Biura Obsługi Klienta i Biura Zarządzania Zasobami Ludzkimi
2. Przedstawiciele Pracowników w Radzie Nadzorczej „PKP Intercity” S.A oraz przedstawiciele Związku Zawodowego Pracowników Warsztatowych (dalej łącznie „Strona Społeczna”)

II. Przebieg spotkania:

Wprowadzając w temat spotkania, przedstawiciel Spółki przypomniał o sprawie stacji w Sędziszawiu, względem której Strona Społeczna zgłaszała niebezpieczeństwo wprowadzania podróźnych w błąd co do istnienia na tej stacji czynnej krawędzi peronowej po przeciwnej stronie pociągu od właściwego peronu. Zastrzeżenia zostały przez Spółkę przekazane do PKP PLK, na co zarządca infrastruktury odpowiedział, że nie ma potrzeby podejmowania żadnych działań, ponieważ peron 2 znajdujący się pomiędzy torami 1 i 2 nie ma krawędzi peronowej od strony toru nr 2. Dyrektor Zakładu Zachodniego zaprezentował materiał z wizji lokalnej, podczas której nie potwierdzono obaw Strony Społecznej. Wskazał także na brak możliwości zastosowania w tym miejscu procedury odjazdu z dwóch krawędzi peronowych z powodu tego, że peron 2 jest zbyt oddalony od toru 2, w związku z czym pracownik drużyny konduktorskiej nie może na niego bezpiecznie wysiąść. Potencjalne zagrożenie dla pracowników DK zostało stwierdzone na podstawie wizji lokalnej (przeprowadzonej przez naczelnika Sekcji Handlowej we Wrocławiu), która wykazała, że peron 2 od strony toru 2 jest zakończony skarpą schodzącą pod kątem ok 45 stopni do ławy torowiska. Po zatrzymaniu taboru odległość od najniższego stopnia do poziomu gruntu wynosi ok. 60 cm, a odległość od krawędzi stopnia do wierzchołka skarpy ok 100 cm. Skarpa zbudowana jest z luźnego materiału, co przyczynia się do braku podparcia osoby stojącej i stwarza realne niebezpieczeństwo poślizgnięcia się i wsunięcia się pod tabor.

Strona Społeczna podtrzymała swoje stanowisko odnośnie tego, że jest to peron, który może być uznany za dostępny od strony toru 2, w związku z czym powinna być tam każdorazowo wykonywana procedura odjazdu z toru sąsiadującego z dwiema krawędziami peronowymi, a co za tym idzie obsługa pociągów wjeżdżających na ten tor powinna odbywać się w składzie 1/1. Krytycznie odniosła się do zarządzenia z 19 października, ustanawiającego szczególne zasady postępowania na stacji Sędziszów z pominięciem wspomnianej procedury, apelując szczególnie o nienakładanie na kierownika pociągu obowiązku informowania podróźnych przed zatrzymaniem na stacji o lokalizacji peronu dla wysiadających, w obawie o obciążenie go odpowiedzialnością za ewentualne wypadki, które byłyby w rzeczywistości skutkiem zaniedbań PKP PLK. W kwestii braku możliwości wyjścia na peron zaproponowała rozważenie możliwości podawania przez pracownika drużyny konduktorskiej sygnałów z uchylonych drzwi pociągu, na co przedstawiciele Spółki odpowiedzieli, że procedura odjazdu nie dopuszcza takiej możliwości, zatem obsługa 1/1 w celu jej stosowania byłaby możliwa jedynie w przypadku jej modyfikacji. Innym

rozwiązaniem zaproponowanym przez Stronę Społeczną było wymuszenie wjazdu pociągów wyłącznie na tor 1, co przedstawiciele Spółki zobowiązali się przedstawić zarządcy infrastruktury na kolejnym spotkaniu, z którego protokół zgodzili się udostępnić zainteresowanym przedstawicielom Strony Społecznej.

Wobec zgłoszonych przez Stronę Społeczną przypadków obsługi pociągu Drwęca w obsadzie 1/0, co uniemożliwiało zastosowanie procedury odjazdu z toru sąsiadującego z dwiema krawędziami peronowymi na stacji Wąbrzeźno, kierownictwo Zakładu Zachodniego zapewniło, że takie sytuacje już się nie powtórzą, ponieważ pociągi na tej stacji będą zawsze obsługiwane w obsadzie co najmniej 1/1.

Strona społeczna zwróciła także uwagę na występujący m.in. na stacji Wrocław Mikołajów (jej zdaniem znany Spółce) brak możliwości stwierdzenia gotowości do odjazdu zgodnie z procedurą P 14-1 dla wagonów znajdujących się poza peronami będąc w obrębie ostatnich drzwi wagonu mieszczącego się w peronie, wskazując na konieczność podawania sygnałów z otwartych drzwi wagonu znajdującego się poza peronem, na co przedstawiciel Biura Obsługi Klienta odparł, że podawanie sygnałów z otwartych drzwi wagonu jest łamaniem przepisów i zagrożeniem bezpieczeństwa. Podkreślił, że przy braku widoczności wagonów niemieszczących się w peronie nie ma możliwości uruchomienia pociągu.

Na koniec Strona Społeczna zwróciła się z wnioskiem o możliwość organizacji spotkania poświęconego omówieniu zgłaszanych przez nią problemów dot. pracowników drużyn konduktorskich, na co przedstawiciele Spółki wyrazili zgodę.

III. Ustalenia końcowe:

Uzgodniono, że przypadek stacji w Sędziszawiu zostanie powtórnie zgłoszony do PKP PLK z wnioskiem o odgródzenie peronu drugiego od toru nr 2 lub wymuszenie przyjmowania pociągów wyłącznie na tor 1, a do tego czasu Zakład Zachodni zapewni konduktora w celu możliwości wykonania procedury odjazdu z toru sąsiadującego z dwiema krawędziami peronowymi (pod warunkiem pozytywnej weryfikacji przez Biuro Bezpieczeństwa możliwości wprowadzenia w tej procedurze wyjątku dopuszczającego podawanie przez drużynę konduktorską sygnałów z drzwi wagonu, bez konieczności wysiadania na peron pozbawiony krawędzi), natomiast zarządzenie z 19 października zostanie odwołane.

Strona Społeczna przekaze Spółce zagadnienia na zaproponowane przez nią spotkanie poświęcone problemom pracowników drużyn konduktorskich.