



Rozdroża

Sierpień 2004 NR 8 (19)

Gazeta Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w Warszawie

Chcemy uniknąć zwolnień i zachować dotychczasowe zarobki pracowników

– Rozmowa z Maciejem Jóźwikiem – członkiem Zarządu Tramwajów Warszawskich

„Rozdroża”: Ostatnia nasza rozmowa miała miejsce pod koniec lutego br. Głównie dotyczyła założeń związanych z zawarciem nowego Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy (ZUZP). Mamy koniec lipca. Czy może Pan przybliżyć naszym czytelnikom postęp prac związanych z ZUZP.

„Maciej Jóźwik”: W tym czasie poczyniliśmy pierwsze kroki w kierunku rozmów ze wszystkimi Związkami Zawodowymi działającymi w Tramwajach Warszawskich. Jest ich pięć. Obie strony, Zarząd i Związki Zawodowe odpowiedziały pozytywnie i chcą przystąpić do konkretnych rozmów roboczych pod koniec sierpnia lub na początku września br. Zaproponowano, aby rozmowy odbyły się po okresie wakacyjnym, bo wówczas wszystkie zainteresowane strony będą odpowiednio przygotowane i w najbardziej reprezentacyjnym składzie mogącym podejmować wiążące decyzje. Jako Zarząd chcemy możliwie szybko podpisać ZUZP jako dokument, który będzie mógł jak najszybciej zacząć funkcjonować i być dobrym dla pracowników dokumentem na przyszłe kilka lub kilkanaście lat.

„Rozdroża”: Czyli pod koniec sierpnia będą to już konkretne rozmowy robocze? A zatem obie strony będą miały już pełen komplet dokumentów do rozmów i negocjacji?

„Maciej Jóźwik”: Myślę, że tak. My ze swojej strony chcemy przedstawić pewne propozycje. Trudno o wszystkich dzisiaj mówić, ale mogę powiedzieć, że większość z nich będzie opierała się na dotychczasowym Ponadzakładowym Układzie Zbiorowym Pracy. Zakładamy, iż wynagrodzenie średnie nie ulegnie zmianie i nie zostanie zmniejszone, natomiast polem do negocjacji będzie struktura wynagrodzenia. Będziemy próbowali znaleźć kompromis i wypracować nowe wartości składników wynagrodzenia. Część z obecnych jest niedowartościowana a część przewartościowana. Trzeba o tym porozmawiać, myślę, że z zyskiem dla pracowników. Takim niedowartościowanym składnikiem jest nagroda dla pracownika, która teraz praktycznie wynosi 5%. Jak zatem można oddziaływać materialnie na

pracownika i mobilizować do lepszej pracy jak się ma tylko do dyspozycji 5%? Chcemy, aby ten wskaźnik wzrósł, ale oczywiście przy utrzymaniu średniej płacy. Chcę powiedzieć, że ZUZP nie przewiduje wzrostu wynagrodzenia a jedynie ma uregulować składniki wynagrodzenia i inne świadczenia na rzecz pracowników.

„Rozdroża”: Czyli można powiedzieć, że stanowisko Zarządu w sprawie ZUZP zmieniło się trochę od lutego?

„Maciej Jóźwik”: To fakt. Zmieniliśmy trochę stanowisko. Rozumiemy, że nie wchodzi w grę zmniejszenie wynagrodzeń. To, co pracownicy otrzymują powinno być utrzymane, być może w innych składnikach i proporcjach, ale na tym samym poziomie. To będzie jedna z naszych podstaw do dyskusji. Jest to daleko idące ustępstwo – utrzymanie wynagrodzeń. Kiedyś zakładaliśmy, że mając na uwadze obniżenie kosztów, musimy także dotknąć płac. Teraz uważa-

my, że płace, przynajmniej w najbliższych latach, nie powinny być zmniejszone.

„Rozdroża”: Czyżby sytuacja finansowa w TW polepszyła się od lutego?

„Maciej Jóźwik”: No, może nie polepszyła się, to za mocno powiedziane, ale nie wymusza na nas tak drastycznych kroków, jak obniżka wynagrodzenia. Będziemy robili wszystko, żeby to nie miało miejsca.

dok.str. 2



Czy kontroler biletów w ZTM może bić kierowcę z MZA?

Do niewybrednego naruszenia godności osobistej i cielesnej kierowcy MZA doszło w dniu 30 lipca w godzinach porannych (6.15) podczas wykonywania czynności służbowych na przystanku przy ulicy Popularnej. Naruszenia godności kierowcy dopuścił się, także podczas wykonywania czynności służbowych, kontroler biletów z ZTM, a dokładnie z firmy Zetka, która to, współpracuje z ZTM-em.

– Kontrolerzy z ZTM-u wsiedli do mojego autobusu linii 191 na przystanku w Alejach Jerozolimskich przy Śmigłowca – relacja

nuje pokrzywdzony kierowca Krzysztof T. – Kontrolę zaczęli dopiero od przystanku WKD. Na przystanku przy Castoramie na Popularnej jeden z nich wyprowadził młodą dziewczynę z autobusu. Drugi stał przy siedzącym starszym mężczyźnie, który nie chciał wysiąść z autobusu i prosił o wypisanie mandatu karnego w autobusie, bo śpieszył się do pracy. Najwyraźniej nie pasowało to kontrolerowi, który za wszelką cenę próbował wyprowadzić pasażera na przystanek blokując drzwi, abym nie mógł

dok.str. 4

Mamy dość pracy w ciągłym strachu o nasze życie

List otwarty kierowców z MZA i motorniczych z TW zrzeszonych w Związku Zawodowym Pracowników Komunikacji Miejskiej do Romana Podsiadłego – Prezesa MZA, Krzysztofa Karosa – Prezesa TW i Roberta Czapli – Dyrektora ZTM – czytaj strona 3



Chcemy uniknąć zwolnień... – dok. ze str. 1

Chciałbym uspokoić pracowników. Nowy ZUZP nie wprowadzi zmian, które by powodowały zmniejszenie średniego wynagrodzenia. Niech się nie obawiają, że w TW spadną płace. W zasadzie, mogę powiedzieć, że każdy pracownik powinien utrzymać swoje wynagrodzenie. Normalnie pracujący nie powinni się niczego bać. Na razie w 2004 roku podwyżek nie będzie, a co w przyszłym roku będzie, trudno powiedzieć, bo jest to zależne od wielu rzeczy.

„Rozdroża”: Czyżby była jakaś nadzieja?

„Maciej Jóźwik”: Chcemy na pierwszym spotkaniu roboczym zgłosić pewne propozycje. Nie chcę o tym teraz mówić. Nie chcę również, jak na razie wzbudzać pewnych nadziei. Część z tych propozycji nie została jeszcze ostatecznie zatwierdzona przez Zarząd. Mamy pewne przemyślenia, propozycje, ale te w odpowiednim czasie znajduje się w oficjalnym piśmie przedstawiającym nasze stanowisko przed rozmowami ze Związkami Zawodowymi.

Wiem, że negocjacje ze Związkami są zawsze trudne i karkołomne, szczególnie w kwestiach płacowych. Chociaż przy tym naszym uelastycznionym stanowisku, jak również dobrej woli Związków Zawodowych, mam nadzieję, że do końca roku podpiszemy ZUZP. Nasze stanowisko jest przychylne pracownikom. Nie mamy pieniędzy na podwyżki, ale gwarantujemy utrzymanie wynagrodzenia. Związki Zawodowe chyba są w stanie to zrozumieć i mam nadzieję, że negocjacje w sprawie regulacji wskaźników wynagrodzenia będą przebiegały pomyślnie. Wiem, że nie będzie łatwo, ale jestem dobrej myśli.

„Rozdroża”: Utrzymanie wynagrodzenia, zatrudnienia może w pewnym sensie wskazywać, że chyba TW pomału wychodzą „na prostą”? A skoro „na prostą”, to zapewne mają jakieś plany na przyszłość.

„Maciej Jóźwik”: Mamy opracowany biznes plan na lata 2004 - 2010, ale jak na razie, w wersji wstępnej. Plan ten zakłada stały, systematyczny rozwój Spółki TW; wieloraki rozwój we wszystkich dziedzinach. Począwszy od zakupu nowego taboru, poprzez modernizację układów zasilania, modernizowanych podstacji, wymiany kabli, budowę nowych linii tramwajowych, a na wymianie parku maszynowego w zakładach kończąc. Program zakłada poważne dofinansowanie ze strony miasta, które powinno w pewnym sensie zrekomensować niedoinwestowanie spółki w momencie jej tworzenia. To niedoinwestowanie jest stale odczuwalne. Nasza amortyzacja, czyli środki na odtwarzanie majątku wynoszą zaledwie w skali roku 40 milionów (dla przykładu cena zakupu 1 tramwaju nowoczesnego niskopodłogowego to około 9 mln zł, przyp.

red.) i nie starczą nawet na odtworzenie tego majątku, a co dopiero rozwoju.

„Rozdroża”: Pisaliśmy o planie inwestycyjnym miasta na lata 2003 - 2010. Czy jest on spójny z tym planem?

„Maciej Jóźwik”: W dużym stopniu tak, lecz możemy mieć pewne trudności z pozyskiwaniem kredytów w przyszłości. Jeśli np. w roku 2005 - 06 bylibyśmy w stanie, w pewnym sensie, sfinansować z własnych środków niektóre przedsięwzięcia inwestycyjne, to w latach następnych byłoby to kłopotliwe, szczególnie przy budowie nowych linii tramwajowych i szybkiego tramwaju na trasie Młociny - Modlińska poprzez Most Północny. Linii, po której tramwaj poruszałby się ze średnią prędkością 30 km/h przy obecnej uzyskiwanej 15 km/h.

„Rozdroża”: Budowa Mostu Północnego rusza w przyszłym roku. Już wiadomo, że będą po nim jeździły tramwaje. A zatem trzeba już myśleć o budowie linii, zakupie taboru.

„Maciej Jóźwik”: Oczywiście jako TW nie będziemy uczestniczyli w budowie z własnymi środkami finansowymi. Jest to zbyt ogromny koszt, abyśmy mogli go pokryć z własnych środków. Oprócz kosztownej budowy konieczny jest jeszcze zakup odpowiednich tramwajów, które powinny być najnowocześniejszymi, tymi z najwyższej półki. To zadanie musi być całkowicie sfinansowane ze środków miasta. Nas, tak szczerze mówiąc, stać na budowę 2,2 km trasy z Bemowa na Młociny i to jeszcze w dodatku w części z środków Unii Europejskiej. Oczywiście możemy jako firma wziąć 50 - 100 milionów kredytu, ale nie 300 czy więcej, które potrzeba na budowę linii tramwajowej Młociny - Modlińska i zakup taboru.

„Rozdroża”: Jeśli chodzi o kredyty. Proszę wyjaśnić naszym czytelnikom, od czego zależy wysokość kredytu. Firma jest warta powiedzmy 600 milionów złotych, czyli można ewentualnie wziąć np. 300 milionów pod zastaw firmy. Dlaczego zatem TW może wziąć tylko 50-100 milionów złotych?

„Maciej Jóźwik”: W ocenie finansów i wartości firmy są różne kryteria zależne od tego, do czego mają służyć. W przypadku kredytu obowiązuje m.in. wartość całego majątku, torów, taboru, budynków itd. W naszym przypadku majątek Spółki wyceniony jest wg gen ewidencyjnych (w odniesieniu do szeregu składników majątkowych wartość wg cen ewidencyjnych jest aktualnie równa „0”, dlatego, że większość tego majątku jest już amortyzowana i jest to stosunkowo niewielka wartość. Tereny, które mogłyby być atrakcyjne dla banku jako zabezpieczenie są również mało atrakcyjne ze względu na ich Woronicza lub Młynarska.

Mówiąc o finansach należy zaznaczyć, że występuje jeszcze pojęcie wartości

rynkowej, która jest oparta o wycenę biegłych rzeczoznawców i w TW już jest dość duża wartością. Biorąc to wszystko pod uwagę firma może być w wartości rynkowej warta te wspomniane 600 milionów, ale TW stać w naszej ocenie tylko na 50-100 milionów złotych kredytu.

„Rozdroża”: Czyli Pan Prezydent miasta jako współwłaściciel spółki opiera się na wartości rynkowej i gdyby chciał ją sprzedać, to musi zrobić jak największą wycenę?

„Maciej Jóźwik”: Pan Prezydent jest właścicielem i w jego interesie jest, aby wartość Spółki była jak największa.

Rozdroża”: Wracając do wieloletniego planu. Czy jak przejdzie w tej wersji, która jest najbardziej korzystna dla TW, to będziecie przyjmować ludzi?

„Maciej Jóźwik”: Nie, raczej nie będziemy przyjmować nowych pracowników. Będziemy raczej chcieli wykonać wszystkie przyszłe, nawet zwiększone zadania obecną załogą. Przyszłe inwestycje będą na tyle nowoczesnymi rozwiązaniami, że nie będą wymagały dodatkowego zatrudnienia. Mogę zapewnić; w tym i w przyszłym roku nie przewidujemy zwolnień, ale również nie przewidujemy dodatkowego zatrudnienia ponad obecny stan.

„Rozdroża”: A na zakończenie. Znowu na mieście pojawiły się solowe tramwaje. Czy nie jest to strata finansowa dla firmy?

„Maciej Jóźwik”: Nie, nie jest to strata dla firmy w skali globalnej. ZTM gwarantuje nam w podpisanym porozumieniu określoną ilość wzm. Nas tak bardzo nie interesuje czy będą to solówki czy pociągi dwu wagonowe. Być może bardziej to interesuje mieszkańców czy motorniczych, ale mogę powiedzieć, że firma nie jest na tym stratna. Wiadomo, że pociąg dwu wagonowy to wzm. razy 2, a solówka to wzm. razy jeden. Abyśmy nie stracili zaproponowano nam, aby na miasto wyjechało więcej wozów. Plan przewiduje 710 wagonów na mieście, a faktycznie jest ich 718, licząc wszystkie wagony. Gorzej by było, gdyby zaplanowano 710 a wyniku wprowadzenia solówek plan wyniósł np. 680. Wówczas byłoby zagrożenie dla finansów firmy. Jednak tak się nie stało i pieniądze są takie same jak zaplanowaliśmy. Mogę powiedzieć, że dostajemy je sukcesywnie oraz terminowo.

„Rozdroża”: Czyli pracownicy mogą patrzeć w przyszłość optymistycznie?

„Maciej Jóźwik”: Myślę, że tak. W przeciwieństwie do autobusów mogę powiedzieć jedno - w najbliższym czasie nie będzie zwolnień i nie będzie obniżek średniego wynagrodzenia.

„Rozdroża”: Dziękuję za rozmowę.

Not. Wiwo

W-wa 26.07.2004 r.



Mamy dość pracy w ciągłym strachu o nasze życie

List otwarty kierowców z MZA i motorniczych z TW zrzeszonych w Związku Zawodowym Pracowników Komunikacji Miejskiej do Romana Podsiadłego – Prezesa MZA, Krzysztofa Karosa – Prezesa TW i Roberta Czapli – Dyrektora ZTM

**Panie Prezesie
Panie Dyrektorze**

Wydarzenia ostatnich tygodni, dni, a szczególnie 30 lipca 2004 roku wskazują jednoznacznie na rosnącą falę przemocy, napadów, rozbojów nie tylko na pasażerów korzystających z autobusów, tramwajów, ale coraz częściej na kierowców i motorowców. Szczególnie na kierowców obsługujących linie nocne. Niemal każdej nocy dochodzi do dewastacji taboru, rozbojów wśród pasażerów i coraz częściej napadów na kierowców. Coraz częściej dochodzi także do napadów w ciągu dnia. Statystyki zdarzeń są Panom dobrze znane. Dla Panów są to tylko liczby, a dla nas, pod każdą z nich, kryje się człowiek, koleżanka, kolega, przyjaciel, współpracownik. Często oddany swej pracy więcej niż oczekuje od niego firma. Niejednokrotnie swym zdrowiem, a i coraz częściej życiem, chroni na swym stanowisku majątku firmy i jej dobrego imienia.

Nie chcemy, aby poprzez brak zdecydowanego działania ze strony Panów w kierunku zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa w autobusach, tramwajach, zamiast codziennego widoku gotowych do pracy kolegów, ujrzeć kolejną klepsydę na bramie zakładu z dopiskiem – zmarł śmiercią tragiczną na posterunku pracy. Nie chcemy być świadkami kolejnego bólu, rozpacz rodziny po stracie, niejednokrotnie, jedynego żywiciela rodziny.

Nie chcemy i nie będziemy. Dlatego też zwracamy się do Panów o podjęcie natychmiastowych działań mających na celu eliminację obecnie występujących zagrożeń zdrowia i życia pasażerów, kierowców, motorniczych. Nie kolejnych, zbywających obietnic na piśmie, a konkretnych przedsięwzięć, ustaleń z odpowiednimi służbami w mieście. Wyznaczenie odpowiedzialnych za tę sprawę ludzi, którzy dostaną konkretne terminy realizacyjne i w ciągu najbliższych tygodni mogących się z nich rozliczyć.

Zwracamy się o podjęcie działań w kierunku uruchomienia radiowych i telewizyjnych systemów alarmowych, ostrzegawczych montowanych w autobusach, tramwajach połączonych z centralą ruchu, policją, strażą miejską. Jak wskazuje praktyka, obecnie używane telefony komórkowe nie spełniają oczekiwań i są tylko ćwierć środkiem.

Uzupełnieniem systemu powinna być stała, cywilna ochrona w każdym autobusie, tramwaju, szczególnie nocą, odpowiednio przygotowana, radiofonizowana.

Stwierdzenie, że realizacja powyższych jest niemożliwa z powodu braku odpowiednich środków finansowych, nie będzie dla nas żadną odpowiedzią. Środki na taki system muszą się znaleźć, jeśli nie w firmach, to w miejskiej kasie. Ludzkie bezpieczeństwo i życie nie ma swojej ceny. Jest ono

bezценne i jako takie, trzeba je chronić i nie oszczędzać na nim.

Oczekujemy w najbliższym czasie określenia terminu na pierwsze spotkanie robocze w tym temacie z wyznaczonymi przez Panów osobami z firm. Osobami, które przybędą na spotkanie z odpowiednimi pełnomocnictwami i ustaleniami, jak także terminami realizacyjnymi. Im szybciej do niego dojdzie, tym większe są szanse na uniknięcie kolejnego dramatu w środkach komunikacji miejskiej, za które bezpośrednio, jesteście Panowie odpowiedzialni.

Brak wiążącej odpowiedzi będziemy musieli potraktować jako dyskryminację pracowników, co jest w Europejskim Prawie Pracy naganne i może za sobą pociągnąć konkretne reperkusje.

Liczymy, iż nasz apel do Panów spotka się z odpowiednim zrozumieniem i po raz kolejny wykażecie się, że dobro, bezpieczeństwo pracowników, pasażerów jest ważniejsze i trzeba na nie wyłożyć pieniądze, a nie iluzorycznie oszczędzać, bo nie wolno na tym oszczędzać.

Podpisano:

Członkowie, Prezydium,
Związku Zawodowego Pracowników
Komunikacji Miejskiej w Warszawie

Za Zarząd ZZPKM
– Przewodniczący Waldemar Dominicki
Warszawa 10.08.2004r.

W sobotę 11 września zapraszamy wszystkich członków ZZPKM wraz z rodzinami i przyjaciółmi na pożegnanie lata do Łaz k/Łochowa

Jak już wcześniej informowaliśmy, 11 września br. na terenie ośrodka kolonijnego SUS w Łazach koło Łochowa odbędzie się kolejny, coroczny festyn Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej pod hasłem „Pożegnanie lata 2004 i przywitanie jesieni”. Jak co roku, znowu będziemy mogli spotkać się w tak dużym gronie przyjaciół, kolegów, znajomych, sympatyków ZZPKM i spędzić miłą, wrześniową sobotę za miastem w pachnącym wrzosem lasie. Tym samym zapomnieć, choć na jeden dzień, o wszelkich troskach, zmartwieniach i przez te kilka godzin powspominać urok niedawnych urlopów, wakacji.

W poprzednim numerze zdradziliśmy kilka szczegółów z programu festynu.

dok.str. 7





Czy kontroler biletów w ZTM... – dok ze str. 1

ruszyć z przystanku. Otworzyłem pierwsze drzwi i po chwili dobiegł do mnie z mało wybrednymi słowami, pomiędzy którymi usłyszałem – Kolego, zgaś silnik, to trochę go postraszymy i wyciągniemy z autobusu, bo inaczej ten sku... nie wysiadzie. Spokojnym i grzecznym głosem poinformowałem go, że jego obowiązkiem jest spisanie pasażera w autobusie a nie wyciąganie na przystanek, straszenie i nakazywanie mi zgaszenie silnika. Tylko kontrola ruchu, dyspozytor może mi nakazać zgasić silnik. Jeżeli nie zna przepisów, które jego obowiązują, to niech zapozna się z nimi. Najwyraźniej, to moje stwierdzenie spowodowało u niego gwałtowny wzrost agresji, która w chwilę potem objawiła się próbą wyciągnięcia mnie za kłapy marynarki z kabiny kierowcy i dość silnym ciosem w twarz i uszkodzeniem wargi oraz potokiem niewybrednych słów. Miedzy innymi było stwierdzenie, – Kogo ty reprezentujesz nas (w domyśle, ZTM i MZA) czy ich (pasażerów). Ja cię nauczę kultury. Tego już dla mnie było za dużo. Stwierdziłem – Człowieku, przekroczyłeś wszystkie dopuszczalne normy. Dzwonię na policję. Zamknąłem drzwi a pozostali pasażerowie pomogli mi opanować nerwowego kontrolera, który po usłyszeniu słowa poli-

cja, próbował uciec. W chwili potem dobiegł trzeci kontroler, który próbował uwolnić swego kolegę z autobusu. Próba uwolnienia kolegi nie powiodła się i już nieco skruszony napastnik z ZTM zaczął proponować mi pieniądze, dobrą wódkę a nawet twarz do oddania ciosu, byle by tylko załatwić sprawę bez policji. Stwierdził, że jest od rana trochę nerwowo, pierwszy kurs, itd. W chwili potem przyjechała policja i ludzie z centrali MZA. Powiadomiono także ZTM. Po spisaniu na miejscu okoliczności i zeznań świadków (dziękuję, że w tym przypadku zachowali się jak porządni obywatele i nie „spanikowali”) instruktor odprowadził autobus do zajezdni, a my pojechaliśmy na komisariat policji we Włochach, gdzie dokończono odpowiednią procedurę i postawiono kontrolerowi konkretny zarzut z paragrafem z Kodeksu Karnego i wszczęto postępowanie karne. Po spisaniu dokumentów, wróciłem do pracy, choć szczerze mówiąc, mogłem iść na zwolnienie, ale był to mój ostatni dzień pracy przed urlopem i nie chciałem brać zwolnienia. Pracuję od 1988 roku i przez cały ten czas nigdy mnie nic takiego nie spotkało. Nikt mnie nie poniżył przed pasażerami. Jak ja teraz przed nimi wyglądam? Od jutra idę na urlop. Będę miał, o

czym myśleć przez najbliższe 3,4 dni – stwierdził na zakończenie swej relacji z zajścia pobity kierowca Krzysztof T.

Stuchając tej relacji, nie byłem w stanie uwierzyć, że kontroler z ZTM-u, może dopuścić się takiej praktyki. Nie jestem w stanie uwierzyć, że stało mu się to po raz pierwszy. Zapewne część z jego zachowań było już wcześniej wypróbowane i przynosiło mu oczekiwany przez niego skutek. Być może „argumentacja” siłowa była po raz pierwszy, ale wyciąganie pasażerów bez biletów na przystanek i próby straszenia ich, były prawdopodobnie nie raz. Rozumiem, że praca kontrolera jest pracą niewdzięczną, być może stresującą, ale nie może opierać się na braku zachowania kultury, używania niewybrednych słów, a co dopiero „rozwiązaniach siłowych” na opornych pasażerach czy kierowcach. To jest niedopuszczalne i bardzo źle świadczy o pracy innych kontrolerów i całej firmy, która przez mieszkańców Warszawy, pasażerów jest odbierana jako jedna, (MZA, TW, ZTM).

Ten, delikatnie mówiąc, incydent, a raczej powinno się powiedzieć, brutalna napaść, źle świadczy o doborze przez ZTM pracowników na stanowisko kontrolera. Może warto by było, aby nowo przyjmowani przechodzili także rozmowę z psychologiem i psychiatrą pod kątem umiejętności opanowywania emocji, kultury osobistej. Może warto by było, dokładniej poznać osobowość przyszłego kontrolera. Dobierać ich w odpowiednie zespoły, w których jeden drugiego nie tylko by osłaniał przed ewentualnymi napastnikami ze strony pasażerów, ale także hamował pewne niepożądane zachowania. Kontrolerzy ZTM reprezentują także po części, MZA i TW i są reprezentantami „miasta”. Po tym zajściu jak teraz wyglądają? Jak będą postrzegani przez pasażerów? Jak zbieranina „osiłków” skorych do bicia, jak się nie ma biletu? Strach pomyśleć, co będzie dalej, jak odpowiednie służby i osoby odpowiedzialne za kontrolerów, nie ukróć takich praktyk i nie dokonają natychmiastowej weryfikacji przydatności do wykonywania zadań na tym stanowisku wszystkich obecnie pracujących, szczególnie tych z firmy „Zetka”. Wiem, że wielu kontrolerów wykonuje swoją pracę dobrze i godnie reprezentuje ZTM, ale wystarczy, że pojawi się jeden, który wieloletnią pracę na dobre imię firmy popsuje jednym, głupim ruchem.

A swoją drogą, myślę, że firmy ZTM i MZA powinny w jakiś sposób przeprosić pokrzywdzonego kierowcę. Nie tylko poprzez osobiste przeprosiny z uściskiem prezesa, dyrektora, ale także poprzez zamieszczenie na łamach gazet pisma potępiającego takie praktyki z jednoczesnym apelem o współdziałanie przy eliminacji takich zjawisk.

Czekamy na takie pismo, które z chęcią zamieścimy na łamach gazety „Rozdroża”.

Wiwo 30.07.04

Serdecznie przepraszamy

Niestety, złośliwość przedmiotów martwych, w tym komputera i programów, jest czasami nieprzewidywalna i potrafi, co nieco „nabałaganić”. Podobnie było w ostatnim wydaniu naszej gazety, gdzie niestety, pod czujnym naszym okiem, komputer zrobił swoje porządki i nieco pozmienił litery. W związku z tym chcemy serdecznie przeprosić za „literówkę” kierownika zakładu T-3 za zniekształcenie jego imienia. Powinno być Tadeusz Kajtaniak. Za nie naszą

winę, serdecznie przepraszamy, a komputer i program „za karę” i swoje porządki został surowo ukarany poprzez wyłączenie z sieci i zamianę na inny. Być może, następny będzie nieco posłuszniejszy, ale gdyby było inaczej, to z góry przepraszamy za „literówki”, które mogą się pojawić. Nie myli się tylko ten, co nic nie robi, a my staramy się to robić jak najlepiej. Prosimy, zatem naszych czytelników o wybaczenie.

Redakcja





Warto wiedzieć

Świadczenia przedemerytalne – ile można dorobić

Osoby pobierające świadczenia przedemerytalne nie będą mogły od 1 sierpnia br. do końca lutego 2005 roku bez groźby jego zmniejszenia uzyskać z pobieranego świadczenia i dodatkowych dochodów więcej niż 1100,80 zł miesięcznie. Jeśli kwota ta przekroczy 1541,10 zł, ich świadczenie ulegnie zawieszeniu.

ZUS w swoim komunikacie określił dopuszczalne kwoty przychodu, graniczne kwoty przychodu oraz roczną dopuszczalną kwotę przychodu i roczną graniczną

kwotę przychodu, które mają obowiązywać od 1 sierpnia 2004 roku do 28 lutego 2005 roku. Wartości te mają znaczenie dla osób pobierających świadczenia przedemerytalne, gdyż ich przekroczenie powoduje ograniczenie lub zawieszenie ich wypłaty. Wynika z niego, że w tym okresie:

- dopuszczalna kwota przychodu, odpowiadająca 50 % przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w 2003 roku wynosi 1100,80 zł miesięcznie; gdy suma pobieranego świadczenia i osiąganego przycho-

du przekroczy tę kwotę, świadczenie ulegnie zmniejszeniu,

- graniczna kwota przychodu odpowiadająca 70% tego wynagrodzenia wynosi 1541,10 zł miesięcznie; przekroczenie tej kwoty (suma świadczenia i przychodu) spowoduje zawieszenie wypłaty świadczenia,

- roczna dopuszczalna kwota przychodu wynosi 7705,60 zł,

- roczną graniczną kwotę przychodu wynosi 10 787,70 zł

Uprawnienia emerytów – zwolnieni pracownicy nie dostaną świadczeń

Do osób uprawnionych do korzystania z zakładowego funduszu świadczeń socjalnych zalicza się pracowników i ich rodziny, byłych pracowników – emerytów i rencistów – wraz z rodzinami oraz inne osoby, którym pracodawca przyznał w regulaminie funduszu prawo korzystania ze świadczeń finansowanych z ZFŚS.

Jak podkreśla Departament Wynagrodzeń Ministerstwa Gospodarki i Pracy, zgodnie z ustawą z dnia 4 marca 1994 roku o zakładowym funduszu świadczeń socjalnych (Dz. U. Z 1996 r. nr 70, poz. 335 z późn. zm.), odpis podstawowy na fundusz nalicza się na pracowników, czyli osoby pozostające w stosunku pracy

Na podstawie art. 5 ust. 5 wspomnianej ustawy, zwiększenie funduszu może być również dokonane przez pracodawcę na byłych pracowników zakładu, w tym ze zlikwidowanych przedsiębiorstw – czyli emerytów i rencistów, tj. osoby, które mają ustalone prawo do emerytury lub renty. Jest to nieobowiązkowe zwiększenie funduszu, o którym decyduje pracodawca.

Osoby, z którymi rozwiązano stosunek pracy, czyli nie są pracownikami zakładu, nie mają ustalonego prawa do emerytury lub renty. W związku z tym, że nie mają statusu emeryta lub rencisty, brakuje podstaw do naliczania odpisu na

fundusz na osoby pobierające świadczenia przedemerytalne.

Według departamentu, pracodawca oraz zakładowe organizacje związkowe (a w przypadku braku związków zawodowych – przedstawiciel załogi), korzystając z przepisów art.2 pkt. 5 ustawy o zakładowym funduszu świadczeń socjalnych, mogą nadać osobom pobierającym świadczenia przedemerytalne uprawnienie do korzystania z funduszu – wnosząc stosowne postanowienie do zakładowego regulaminu ZFŚS – jednakże bez prawa naliczania środków na fundusz na te osoby.

Oprac. Na podstawie Gazety Prawnej nr 150/04 **ww**

Świadczenia rodzinne – Kiedy wypłata nowego dodatku dla samotnych

Osoby, które nie pobierają teraz z systemu świadczeń rodzinnego dodatku z tytułu samotnego wychowywania dziecka po zlikwidowanym Funduszu Alimentacyjnym (FA), jeśli chcą aby został on im wypłacony do 15 września, muszą złożyć w gminie odpowiednie dokumenty do piątego dnia tego miesiąca – wynika z wyjaśnień Ministerstwa Polityki Społecznej.

Przypomnijmy, że 30 lipca br. Sejm uchwalił nowelizację ustawy o świadczeniach rodzinnych. Czekają na nią teraz na podpis prezydenta i jeżeli zostanie opublikowana w sierpniu br. wejdzie w życie 1 września br. wprowadza ona m.in. zmiany dotyczące wypłat dodatku do zasiłku rodzinnego z tytułu samotnego wychowywania dziecka. Zgodnie z nim, osobom otrzymującym do 30 kwietnia br. świadczenia z FA przysługuje (pod warunkiem spełnienia kryterium dochodowego i innych wymogów ustawy) wymieniony dodatek wynoszący 70% otrzymywanego w kwietniu br. świadczenia (nie więcej niż 300 zł). Dodatek w tej wysokości przysługiwał będzie za okres

maj – grudzień 2004 r. Uprawnieni do niego podzieleni zostali na dwie grupy;

- osoby, które otrzymują dodatek (czyli są w systemie świadczeń rodzinnych). Będą oni mieli ustaloną nową jego wartość z urzędu (bez wniosku) po przedłożeniu zaświadczenia z ZUS o pobieraniu w kwietniu 2004 r. świadczenia z FA i o jego wysokości (zaświadczenie z ZUS, decyzja i odcinek z kwietnia 2004 r.). Dla tych osób wysokość dodatku nie może być niższa niż 170 lub 250 zł i wyższa niż 300 zł na dziecko;

- osoby, które po 1 maja nie otrzymały tego dodatku (nie są w systemie świadczeń rodzinnych), prawo do niego uzyskają na swój wniosek. Jego wysokość wyniesie 70% pobieranego w kwietniu 2004 r. świadczenia z FA, nie więcej jednak niż 300 zł, choć brak jest dolnej granicy jego wysokości, co oznacza, że może on być niższy niż 170 lub 250 zł na dziecko. Te osoby będą musiały złożyć do instytucji go wypłacającej:

- wniosek o wypłatę – jego wzór stanowi załącznik nr 1 do rozporządzenia w sprawie sposobu i trybu postępowania w sprawach o świadczenia rodzinne, z zaznaczeniem dodatku z tytułu samotnego wychowywania dziecka (zasiłek rodzinny oraz pozostałe dodatki nie przysługują),

- zaświadczenie z urzędu skarbowego i/ lub oświadczenia o innych dochodach,

- zaświadczenie z ZUS o wysokości przysługującego w kwietniu 2004 r. świadczenia z FA.

- inne niezbędne dokumenty.

Wypłata dodatku powinna nastąpić do 15 września, jeśli wniosek został złożony do 5 tego miesiąca. Jeśli tak się nie stanie, wypłata nastąpi do 15 następnego miesiąca. Każda z tych wypłat odbędzie się z wyrównaniem od 1 maja 2004r. Osoby, które pobierały dotychczas dodatek za miesiące poprzedzające datę złożenia wniosku, otrzymają różnicę pomiędzy nową kwotą dodatku a dotychczas otrzymywaną (170 lub 250 zł)

Opr. BM – Gazeta Prawna 156/1265

ww



Listy do Redakcji

Pan Włodzimierz Winek
Redaktor Gazeta ZZPKM „Rozdroża”
Szanowny Panie Redaktorze

W związku z ukazaniem się w Gazecie ZZPKM w Warszawie „Rozdroża” nr 7 (18) z lipca 2004 roku artykułu pt. „Być może Radni m.st. Warszawy zlikwidują ZTM”, działając na podstawie art. 31 i 32 ustawy z dnia 26 stycznia 1984 roku „Prawo prasowe” (Dz. U. Nr 5 poz. 24 z późn. zm.), Zarząd Transportu Miejskiego wnosi o opublikowanie w najbliższym wydaniu gazety „Rozdroża” następującego sprostowania:

1. Opisana w artykule „Być może Radni m.st. Warszawy zlikwidują ZTM” dyskusja odbyła się na posiedzeniu Komisji Budżetu i Finansów Rady m. st. Warszawy w dniu 7 lipca 2004 roku, a nie jak błędnie podano na sesji Rady m. st. Warszawy w dniu 8 lipca 2004 roku.

2. Omawiany w artykule projekt nowej regulacji taryfowej był pierwszą wersją proponowanej przez ZTM nowej taryfy biletowej i nigdy nie wszedł pod obrady Rady m. st. Warszawy; projekt ten nigdy nie był przedmiotem dyskusji na żadnej z komisji Rady. Na posiedzeniu Komisji Budżetu i Finansów Rady m. st. Warszawy w dniu 7 lipca rozpatrywany był nowy projekt uchwały w sprawie ustalenia cen urzędowych za usługi przewozowe środkami lokalnego transportu zbiorowego w m. st. Warszawie oraz opłat dodatkowych, który przewiduje znacznie ograniczoną skalę podwyżek cen biletów okresowych, pozostawiając na tym samym poziomie ceny biletów jednorazowych.

3. Zarząd Transportu Miejskiego nigdy nie uzasadniał planowanej podwyżki potrzebą zakupu nowego taboru, albowiem zadania w tym zakresie obciążają przede wszystkim nowoutworzone miejskie spółki komunikacyjne. Aktualnie Zarząd Transportu Miejskiego posiada status jednostki budżetowej m. st. Warszawy i działa na zasadach określonych w ustawie z dnia 26 listopada 1998 roku o finansach publicznych (Dz. U. Z 2003 nr 15 poz. 148 ze zm.); zgodnie z art. 18 ust. 1 w/w ustawy Zarząd Transportu Miejskiego nie ma wpływu na wydatkowanie środków budżetowych uzyskiwanych przez miasto st. Warszawa. Obecnie zadania w zakresie lokalnej komunikacji zbiorowej realizowane są wyłącznie poprzez przewoźników będących odrębnymi podmiotami gospodarczymi i działającymi na podstawie umów cywilno-prawnych. Przewoźnicy ci we własnym zakresie i na własny koszt wykonują wszelkie działania związane z utrzymaniem, eksploatacją, naprawą i wymianą pojazdów używanych dla celów lokalnej komunikacji zbiorowej w Warszawie. Od chwili powstania, Zarząd Transportu Miejskiego nie posiada żadnego własnego taboru używanego dla celów przewozu pasażerów w komunikacji miejskiej.

4. Całkowicie niezgodne z prawdą i wprowadzające w błąd czytelników jest przed-

stawienie Zarządu Transportu Miejskiego jako jednostki wykonującej jedynie kontrolę przewoźników działających na jego zlecenie; to bardzo ważne zadanie jest jednym z wielu innych niezwykle istotnych obowiązków ZTM obejmujących takie sprawy jak:

1/ nadzorowanie i eksploatacja jednolitego miejskiego systemu biletowego Monetel,

2/emisja i dystrybucja biletów komunikacji miejskiej,

3/koordynacja spraw związanych z funkcjonowaniem systemu zbiorowej komunikacji lokalnej,

4/ współpraca z sąsiednimi gminami w zakresie wspólnego prowadzenia linii komunikacyjnych,

5/ kontraktowanie w imieniu m. st. Warszawy usług przewozowych nabywanych od przewoźników,

6/ projektowanie miejskiego układu komunikacyjnego oraz lokalizacji tras i przystanków tras,

7/ realizacja przedsięwzięć inwestycyjnych w zakresie budowy i rozbudowy urządzeń infrastruktury komunikacji zbiorowej,

8/ utrzymanie infrastruktury przystankowej oraz zapewnienie czystości na przystankach i pętlach autobusowych,

9/ nadzór inwestorski nad inwestycjami związanymi z budową metra.

Jest przy tym oczywiste, że żadne z powyższych zadań – jako wchodzących w zakres zadań komunalnych Miasta st. Warszawy – nie mogłoby być powierzane podmiotom gospodarczym powołanym dla świadczeń usług przewozowych.

5. Komisja Budżetu i Finansów w dniu 7 lipca 2004 roku pozytywnie zaopiniowała

projekt taryfy przedstawiony przez ZTM. Nie wszedł on jednak pod obrady Rady m.st. Warszawy na sesji w dniu 8 lipca, z uwagi na brak stanowiska Komisji Rozwoju Gospodarczego i Infrastruktury, której to Komisji spółki przewozowe (MZA, TW, Metro) lub właściwe biuro Urzędu m.st. Warszawy zajmujące się nadzorem właścicielskim nie przedstawiło kompletnych informacji na temat czynników kształtujących cenę świadczonych usług.

6. Propagandowy postulat rozwiązania Zarządu Transportu Miejskiego zgłosił jedynie jeden opozycyjny radny. Postulatu tego nie poparła żadna z grup radnych a w trakcie ożywionej dyskusji oceniono go zdecydowanie krytycznie. Z uwagi na brak jakiegokolwiek poparcia ze strony innych radnych postulat rozwiązania ZTM nie został nigdy formalnie zgłoszony i nie był w ogóle przedmiotem głosowania.

7. W trakcie obrad Komisji Budżetu i Finansów nie zgłaszano żadnych propozycji dotyczących utworzenia dodatkowego organu kontrolnego zależnego od Biura Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy albowiem w obecnej strukturze organizacyjnej Urzędu Miasta St. Warszawy, Zarząd Transportu Miejskiego umiejscowiony jest jako jednostka bezpośrednio nadzorowana przez Biuro Komunikacji.

Przedstawiając powyższe wyjaśnienie mam nadzieję, że w przyszłości Redakcja Waszej Gazety zapewni dokładniejsze sprawdzenie uzyskiwanych informacji oraz zadba o zgodność z prawdą publikacji zamieszczonych w Waszym poczytnym piśmie.

Z poważaniem
Dyrektor Zarządu
Robert Czapla

Redakcja odpowiada na listy

Pan Robert Czapla
Dyrektor Zarządu
Transportu Miejskiego
w Warszawie

Szanowny Panie Dyrektorze

Zgodnie z „Prawem prasowym” zmieściłem Pana wyczerpujące i bardzo szczegółowe sprostowanie do artykułu z lipca „Być może Radni m.st. W-wy zlikwidują ZTM”, ale z kilkoma, zawartymi w nim, sformułowaniami nie mogę się do końca zgodzić. Nie chcę, aby moje zastrzeżenia były przyczyną do rozpoczęcia polemiki na łamach gazety i jestem od tego daleki, ale uważam, że moim obowiązkiem jest je przedstawić Panu i czytelnikom.

1. Omawiany w artykule projekt regulacji taryfowej w formie Uchwały Rady m.st. W-wy pojawił się w porządku obrad sesji Rady w maju i był opatrzony numerami druku 591 A i B, który to otrzymali radni. Faktem jest, że podczas tamtej sesji „spadł” z porządku obrad i został przesunięty na inny termin. W tym przypadku lipcowy również „spadł”. Prawdą jest, że w związku z tym nie był przedmiotem dyskusji na sesji, bo na ogół sesja nie jest od dyskusji, tylko od

uchwalenia. Polem do dyskusji są zawsze komisje. Komisja dyskutuje i zatwierdza ostateczną wersję pod uchwałę i taką zatwierdziła, o czym świadczą stosowne podpisy, również między innymi Pana. W związku z tym nie mogę się zgodzić ze sformulowaniem, że projekt nigdy nie był przedmiotem dyskusji na żadnej z komisji. Zresztą nieco później sam Pan stwierdza, że projekt był dyskutowany na posiedzeniu Komisji Budżetu i Finansów Rady m.st. W-wy. Nowy projekt na lipcową sesję, a zatem poprzedni, cytowany w artykule, również musiał być dyskutowany.

2. Być może ZTM nigdy nie uzasadniał planowanej podwyżki potrzebą zakupu nowego taboru, ale takie sformułowanie padło i zostało między innymi zacytowane w relacjach prasowych z posiedzenia komisji, sesji, na których to oparłem pewne stwierdzenia.

3. Zupełnie nie mogę się zgodzić ze stwierdzeniem „Całkowicie niezgodne z prawdą i wprowadzające w błąd czytelników jest przedstawienie ZTM-u jako jednostki wykonującej jedynie kontrolę przewoźni-



W sobotę 11 września zapraszamy wszystkich... – dok ze str. 3

Dzisiaj kolejna porcja.

Oprócz atrakcji przygotowanych dla dzieci przez organizatorów, nasi milusińscy będą mogli pohasać na eurobangi, mechanicznym byku czy zamku do skakania. Małe pięknie będą mogły przyozdobić swe twarze modnymi makijażami podobnymi do twarzy kota, lwa czy innych, wymyślonych przez siebie, postaci. Jak zwykle nie zabraknie straganów z zabawkami, odpustowymi kogucikami, trąbkami, balonikami. Nie zabraknie konkursów i zabaw dla dzieci i dorosłych. Dla pragnących sprawdzić swe siły fizyczne będzie specjalna mata do walk sumo. Na pewno z dużym zainteresowaniem spotka się specjalna strzelnica umożliwiająca sprawdzenie swoich umiejętności strzeleckich w modnej ostatnio zabawie w kolorowe strzelanie Paintball. Firma z Warszawy chce w ten sposób zachęcić i namówić pracowników TW i MZA do nowej, atrakcyjnej formy aktywnego spędzania czasu. Być może z czasem, uda się stworzyć odpowiednie zespoły, które w ramach wzajemnych, na wesoło potyczkach, będą udowadniać, który zakład jest lepszy i który ma lepszych strzelców.

Organizatorzy zapewniają ubezpieczenie NW, jeden gorący posiłek i dobrze zaopatrzone bufet z cenami piwa i innymi posiłkami i słodyczkami po naprawdę atrakcyjnych cenach.

Bezpłatne gorące posiłki będą wydawane w godzinach od 11.30 do 14.00 na terenie stołówki.

Dla zainteresowanych istnieje możliwość wcześniejszego przyjazdu (transport własny) i noclegu na terenie ośrodka w Łazach (opłata za nocleg w pokoju z umywalką 27 zł od osoby, a bez umywalki 20 zł).

W dniu festynu tj. 11 września dojazd do Łaz i powrót bezpłatny. Autobusy tradycyjnie odjeżdżać będą, co 15 minut z Placu Wilsona (przystanek techniczny). Pierwszy autobus do Łaz odjedzie o 7.15 a ostatni o 8.45.

Wyjazd pierwszego autobusu z Łaz w kierunku Warszawy nastąpi o godzinie 16.00. Zapisy przyjmują i szczegółowych informacji udzielają Przewodniczący Zarządów Oddziałowych ZZPKM od 9.08 do 31.08.2004 roku. Ilość miejsc ograniczona.

Jak zwykle organizatorzy już zapewnią wspaniałą, ciepłą pogodę i mnóstwo atrakcji oraz pyszną zabawę. W związku z tym nie powinno nikogo z członków ZZPKM zabraknąć.

A zatem pakujemy podręczny bagaż, małe, co nieco dla żołądka, duszy i humoru i pakujemy rodzinę na Placu Wilsona w autobus do Łaz, a tam pełen luz, szampańska zabawa i nowe znajomości.

A tym, którzy nie będą mogli razem z nami bawić się Łazach, w następnym numerze zdamy w miarę szczegółową relację z imprezy łącznie z foto-serwisem.

Zapraszamy 11 września do Łaz. Czekaamy na Was.
Wiwo 8.08.04



Redakcja odpowiada na listy – dok. ze str. 6

ków działających na jego zlecenie". W artykule nie było stwierdzenia, że ZTM jedynie wykonuje kontrolę a wręcz przeciwnie. W kilku zdaniach jest między innymi przedstawione działanie ZTM-u jako organizatora rozkładów jazdy, koordynatora nabywania usług i wiele innych. Takie stwierdzenie „wiele innych” jest w zdaniu „Jedną z nich, to, kto będzie kontrolował konkurencję, na jakiej podstawie, czy będzie obiektywna i wiele innych”. W całości artykułu ZTM jest przedstawiony jako firma, która nie tylko kontroluje przewoźników, ale jest pewnym nierozdzielalnym elementem składowym systemu komunikacyjnego m.st. W-wy.

4. Cały artykuł jest napisany w trybie przypuszczającym, poczynając od tytułu „Być może Radni...”. Sformułowanie „Być może” jest trybem przypuszczającym a nie stwierdzającym fakty. W związku z tym trudno orzekać, że przypuszczenia są prawdą. Mogą być prawdą lub nie, ale po jakimś czasie. Na ogół upływający czas pokazuje finał pewnych spraw.

5. Podobnym przypuszczeniem jest stwierdzenie, że gdyby, podkreślam gdyby, ZTM rozwiązano, to na jego miejsce

musiałoby zapewne powstać coś innego, jakaś zależna od Biura Komunikacji komórka kontrolna. Jeszcze raz podkreślam, że artykuł w pewnej części był napisany w formie przypuszczeń, co by było jakby było. Jest tylko pewnym rozwinięciem informacji prasowych z sesji Rady W-wy w celu wywołania dyskusji.

6. „Propagandowy postulat rozwiązania ZTM-u zgłosił jedynie jeden opozycyjny radny”. Nie jest istotne czy jest w opozycji czy nie. Podobnie, czy jest jeden czy stu. Taki postulat został zgłoszony i poszedł w miasto. Niestety, nie mamy żadnej pewności czy nie wróci za jakiś czas jako formalny wniosek. Być może tych „dobrych” lub opozycji.

7. W zakończeniu, pragnę jeszcze raz podkreślić, że artykuł był napisany w formie przypuszczającej i nie miał zadania rozważania wszystkich za i przeciw. Był pewną formą głośnych rozważań. Jeżeli został odczytany jako atak na ZTM, to proszę wybaczyć, ale ja nie pisałem go w tej formie. Jest on zapisem pewnych nie tylko moich, ale i pracowników MZA i TW, myśli na „tematy wolne”.

Pragnę zaznaczyć, że jesteśmy gazetą związkową, która porusza różne tematy, któ-

re pośrednio mają związek ze związkowcami, pracownikami TW, MZA jak również ZTM. Jednym z naszych zadań jest sygnalizowanie pewnych spraw i ich komentowanie, przedstawianie głosów pracowników i ich zdania na te sprawy. Nie jesteśmy gazetą firmową, która ma za zadanie pełne przedstawianie zdania kierownictwa łącznie ze szczegółami. Inną sprawą jest, że często odmawia się nam owych szczegółów lub nie możemy się ich doprosić z różnych względów. Zawsze staramy się o zgodność z prawdą zamieszczanych tekstów i tekst, o którym jest tutaj mowa, takim też jest. Była propozycja? Była, nie ważne ile i gdzie zgłoszono, to są już nie zawsze istotne szczegóły. Artykuł był tylko rozważaniem i myślowym rozwinięciem zaistniałego faktu. A czy będzie on miał w przyszłości dalszy ciąg czy nie, pozostawmy to historii.

Jak na wstępie zaznaczyłem, nie chcę tym tekstem rozpoczynać polemiki. Z reguły odpowiadam na listy, co niniejszym czynię.

Z poważaniem

Redaktor prowadzący
Winek Włodzimierz „wiwo”
W-wa 10.08.2004r



Będziemy o Was i waszej pracy pamiętać



W zajezdni R-11 „Kleszczowa”, 30 lipca br. odbyła się miła uroczystość podziękowania za dotychczasową, ofiarną pracę koleżanki i kolegów odchodzących na emeryturę. W tym miłym dniu pamiątkowe dyplomy i prezenty otrzymali Teresa Książek, Józef Szymczak, Zbigniew Sapór i Andrzej Tomsza. Osobiste podziękowania za pracę i działalność społeczną w związku zawo-

dowym złożył kolegom Przewodniczący Zarządu Oddziałowego ZZPKM z Kleszczowej Jerzy Rauber. W swym krótkim wystąpieniu, wspomniął, że ten dzień jest, co prawda, ostatnim w życiu zawodowym, ale pierwszym, który być może zacznie ich karierę na polu pracy społecznej, na którą pozostający jeszcze na stanowiskach pracy koledzy bardzo liczą. Być może, nawet

codziennych obowiązków emeryta, rencisty (wnuki, działka, ryby, itd.) nie zabierze im całego czasu i będą mogli stale i systematycznie odwiedzać swój były zakład i znowu porozmawiać z kolegami. Być może znajdą jeszcze czas, aby podzielić się swoimi doświadczeniami zawodowymi z młodszymi kolegami.

My jako redakcja „Rozdroży”, jak zawsze, liczymy, że część tych doświadczeń, swoich spostrzeżeń i uwag, będą chcieli przełożyć na papier i przedstawić naszym czytelnikom. Wystarczy tylko telefon, a nasz „iatający reporter” przyjedzie na wskazane miejsce i pomoże spisać wiele z nich. Warto pozostawić po sobie nie tylko dobre imię pracownika zakładu R-11, ale także ulotne, te dobre i złe chwile w pracy dla MZA i komunikacji miejskiej w formie wspomnień.

Droga koleżanko Tereso i koledzy Józefie, Zbyszkule i Andrzeju będziemy o Was zawsze pamiętać, ale i wy o nas nie zapomnijcie. Będziemy z niecierpliwością wyglądać, każdego dnia, waszych odwiedzin w starej zajezdni.

Koleżanki i koledzy z Z/O ZZPKM z zajezdni przy Kleszczowej
Warszawa 30 lipca 2004 roku.

ww

Czy muszą być ofiary śmiertelne wśród kierowców, aby wreszcie ktoś w MZA i ZTM zajął się tematem zwiększenia bezpieczeństwa wykonywania pracy?

Znowu, po raz kolejny, musimy „grzmieć” z naszych łamów na kierownictwo ZTM i MZA w temacie, który „wałkujemy” od długiego czasu. Na temat bezpieczeństwa pracy kierowców pisaliśmy już wiele razy i wiele razy proponowaliśmy różne rozwiązania (Rozdroża nr 10/2003; nr 1/12/2004; 2/13/2004). Proponujemy zainteresowanym i odpowiedzialnym w MZA i ZTM za sprawę bezpieczeństwa kierowców, pasażerów, lekturę poprzednich artykułów.

Jeszcze takiego czarnego i pełnego niebezpieczeństw dnia, jak piątek 30 lipca br. dla kierowców w MZA nie było. Jednego dnia kilka pobić. Rano koło 6.12 w autobusie linii 191 we Włochach (patrz artykuł „Czy kontroler może pobić...”), a nocą, bandyci do nieprzytomności pobili kierowcę nocnej linii 610 w Międzyzlesiu. Dziś leży ze złamanym obojczykiem, żebrami, naruszonymi kręganymi szyjnymi na oddziale traumatologii w Szpitalu przy Szaserów. Na szczęście odzyskał przytomność, ale leczenie i rekonwalescencja potrwa długo. Należy mieć nadzieję, że w międzyczasie nie uaktywnią się inne urazy i pobity kierowca będzie mógł powrócić, w pełni sprawny, do pracy, czego bardzo pragniemy, a i my tego, także, mu życzymy

„Wszystko zdarzyło się na pętli w Międzyzlesiu w nocy z piątku na sobotę. Wyszedłem z autobusu do ubikacji, szybko wróciłem, aby mieć jeszcze czas na zjedzenie kanapki. W międzyczasie podeszło do mnie dwóch dobrze zbudowanych mężczyzn w wieku około 20 lat.. Jeden z nich zapytał czy może kupić bilety. Kiedy się schylałem z całej siły uderzył mnie w głowę. Zaczęłem tracić przytomność. Razem z drugim bandytą wywlekli mnie na środek autobusu, zaczęli okładać pięściami, kopać. Po chwili straciłem przytomność”

Pobitego kierowcę Krzysztofa Dudkiewicza dopiero po godzinie znalazł kolega z następnego kursu. Powiadomił pogotowie ratunkowe, policję. Na szczęście nie było jeszcze za późno. A niewiele brakowało, aby doszło do tragedii i czwórka dzieci pozostałaby bez ojca.

Policja ma trudne zadanie, bo nie ma żadnych świadków, którzy widzieliby zdarzenie. Pobity kierowca mógłby rozpoznać jednego z napastników, ale śledztwo może trwać długo i po raz kolejny nie przynieść żadnych efektów.

Kierowcy autobusów MZA są zszokowani. Boją się, że spotka ich to samo, co ko-

legę. Takich miejsc jak na pętli 610 jest w Warszawie więcej. Niemal każda pętla może być miejscem następnej tragedii. I nie tylko pętla, bo bandyci coraz częściej wsiadają także na kilka przystanków przed pętlą i wymuszają na pasażerach pieniądze, komórki, a coraz częściej „zwieńczeniem” napadu jest pobicie kierowcy i kradzież biletów i gotówki (tak było wiosną na Bielanach).

„Niedługo zajmiemy się tym problemem. Być może na niebezpiecznych pętlach kierowcy powinni się zatrzymywać na chwilę, żeby zabrać pasażerów. Dłuższy postój byłby w bezpiecznym miejscu. Wszystko zależy od Zarządu Transportu Miejskiego – stwierdza Marek Budzyński szef działu nadzoru ruchu w MZA”. I co to pomoże?

„Problem w tym, że autobus nie może postoić w środku trasy. Nie chcemy zaś likwidować pętli na peryferiach, bo tam ludzie też chcą dojeżdżać. Liczymy, że straż miejska i policja będą częściej patrolowały rejon wokół pętli – powiedział Grzegorz Dziemieszczyk z ZTM-u”. (wypowiedzi zaczerpnięte z wyd. Gazety Wyborczej Stołecznej za środy 4 sierpnia 2004 roku).

dok.str. 9



Czy muszą być ofiary śmiertelne... – dok. ze str. 8

Jak zatem widać z powyższych wypowiedzi, po raz kolejny, prawdopodobnie nikt, nic, nie zrobi w tej sprawie. Stwierdzenie - Niedługo się tym zajmiemy – słyszymy już od ponad roku. Czy słowo „niedługo” oznacza następny rok? Czy naprawdę nikt w dyrekcji MZA nie chce „dostrzec wystarczająco ostro” tego problemu i podjąć natychmiastowego działania? Czy nikt nie czyta naszych apeli pisanych w imieniu kierowców i nie chce wykorzystać proponowanych rozwiązań? Czy musi dojść do tragedii, aby wreszcie ktoś zaczął głośno mówić o tym i że trzeba coś z tym zrobić?

Z powyższej wypowiedzi wynika, że prawdopodobnie znowu będą jakieś półśrodki, które nie wiele podniosą bezpieczeństwo kierowców, a po raz kolejny utrudnią życie pasażerom i kierowcom, a nie bandytom.

Zupełnie rozbrajająca jest wypowiedź pana z ZTM-u. Stwierdzenie – Liczymy, że straż miejska i policja będą częściej patrolowały rejony wokół pętli. „Liczymy”, to znaczy, że poza oficjalnymi pismami nic w tej sprawie nie zrobimy i jest to raczej nie nasz temat.

A prawda jest niestety jedna. To ZTM sprzedaje bilety i pobiera za nie pieniądze. Część z tych pieniędzy idzie na kupno usług transportowych, a część na inne cele. Bilet jest pewnego rodzaju dokumentem umowy pomiędzy przewoźnikiem a pasażerem. Umowy, której głównym celem jest spokojne, bezpieczne dowiezienie od punktu „A” do punktu „B” pasażera, nabywcę biletu. ZTM sprze-

dając bilet zobowiązuje się to uczynić jak najlepiej i jak najbezpieczniej polecając do wykonania części tej umowy, jaką jest bilet, konkretnego przewoźnika, który zawarł z nim umowę. W większości przypadków jest nim MZA. W cenie biletu jest wliczone ubezpieczenie pasażera, a dodatkowo przy stosownej opłacie może się on jeszcze dodatkowo ubezpieczyć. ZTM kupując określone wzkm od MZA, zapewnia nie tylko zapłatę za nie, ale także odpowiednią możliwość ich wykonania. Przystanki, rozkłady jazdy, nadzór, itd. Możliwość wykonania, to także zapewnienie bezpieczeństwa pasażerom na przystankach. Szeroko rozumianego bezpieczeństwa, nie tylko pod kątem, aby nie spadł im na głowę jakiś element ze starego przystanku, czy nie rozcięło głowy potłuczone szkło z osłony przed wiatrem. Bezpieczeństwo na przystanku, to także odpowiednie zadbanie o to, aby był on widoczny, oświetlony i żeby było można na nim spokojnie czekać na autobus. Możliwość wykonania usługi, to także zapewnienie odpowiednich warunków dla kierowcy. Stosowny rozkład jazdy, oznaczenia przystanków i odpowiednie zabezpieczenie po trasie, system informacyjny, alarmowy, ostrzegawczy itd.

Te wszystkie elementy są składowymi umowami pomiędzy pasażerem a sprzedającym bilet (ZTM) na konkretną usługę. Widać, zatem, z powyższego, że zapewnienie bezpieczeństwa pasażerom i kierowcom, a także motorniczym, jest niestety, sprawą ZTM-u. To, że coraz częściej dochodzi do napadów na

pasażerów i kierowców, jest prawdopodobnie zaniedbaniem tej sprawy przez ZTM. Zaniedbanie, przez jednego z wykonawców, umowy, powoduje natychmiast. kolejne zaniedbania przez następnych.

A sprawa dalej toczy się swoim życiem i wszyscy odpowiedzialni za nią, jakby jej nie widzą.

Dlatego też po raz kolejny apelujemy do decydentów w Ratuszu, w ZTM, MZA i TW. Należy podjąć natychmiastowe działania, aby zapewnić kierowcom, motorniczym, pasażerom maksymalne bezpieczeństwo. Nie załatwiona sprawa pokaże bandytom, że są bezkarni, a to z kolei zwiększy ilość napadów, rozbojów i wcześniej czy później doprowadzi do tragedii. Po raz kolejny apelujemy i proponujemy. Być może warto by było, szczególnie na linii nocne wprowadzić dodatkową opłatę np. w wysokości 1zł a za te pieniądze uzbroić autobusy w system monitoringu wizyjnego, sygnałowego połączonego bezpośrednio z policją. Dodatkowo w każdym nocnym autobusie umieścić ochroniarza z gazem, pałką elektryczną itd. ubranego po cywilnemu. Jeżeli nie jest możliwe wprowadzenie opłaty, wystąpić o takową do miasta. Pan Prezydent niejednokrotnie zapewniał – bezpieczeństwo mieszkańców jest sprawą nadrzędną i na nie pieniądze zawsze muszą być. Drodzy decydenci, Skończcie z obietnicami weźcie się wreszcie do czynów, bo na nie czekają kierowcy, motorowi i szarzy obywatele miasta Warszawy.

Wiwo w sierpniu 2004 roku

Grunt, to dobre pomysły, ale czy na pewno

Mimo, że lato w pełni i niemal wszyscy pracownicy różnych firm, starają się, chociaż podczas urlopu, zapamiętać o troskach codziennego dnia, inni pracownicy, którzy pozostali na służbowym posterunku, pracują za dwóch, może trzech i wprowadzają w życie swoje pomysły, innowacje dla tych, którzy powrócą z urlopów. Pracują, bo być może, jest przed nimi jeszcze perspektywa urlopu lub już o nim zapomnieli. Pracują, pracują, eksperymentują, a jak pomysł, idea nie wyjdzie, trudno pójść w koszty. Trudno dokładnie stwierdzić, czym jest, czy eksperymentem czy stałym elementem, najnowszy pomysł MZA, pozostawiania na wybranych pętlach autobusów tzw. dodatków, celem obniżenia kosztów funkcjonowania firmy. Podobno na próbę, na miesiąc i ma to przynieść dość spore oszczędności. Cześć i chwała kadrze kierowniczej MZA za twórcze myślenie i poszukiwanie oszczędności, niekoniecznie kosztem zwolnień kolejnych ludzi. Ale czy przypadkiem, ów pomysł został przemyślany do końca, ze wszystkimi argumentami na „tak” i na „nie”. Nam się wydaje, że chyba nie wszystko było przemyślane i skalkulowane. Choćby taki sobie, dość

częsty latem, przypadek opon. Założmy, że kierowca ze zmiany „A” wyjeżdża sprawnym autobusem na miasto. Po kilku godzinach zostawia autobus na pętli według procedury z załącznika nr 1. Po kilku godzinach wraca do pracy i okazuje się, że spod autobusu powoli i systematycznie wycieka plama oleju, a dodatkowo jedna z opon, mówiąc potocznie „siedzi”. Mimo, że przyszedł nawet 15 minut przed czasem, nie jest w stanie wyjechać takim autobusem na miasto. Jako lojalny i sumienny pracownik informuje dyspozytora na pętli, że ma niesprawnego autobus i prosi o zmianę. Czas mija. Z zajezdni wyjeżdża autobus zastępczy i jedzie na pętlę. Na pewno nie będzie o czasie wyjazdu, który został zaplanowany, ale jest, i kierowca zaczyna pracę ze spóźnieniem w rozkładzie jazdy. Jak pech, to pech. Wyjeżdża z pętli i na drugim przystanku kontrola ruchu z ZTM karze kierowcę i firmę MZA za spóźnienie. W tym momencie firma MZA ma w plecy kilka razy. Po pierwsze, musi wysłać zastępczy autobus na własny koszt. Po drugie, ściągnąć uszkodzony do zajezdni, też na własny koszt. Po trzecie, zapłacić karę za nieplanowane spóźnienie. Po

czwarte, traci w oczach pasażerów za niepunktualność, którzy zaraz będą pisać listy do ZTM-u. Po piąte, zdenerwowany kierowca może również popełniać błędy. Po szóste, siódme itd.

Weźmy inny przypadek. Kierowca po skończonym „dodatku” pozostawia zgodnie z procedurą autobus na terenie krańca. Przekazuje dokumenty, klucze i ma tzw. przerwę przed następnym dodatkiem. Dyspozytor na krańcu, ma trochę inne zadania niż stałą obserwację pozostawionych kilku autobusów. Musi dbać o wyjazdy i stan tych całodniowych. Jeden autobus zaślania drugi i teoretycznie nic się nie dzieje, aż do momentu, gdy kilku młodych, pełnych energii ludzi postanawia zabawić się w wybijanie szyb. Powiedzmy, przedniej w autobusie Solaris. Nikt nic nie widział, bo nie ma na stałe włączonych kamer video, które rejestrują plac postojowy, zresztą nie ma ich nigdzie na pętlach. Kierowca przychodzi do drugiego „dodatku” i znowu nie może wyjechać na miasto. Procedura i starty jak wyżej.

Ale te przypadki, to nic, w porównaniu z zagrożeniem terrorystycznym. Przecież taki stojący sobie bez kierowcy autobus, aż się

dok.str. 10



Grunt, to dobre pomysły... – dok. ze str. 9

prosi, aby jakiś „dowcipniś” podłożył jakiś ładunek, a jak jeszcze wie, że nie zostanie zaobserwowany i zarejestrowany na taśmie video, na pewno z tego skorzysta. A przecież w każdym autobusie, tramwaju wiszą ostrzeżenia przed terrorystami, zwracaniem uwagi na podejrzaną pakunki, itd. Niestety, jesteśmy państwem, które walczy ze światowym terrorem i wcześniej czy później mogą także i u nas pojawić się ludzie, którzy będą chcieli coś siłą i dynamitem dowieść.

Mamy także w kraju pomysłów młodych ludzi, którzy potrafią zadzwonić na policję, że w szkole jest podłożona bomba, bo nie chcą iść do szkoły. Teraz dajemy im nową możliwość. Telefon na policję, bo pod autobusem jest bomba. Młody człowiek nie mógł zdążyć do szkoły. Teraz MZA musi dać zaświadczenie, że to z jego winy autobus nie wyjechał na miasto i sparałizował ruch w okolicy na kilka godzin. A takich będzie mnóstwo. Codzienna prasa natychmiast to podchwyci i rozprzestrzeni na mieście. Przypadki będą się powtarzać, a MZA będzie musiało utworzyć specjalne biuro dla wydawania zaświadczeń, że pod autobusem nie było bomby, a tylko stara reklamówka ze śmieciami. Inną sprawą jest, że ludzie zaczną się bać jeździć autobusami i znowu strata.

To tylko kilka z mnóstwa innych zastrzeżeń, że pomysł nie został przemyślany do końca.

Inna sprawa jest, że firma zaoszczędzi na tym pomysłem nie płacąc kierowcom za dojazdy do pętli czy powrotów i iluś tam

litrów oleju napędowego, Zaoszczędzi? Czy może straci? Jeżeli pomysł przyjmie się na stałe i powyższe przypadki zaczną się mnożyć, trzeba będzie w pierwszej kolejności przyjąć ochroniarzy lub firmę ochroniarską, która będzie doglądała autobusów na pętli. Jednak ochroniarz czy firma może zapobiec dewastacji czy atakom terrorystycznym, jednak nie zapobiegnie awariom technicznym, bo trudno tego od nich wymagać. Tabor jest taki, jaki jest. Niestety coraz starszy i coraz bardziej zawodny. Skoro zawodny, to wymaga niemal stałej opieki OC. Teraz pozostanie jej pozbawiony. Zresztą i tak po kolejnych zwolnieniach w pionie „T” ta opieka OC coraz bardziej staje się ulotna.

Sprawa ochroniarzy jeszcze wszystkiego nie załatwia. Do kompletu trzeba doliczyć instalację kamer video, sieci rejestrującej, jej utrzymania, współpracy z policją, itd. To, niestety, są kolejne koszty, które powinien pokryć Zarząd MZA, bo autobusy, a tym samym majątek jest jego. Zapewne, ani miasto, ani ZTM, nie będą chciały partycypować w kosztach, bo to nie ich sprawa i po części będą miały rację. A koszty mogą być niemałe. Koszty utrzymania ochrony, sieci i tzw. wpadek technicznych. Może być tak, że iluzoryczna oszczędność zamieni się w starty lub w najlepszym przypadku bilans wyjdzie na zero. Ale czy warto po raz kolejny eksperymentować jak się wszystkiego do końca nie przemyślało?

Należy mieć nadzieję, że ów eksperyment wprowadzony na razie na miesiąc pokaże

jego słabe strony i pomysłodawcy przemysła wszystko jeszcze raz i wprowadzą go ponownie w życie, jak już będą na pętlach zainstalowane kamery video, a oprócz dyspozytora będzie jeszcze jeden pracownik MZA, który będzie odpowiadał za stan techniczny autobusów i odpowiednio wcześniej reagował na zauważone usterki. Propozycja zawarta w załączniku, że kierowca za nieuzasadnione przypadki zjazdu z przyczyn technicznych czy zabrudzenia pojazdu do zajezdni będzie karany z własnej kieszeni jest nie do przyjęcia. Dlaczego? Dlatego, że w ramach ciągłego poszukiwania oszczędności, zawsze odpowiednie służby mogą wmówić kierowcy, że jego zjazd był nieuzasadniony. A dokładnych wytycznych w tej sprawie, niestety, kierowcy nie otrzymali.

Jednym słowem, cześć i chwała pomysłodawcom. Jest tylko jedna prośba. Każdy pomysł, zanim wejdzie w życie powinien być szeroko konsultowany, szczególnie z najbardziej zainteresowanymi, czyli kierowcami. Ich uwagi, spostrzeżenia mogą być naprawdę bardzo przydatne i mogą w wielu przypadkach zaoszczędzić sporo pieniędzy, a słaby i nieprzemyślany pomysł uczynić rewelacją.

Zwracamy się, zatem do pomysłodawców tego i innych pomysłów, szanujcie krytykę i konsultujcie się z pracownikami. Kierowcy, mechanicy, to nie tylko mechanizmy tworzące firmę, ale także zdrowo i światło myślący ludzie i współgospodarze firmy MZA.

Wiwo w sierpniu 2004 r.

Czyżby „miasto” zapomniało o swym planie inwestycyjnym na lata 2003 – 2007? – cz. II

Zarząd powinien poprzez swoje agendy pilnować najbardziej swoich spółek. Dbać o nie jak o przysłowiowe jajko, bo one są gwarantem powtarzalności wydatkowanych pieniędzy. Pieniądzy, które zostają w mieście.

Jednak Zarząd, radni i agendy miasta (w tym także niestety, ZTM) jakoś stale zapominają, że między innymi są odpowiedzialne za rozwój miasta. Rozwój miasta i swoich spółek.

Może warto, aby wzmiankowany Plan leżał na stałe na biurkach w Zarządach MZA i TW i był stale cytowany i egzekwo-

wany we wszelkich rozmowach z Miastem. Może trzeba stale, uparcie przypominać, co jest, co, a nie tylko poddawać się „niby złej koniunkturze rynkowej”.

Skoro MZA planuje zakup nowego taboru, rozbudowę placów postojowych, czyli zwiększenie ilości taboru, to jak należy rozumieć obecne zwolnienia pracowników – kierowców? Czyżby MZA kosztem ludzi z doświadczeniem, wypróbowanych, oddanych swej pracy, chciało zrealizować swój plan inwestycyjny? Zapewne w pewnym sensie tak, ale czy prowadzona obecna polityka Zarządu i Miasta nie obróci się kiedyś przeciwko prowadzącym ją? Jak na razie wszystko wskazuje, że przysłowiowa „czkawka” już jest niedaleko. Pierwsze symptomy jej, miał już okazję poznać Zarząd TW. Ale o tym innym razem.

A zatem drogi czytelniku, pracowniku MZA czy TW nie jest źle, ale może być gorzej jak nie będziemy stale przypominali wszystkim, dookoła, że ta firma musi się rozwijać, bo jest współwłasnością

wszystkich Warszawiaków, którzy na niąłożą pieniądze i chcą, aby były wydatkowane w tym mieście. Przypominać nie tylko Zarządom, radnym, ale nawet kierowcom, którzy czasami mają pomysły, aby coś, gdzieś, przenieść poza miasto, bo tam będzie taniej.

Zresztą chyba już najwyższa pora, aby zacząć od nowa kształtować swój lokalny patriotyzm. Patriotyzm dla swojej firmy, tym bardziej, że są ku temu podstawy w planach rozwoju miasta.

Wiwo w czerwcu 2004 roku.



Rozdroża – Gazeta ZZPKM, W-wa

ul. Siedmiogrodzka 20

Nakład 1500 egz.

Wydaje: Prezydium ZZPKM

Redaguje: Winek Włodzimierz

Materiały prosimy kierować pod adres:

01-232 Warszawa, ul. Siedmiogrodzka 20,
tel. 631-42-72, 632-11-83