



Rozdroża

Styczeń 2007 ~~2006~~ NR 1 (48)

Gazeta Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w Warszawie

Czytaj nas także w Internecie - <http://zznkm.waw.pl>

Postawa godna naśladowania

W dzisiejszych czasach, gdzie króluje chciwość, sobiepaństwo, znieczulica społeczna – trudno znaleźć ludzi, dla których ludzkie nieszczęście, zagrożenie życia, chęć niesienia pomocy innym nie jest obce. Wręcz jest nadrzędne w codziennym postępowaniu.

Całe szczęście, że są wśród nas jeszcze tacy ludzie. A tym bardziej, że są to pracownicy Tramwajów Warszawskich i członkowie naszego związku.

Takim człowiekiem, któremu nie jest obojętne ludzkie nieszczęście jest pracownik zajezdni R-4 „Żoliborz” – Tomasz Kudła. Niemal bez zastanowienia, w ludzkim odruchu pospieszył z pomocą nieznanemu mężczyźnie ratując mu życie. Ale wszystko po kolei.

W mglisty, szary poranek 23 listopada Tomasz Kudła jechał tramwajem linii „22”. Poranek, podobny do innych. Ludzie zamysłeni nad swoimi sprawami oczekują tylko, aby tramwaj jak najszybciej zawiózł ich do określonego punktu. Starają się nie zwracać uwagi na to, co dzieje się obok czy za oknem. Lekko pod nosem zrzędzają i zlorzeczą motorniczemu, że chyba zbyt wolno jedzie.

Dochodzi godzina 7.30. Tramwaj dojeżdża ulicą Broniewskiego do przystanku „Sady Żoliborskie” w kierunku Centrum Handlowego „Arkadia”. Uwagę motorniczego zwraca na przystanku tłumek pasażerów skupionych w kółko nad starszym mężczyzną leżącym twarzą do chodnika. Jego ciałem wstrząsają drgawki. Ludzie stoją obok i jakby nie zwracali uwagi, że tuż obok nich, być może, umiera mężczyzna. Ta obojętność ludzi na przystanku zaintrygowała motorniczego, który mimo wszystko, postanowił sprawdzić, co się dzieje. Wybiegł z kabiny. Natychmiast przewrócił leżącego mężczyznę na bok. Zobaczył, że jego twarz zupełnie zsiniała i przypominała raczej śliwkę niż ludzką twarz. W tej samej chwili stwierdził, że mężczyzna ma atak padaczki i jest potrzebna natychmiastowa pomoc. Człowiek zaczynał się dusić. Bez wahania wyciągnął z bocznej kieszeni długopis i starał się do włożyć pomiędzy zęby, aby nie dopuścić do zwarcia szczęk i braku dostępu powietrza do płuc. Lecz długopis niestety, nie wy-



trzymał naporu szczęk. Pękł pod ich naciskiem. Motorniczy postanowił palcami wciśkanymi w policzki nie dopuścić do zwarcia szczęk. Jednocześnie drugą ręką usiłował wyciągnąć mężczyźnie język, który

z każdą sekundą coraz bardziej zatykał gardło, uniemożliwiając dopływ powietrza. Po dwóch próbach udało się wyciągnąć na zewnątrz język.

dok. str. 2

Rozmowy w związkowych pokojach

Powracamy do cyklu naszych artykułów przedstawiających rozmowy i troski naszych związkowców. Trosk nie tylko o własną przyszłość, ale również o przyszłość firm, w których pracują i poprawy ich wizerunków nie tylko, wewnątrz ale i na zewnątrz.

Dzisiaj kawa i rozmowy w pokoju związkowym w R-4 „Żoliborz” i zajezdni „Redutowa”.

Zakład R-4 „Żoliborz”

Wśród rozmówców między innymi Przewodniczący Andrzej Krystosiak i Tomasz Kudła.

- Tak, możemy powiedzieć – stwierdził Andrzej Krystosiak, – że od pewnego cza-

su bardzo dobrze układają się nam stosunki z kierownictwem zakładu. Coraz częściej nasze uwagi są załatwiane niemal od ręki. Cieszy nas postawa Pana Zgódki, z którym bardzo dobrze się rozumiemy. Cennimy go za swoistą szczerość w naszych rozmowach i za zrozumienie wielu naszych spraw. Mamy nadzieję, że obecna sytuacja nie tylko, że pozostanie na dłużej, ale także nabierze nowych, wyraźniejszych form współpracy.

- Tak, szczególnie teraz, kiedy w naszym zakładzie w obecnej chwili zachodzi tak dużo zmian. Szczególnie w zakresie inwestycji – stwierdził Tomasz Kudła. – Ru-

dok. str. 2



Postawa godna naśladowania – dok. ze str. 1

Po chwili zawołał do ludzi na przystanku i w tramwaju – Ludzie dzwońcie po pogotowie. Niech ktoś mi pomoże przytrzymać nogi. Sam sobie nie dam rady. –

Niestety, w odpowiedzi na swoje wołanie – usłyszał tylko – człowieku, zostaw tego nura. Nachlał się, a nam się śpieszy do pracy. –

Cześć z pasażerów tramwaju wysiadło i nie zwracając uwagi na to, co dzieje się w ich pobliżu i poszło na autobus. Wyglądało jakby wyjątkowo tego dnia śpieszyli się.

Dopiero po 2-3 minutach samotnej reanimacji mężczyzny przez motorniczego z tłumku gapiów wyłonił się mężczyzna, który przyszedł z pomocą.

Sytuacja zdawała się być opanowana. Mężczyzna nagle zaczerpnął głęboko powietrza i otworzył oczy. Konwulsje pomału ustawały.

Gdzieś po 6-7 minutach od rozpoczęcia reanimacji przez motorniczego rozległ się sygnał karetki pogotowia. W chwili potem dalszą reanimację podjął zespół karetki. A właściwie to już tylko jej zakończenie, bo najważniejszą część wykonał motorniczy.

Mężczyzna wstał i usiadł na pobliskiej ławce. Lekarz podszedł do motorniczego i stwierdził:

- Gratuluję szybkości reakcji. Gdyby nie pana reanimacja przed naszym przyjaz-

dem, prawdopodobnie przyjechalibyśmy stwierdzić już tylko zgon. Uratował mu pan życie. My tu już niewiele mamy do zrobienia, ale mimo wszystko zabierzemy go do szpitala. –

Po 10 minutach od początku zdarzenia ruch tramwajowy powrócił do normy. Znowu tramwaje jechały zgodnie z planem i rozkładem, a w nich ludzie obojętni na ludzkie nieszczęście. Ludzie ze znieczulicą, pazerni na pieniądze, zachłanni, zawistni. Wyrzuci z ludzkich odruchów. Zapatrzeni tylko w siebie.

A motorniczy dalej pojechał swoją trasą. Za swoją postawę usłyszał jedynie od pasażerów: - Panie, pospiesz się pan, już jesteśmy spóźnieni. –

Nie usłyszał nawet jednego słowa uznania dla niego i jego postawy i trzeźwości umysłu w takiej sytuacji i co najważniejsze odpowiedniego przygotowania do ratowania życia.

Ot po prostu - pasażerowie doszli do wniosku, - że właściwie to nic specjalnego się nie wydarzyło. Ot sytuacja, jakich wiele każdego dnia.

Motorniczy po powrocie z trasy spisał odpowiedni raport, z jakiego powodu wstrzymał ruch (całe szczęście, że nikt go nie ukarał). Raport poszedł ad akta i nikt po tym się już tą sprawą tak naprawdę nie zajął.

Szkoda, bo naprawdę takie postawy trzeba gloryfikować, pokazywać innym. A czy Tomasz Kudła swoją postawą nie stworzył pozytywnego wizerunku Tramwajów Warszawskich w oczach pasażerów? Nie stworzył obrazu, że w TW – pracują ludzie odpowiednio przygotowani i potrafiący znaleźć się w każdej sytuacji? Czyż nie jest to najlepsza reklama firmy? Reklama z ludzka twarzą?

Cichy, skromny – Tomasz Kudła. Ceniony za swoją pracę także w zajezdni R-2 „Praga”, w której również pracował. Tam również dał się poznać jako człowiek reagujący na ludzką krzywdę. Człowiek wielkiego serca.

Czy naprawdę nikt w kierownictwie TW nie pomyśli, żeby, choć skromnym listem pochwalnym nagrodzić jego postawę?

Nie wymagam, aby wpisać jego nazwisko do jakieś księgi zasłużonych w TW, ale wypadaloby, choć dać uścisk Prezesa i kierownika. Swoją drogą, taka księga mogłaby powstać – zawsze jest to jakaś nobilitacja pracowników.

A póki co. - dziękujemy w imieniu koleżanek i kolegów z ZZPKM koledze Tomaszowi Kudła za jego postawę. Dziękujemy i jesteśmy myśli, iż jego postawa nie będzie odośobniona. Takich ludzi potrzeba nam więcej. Cieszymy się, że jest w szeregach naszej organizacji.

Wiwo w grudniu 2006 roku.

Rozmowy w związkowych pokojach – dok. ze str. 1

za budowa stanowiska pod tokarkę podwoziową. Zmienia się także wygląd hal przeglądowych. Już niedługo ludzie będą trochę mniej ciężko pracować. Choć do

ideału jeszcze droga daleka. Niestety, jesteśmy zajezdnią, która ma najwięcej najstarszych tramwajów 13N. Trzeba powiedzieć, że, mimo, iż już dość wiekowe – spi-

sują się nadal bardzo dobrze. Aby spisywały się jeszcze lepiej trzeba jednak coś niecoś w nich ulepszyć. Ot, taka linka od pantografu potrafi naprawdę utrudnić życie a być może nawet doprowadzić do nieszczęścia.

Mówię tu o drugim wagonie w składzie dwu-wagonowym. Najczęściej w drugim wagonie nie ma kabiny. Młodzi ludzie często wsiadają w drugim wagonie na miejscu motorniczego. Często interesują się pulpitem, a od pewnego czasu także owa linka od pantografu. Czasami potrafią bawić się nią i odłączają w ten sposób pantograf od sieci. To z kolei potrafi uruchomić hamulce i zablokować drugi wagon. Tramwajem szarpie – a pasażerowie, do kogo mają pretensje? No oczywiście – do motorniczego.

Czasami potrafią w sobie znany sposób lekko podwijać linkę na haku i podczas jazdy pantograf na dółkach odłącza się od sieci a po chwili z powrotem się załącza. Powoduje to szarpanie składem. Sam miałem już kilka takich przypadków i dopiero na pętli stwierdzałem, że znowu ktoś podwijał pantograf. Czy naprawdę nikt nie może pomyśleć nad tym jak zabezpieczyć przed ciekawskimi linki pantografów w N13, w drugim wagonie?



Od lewej: Przewodniczący Zarządu Oddział. ZZPKM - Andrzej Krystosiak, Tomasz Kudła

Rozmowy w związkowych pokojach – dok. ze str. 2

- Koleżanki i koledzy związkowi – wtrącił w rozmowę Andrzej Krystosiak – dość często zgłaszają nam, iż mają sporo uwag do nowego regulaminu pracy mototorowych. Wiele z tych zmian idzie w kierunku jakby odczłowieczenia pracy motorniczego. Stworzenia jakby automatu z człowieka. Starają się zrozumieć, że technika idzie na przód i trzeba stale się do niej dostosowywać, ale bez przesady. Jeszcze tramwaje obsługują ludzie a nie zaprogramowane roboty. A skoro ludzie, to trzeba znaleźć się w ich sytuacji i zrozumieć, co się da zrobić a co nie. Myślę, że do tematu nowego regulaminu powrócimy jeszcze nie raz z wykazaniem pewnych nieprawidłowości i zapisów, które naszym zdaniem należałoby zmienić.

- No właśnie, nowy regulamin, nowy rozkład jazdy i jak zawsze za takimi zmianami – znowu coraz krótsze przerwy na pętłach. Coraz krótsze przerwy na posilek – dodał Tomasz Kudła.

- O ideale, aby na każdej pętli był punkt socjalny, to nawet nie ma, co marzyć. Szkoda, że zamiast coraz bardziej o nas dbać pod kontem socjalnym, idzie się w innym kierunku. Raczej odchodzenia od spraw socjalnych. Miedzy innymi zamykania kolejnych ekspedytur i miejsc wypoczynku na pętłach. W innych miastach jednak bardziej się dba o motorniczych. A jakże by było wspaniale, gdyby się jeszcze zaczęło dbać tak jak jest to Niemczech, Francji. Tam motorniczy – to Pan motorniczy. A u nas? Hmm – może kiedyś i my się dorobimy takiego uznania?

Tak to tylko kilka spraw. O innych poruszanych w rozmowie, postaramy się napisać w kolejnych wydaniach „Rozdroży”. Zakład „Redutowa”

W rozmowie uczestniczy między innymi Jan Ostrowski – Przewodniczący Zarządu Oddziałowego ZZPKM.

- Najgorsze w załatwieniu wielu spraw nurtujących naszych związkowców jest to, że naprawdę nie ma z kim gadać – stwierdził Jan Ostrowski. – A to, że nie jest kompetentny, a to, że zgłaszał już wyżej i czeka na odpowiedź, a to, że nie on decyduje o pieniądzach. Zawsze jest jakieś wymijające, ale. A ludzie chcą naprawdę prostych i łatwych do załatwienia spraw. Ot, choćby sprawa umundurowania. Są talony, są rozdzielniki, – ale co z tego – jak nie ma na magazynie odpowiednich rozmiarów. Przecież ktoś kiedyś spisywał ile, jakich rozmiarów potrzeba na konkretnej zajezdni i pod te zapisy zamawiał ubrania. Ludziom trudno zrozumieć, że na magazynie nie ma danego rozmiaru a powinien być. Ciągłe tylko słyszą od magazyniera, że danego rozmiaru nie ma i nie wiadomo, kiedy będzie. A co on winien – ten magazynier, – że nie jest kompetentny interweniować wyżej.

Są przypadki, że z talonem chodzi się nie raz ponad pół roku i ciągle się słyszy – nie ma, nie ma. Może za miesiąc. Ludzie wiedzą, że za taki stan, iż na magazynie nie ma wszystkich rozmiarów są winne także pieniądze, a te trzeba oszczędzać i zamawiać dosłownie pod konkretne zamówienia, a nie na zapas. Ale czy przypadkiem w ramach tych oszczędności ktoś się nie zagoił i nie zamówił zbyt mało umundurowania? Dobrze by było, żeby ktoś kompetentny wreszcie przedstawił ludziom na piśmie jak to jest, a nie wysyłał nie wiadomo do kogo i udawał, że jest niekompetentny.

- Inną drażniącą ludzi na „Redutowej” i w dodatku na stawiane w niej pytania, także nikt nie potrafi odpowiedzieć – jest sprawa popsutej myjni. Niby odpowiednia firma sprzątając lekko oplukuje autobusy, ale tak naprawdę to wykonuje to podobnie jak sprzątanie wewnątrz autobusów. Nie, nie chcę powiedzieć, że niekompetentnie i niechlujnie, – ale czasami jakby trochę „po lebkach”. Ta sprawa była zgłaszana już wielokrotnie, – ale jakoś ciągle nie ma z kim dokończyć tej rozmowy. A za czystość wewnątrz i na zewnątrz autobus na mieście, kto odpowiada? Ano – jak zawsze kierowca i znowu dostaje nie za swoje winy. Nie tylko do nadzoru, ale również pasażerów. Może wreszcie ktoś przypomni sobie o swoich obowiązkach i zajmie się sprawą?

- Cieszy fakt, że wreszcie mamy z prawdziwego zdarzenia dyspozytornię. Wszystko jakoś z głową poukładane. Okienko wydawania, przyjmowania. Miejsce na krótki odpoczynek. No po prostu niemal ideal. No,

ale prawie ideal, bo jednak w tym zapędzie ktoś znowu o czymś zapomniał. Zapomniał między innymi o automatach do kawy, herbaty i innych napojów. Zapomniał również o przeniesieniu tablicy HDK – PCK. Zapewne, ktoś z decydentów przypomni o niej sobie, jak będzie potrzebował krwi dla kogoś bliskiego. Wtedy również nie będzie gnębił krwiodawców, że muszą, co najmniej na 7 dni przed – zgłaszać, iż idą oddać krew. Wtedy zapewne, będzie chciał z dnia na dzień pozyskać krwiodawców i wszystko załatwi, aby ich mieć – nawet stosowne zapisy w grafikach.

- Tyle się słyszy o deklaracji kierownictwa firmy w niesieniu pomocy w działalności klubów HDK. To niech będzie ona faktycznie. Niech ktoś naprawdę zacznie pomagać ludziom, którzy społecznie prowadzą klub.

Tak, to tylko kilka spraw, o których się mówi w związkowych pokojach. Mówi się także o nich poza nimi. Szkoda tylko, że nie są one słyszane w innych pokojach. Pokojach decydentów. Być może za pośrednictwem „Rozdroży” wreszcie je ktoś usłyszy i zacznie nie tylko rozmawiać, ale i działać?

Dobrze by było, aby tak było. Niby sprawy nie wielkie, można by rzec nieistotne, ale załatwienie ich zawsze poprawi nastrój w miejscu pracy. Bo chyba o dobry nastrój w miejscu pracy zależy także pracodawcy, co? A nie o tylko wymierne efekty ekonomiczne.

Wiwo w styczniu 2007 roku

Klub HDK przy MZA i TW

Tradycyjnie, pod koniec roku przypadają „Dni Honorowego Krwiodawstwa”. Na wielu spotkaniach w Klubach Honorowych Krwiodawców ich członkowie – ludzie dobrej woli i ogromnego serca, podsumowują rok, dzielą się swymi doświadczeniami i osiągnięciami. Najbardziej aktywni i ofiarni otrzymują pamiątkowe medale, odznaczenia, puchary i skromne prezenty za ich oddanie i bezinteresowność.

Także w Klubie HDK przy MZA i TW raz w roku w uroczystej oprawie są wyróżniani najbardziej aktywni członkowie Klubu.

W sobotę 9 grudnia 2006 roku w kawiarni „Wisielka” Ośrodka Spółdzielni Usług Socjalnych przy Wale Miedzeszyńskim w Warszawie odbyło się przedświąteczne, rodzinne spotkanie Honorowych Dawców Krwi, na co dzień pracujących w Miejskich Zakładach Autobusowych i Tramwajach Warszawskich.

W spotkaniu uczestniczyli również zaproszeni najwięksi sojusznicy Klubu HDK i sponsorzy jego działalności. Prezes Tramwajów Warszawskich – Krzysztof Karos, Prezes Miejskich Zakładów Autobusowych – Roman Podsiadły oraz Przewodniczący

Związków Zawodowych działających w obu w/w firmach. Bogdan Bucholc – Przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej – dok. str. 4



**Spotkanie Klubu HDK
Warszawa 9.12.2006
Tadeusz Mokos - otrzymał odznakę
II stopnia Honorowego Dawcy Krwi**



Klub HDK przy MZA i TW – dok. ze str. 3



**Spotkanie Klubu HDK przy MZA i TW
Warszawa 9 grudnia 2006 roku
Wystąpienie Krzysztofa Karosa - Prezesa TW deklarujące
dalszą współpracę Zarządu TW z Klubem HDK**

cowników Komunikacji Miejskiej w Warszawie, Artur Mierczewski – Przewodniczący NSZZ – „Solidarność” i Kazimierz Łatoszek – Przewodniczący ZZ „Kontra”. Spółdzielnię Usług Socjalnych – sponsora, który umożliwił nieodpłatnie kawiarni „Wiselka” i opłacił drobny poczęstunek – reprezentowała Agnieszka Sobolewska – Kierowniczka Działu Marketingu.

Zebranych gości i członków klubu HDK wraz z rodzinami powitał Prezes Klubu – Jerzy Pustelnik. W imieniu swoim jak również Zarządu Klubu podziękował serdecznie za ofiarność i bezinteresowność zebranym krwiodawcom. Podziękował, za ich ogromne zaangażowanie w niesieniu pomocy potrzebującym.

- Z roku na rok, mimo trudności przybywa nas i coraz więcej oddajemy krwi – tego niezastąpionego leku, wszystkim, którzy go potrzebują – stwierdził w swym wystąpieniu Jerzy Pustelnik. – Już od kilku lat, nasz klub oddaje ponad 400 litrów krwi rocznie. To naprawdę ogromna ilość, która plasuje nasz klub w ścisłej, warszawskiej czołówce Klubów HDK. Z jednej strony dużo a jednak, jak wiemy z własnego doświadczenia – jeszcze zbyt mało. Ciągłe banki krwi rejestrują niedobory. Widzimy to, widzają to także nasi członkowie, którzy jak zawsze ofiarne na każde hasło – „Ratunek” oddają dodatkowo potrzebną krew. Za to – chciałbym jeszcze raz serdecznie podziękować. –

Następnie najbardziej ofiarnym krwiodawcom członkowie Zarządu Klubu HDK wraz z Prezesami MZA i TW wręczali pamiątkowe puchary i odznaki PCK (lista wszystkich wyróżnionych oraz serwis fotograficzny zamieszczone są na naszej stronie internetowej).

Wszystkim odznaczonym i wyróżnionym serdeczne podziękowania złożył Krzysztof Karos – Prezes Tramwajów Warszawskich. W swym krótkim wystąpieniu stwierdził:

- Swoją codzienną pracą, swym oddaniem w niesieniu pomocy innym, potrzebującym - zaliczacie się do ludzi wyjątkowych. Ludzi, dla których nie są najcenniejsze pieniądze, sława a najważniejsze jest czynienie dobra i szczęścia dla wielu, których niejednokrotnie nie znacie. Dla nich i ich rodzin. Jesteście bezimiennymi lekarzami, często, nie bez przesady jak powiem – dawcami życia. I za to Wam dziękuję.

- Ze swej strony chciałbym zadeklarować zacieśnienie współpracy Zarządu TW z Klubem HDK przy MZA i TW. Zacieśnienie poprzez dalsze wspieranie finansowe i merytoryczne. Korzystając z okazji chciałbym zadeklarować pomoc przy wydrukowaniu i kolportażu specjalnych ulotek, które mogłyby być wożone nie tylko w Dniach Honorowego Krwiodawstwa, ale właściwie przez cały rok w tramwajach. Ulotek popierających i wspomagających honorowe krwiodawstwo. Możemy jako Zarząd TW współfinansować odpowiednie kwoty potrzebne na to, aby mieszkańcy Warszawy wiedzieli, że pracownicy TW i MZA oddają honorowo krew i zachęcają do tej idei innych, bo jest to idea ponadczasowa i zawsze aktualna oparta na dobrej woli i sercu dla innych, którego czasami, na co dzień tak często nam brak. Koleżanki i Koledzy, członkowie Klubu HDK – na Tramwaje Warszawskie zawsze możecie liczyć w swojej cennej inicjatywie. Jeszcze raz pragnę Wam podziękować za to, co zrobiliście i mam nadzieję, że za rok na podobnym spotkaniu będziemy mogli cieszyć się jeszcze większymi sukcesami w honorowym krwiodawstwie.

Krwiodawcom swe podziękowania złożyli również Przewodniczący Związków Zawodowych działających w TW i MZA. Za wspomaganie działalności Klubu - Przewodniczący ZZ odebrali z rąk Prezesa Klubu HDK - Jerzego Pustelnika pamiątkowe plakietki i dyplomy.

Na zakończenie spotkania członków Klubu złożono sobie wzajemne życzenia przedświąteczne i życzenia kolejnego, również miłego spotkania za rok.

Wiwo w styczniu 2007 roku



**Spotkanie Klubu HDK przy MZA i TW
Warszawa 9 grudnia 2006 roku
Prezes Klubu Jerzy Pustelnik wręcza pamiątkową plakietkę
Przewodniczemu ZZPKM - Bogdanowi Bucholc za wspieranie
działalności Klubu przez Związek Zawodowy**



Chyba coś jest niedopowiedziane

Tak, tak – tylko właściwie do końca nie wiadomo, kto to ma dopowiedzieć do końca pewne zmiany, które wymusił sejm RP poprzez nowelizację art. 130 paragraf 2 Kodeksu Pracy. Obecny zapis brzmi: „Każde święto występujące w okresie rozliczeniowym i przypadające w innym dniu niż niedziela obniża wymiar czasu pracy o 8 godzin”. Nowelizacja weszła w życie z końcem listopada i już objęła grudzień 2006. Pracodawcy MZA i TW zgodnie stwierdzili, że, mimo, iż w grudniu 2006 z godzinie z nowelizacją powinno być 152 godziny, oni zachowują normę 160 godzin, by ewentualnie pracownicy nie byli stratni, szczególnie ci pracujący w systemie godzinowym. Wspaniały gest. Pracownicy są wdzięczni pracodawcom. Jakże oni o nich dbają. Tylko, że nowelizacja nie obejmowała tylko grudnia 2006, a odnosi się do bliżej nieokreślonego czasu w przyszłości. Czyli również lat następnych. Jednak w swych pismach okres przyszły, jakoś pracodawcy zgodnie pomijają. Raczej nic o tym nie mówią.

Wśród związkowców zrodziły się wątpliwości, a te jak wiadomo należy rozwiązać i wyjaśnić. Nastąpiła ożywiona korespondencja pomiędzy związkowcami z ZZPKM a pracodawcami w tej sprawie. I tutaj zaczynają się niedopowiedzenia (a może celowe uniki ze strony pracodawcy, tak na przetrzymanie sprawy?), których jakoś strona pracodawców stara się nie widzieć. A szczególnie tego, co podkreśla w swym

piśmie, ZZPKM wysłanym do pracodawców. Tego, że nowelizacja nie obejmuje tylko grudnia, ale cały rok 2007 i lata następne. Oto fragment pisma Prezydium ZZPKM: „Prezydium wnosi, aby zmniejszenie czasu pracy wynikające ze zmian nowelizacji kodeksu pracy w roku 2007 i latach następnych tak, jak w grudniu 2006 roku nie powodowało obniżenia wynagrodzenia dla pracowników zatrudnionych na podstawie stawki godzinowej.

Naszym zdaniem pozostawienie wynagrodzenia na niezmiennym poziomie pracownikom płatnym miesięcznie, a obniżenie pracownikom płatnym godzinowo spowoduje nierówne traktowanie pracowników w zatrudnieniu (art. 18 – 3a kodeksu pracy).

Wobec tego wnosimy o dokonanie stosownych przeliczeń, aby wprowadzone zmiany w kodeksie pracy nie obniżały wynagrodzenia zatrudnionym na stawce godzinowej.

Kolejnym ważnym argumentem przemawiającym o zachowaniu wynagrodzenia przez obie grupy pracownicze są naszym zdaniem przepisy art. 2 pkt. 2 oraz art. 4 pkt. 3 Europejskiej Karty Społecznej”.

W pismach otrzymanych po piśmie jw. pracodawcy solennie deklarują, że intencją spółki jest równe traktowanie wszystkich pracowników i przestrzeganie przepisów kodeksu pracy. Powracając do tematu, że w wyniku obniżenia ilości godzin – pracownicy na pewno nie stracą w grudniu

2006. Stwierdzają, że nowelizacja wprowadza zmianę zasad obliczania wymiaru czasu począwszy od grudnia 2006, natomiast zmiana zasad naliczania wynagrodzenia dotyczy jedynie grudnia 2006. Szczegółowe zasady rozliczania czasu pracy i wynagrodzenia za miesiąc grudzień zostały odpowiednio wcześniej wysłane. Tyle w pismach od pracodawców.

Ale nie ma ani słowa odpowiedzi na postawione przez ZZPKM wątpliwości. Wątpliwości, co będzie dalej? Jak minie grudzień? Czy zachowają się podobnie jak w grudniu 2006?

Raczej wątpliwe, że „gest dobrej woli” będzie działał dalej. Wszak muszą się dostosować do kodeksu pracy, którego w tym przypadku, co jest im na rękę, szczególnie sumiennie pilnują.

Czyli jak widać z powyższego – pracodawcy jakoś, czegoś nie dopowiedzieli. W specyficzny sposób ominęli odpowiedzi na postawione przez ZZPKM pytania. A właściwie, to raczej powinni odpowiedzieć, co będzie dalej. Ludzie chcą wiedzieć i jednak usłyszeć to, co było niedopowiedziane. Nawet, jeśli będzie to gorzka prawda.

Czyżby pracodawcy nie chcieli psuć pracownikom świąt? No, ale dobra, święta przeminęły. Chyba czas coś w tej sprawie powiedzieć.

Czekamy, zatem na jakieś jasne sformułowanie – jak to będzie z grupą pracowników rozliczanych godzinowo – a jest ich w obu firmach spora grupa.

Co ludzie jedzą

Co prawda opisywana sprawa została przez Prezydium i Zarząd ZZPKM załatwiona niemal „od reki”, dosłownie z dnia na dzień, ale przypomniemy ją ku przestrodze, aby jednak ludzie odpowiedzialni za posiłki regeneracyjne mieli rękę „na pulsie” i mimo wszystko nadal obserwowali wykonywanie umowy. Umowy pomiędzy dostawcą posiłków do zajezdni MZA a kierownictwem firmy.

Od pewnego czasu pracownicy, którym przysługują posiłki regeneracyjne zgłaszali nieprawidłowości w komponowaniu menu. A raczej przypadkowość doboru składników. Ot choćby rosół czy ogórkowa z wkładką z pasztetu. Zmieszanie tego razem powodowało po podgrzaniu jakąś dziwną papkę o dość dziwnym wyglądzie. Raczej zniechęcającą do konsumpcji. O smaku lepiej nie mówić. Czyżby dostawca nie przeliczył się w swoim mniemaniu, – że głodny wszystko zje?

Niestety, często pracownicy zgłaszali, iż posiłki są sfermentowane i nienadające się do spożycia. Ci, którzy to zgłosili przeżyli zmianę i kilka godzin po zmianie bez sensacji żołądkowych, ale ci, którzy mimo wszystko skonsumowali – niestety w tym

konkretnym dniu nie byli wydajni na stanowisku pracy, a jedynie zwiększyli zużycie papieru, narażając firmę na dodatkowe wydatki. A przecież firma stale szuka oszczędności. Niestety, w tym przypadku poniosła stratę. Mniejsza wydajność – większe koszty. Szczególnie na nocnej zmianie.

Zresztą, czy aby w tym zapędzie oszczędzania na wszystkim, ktoś nie zaczął oszczędzać także na ludzkich żołądkach? Pracownicy starają się zrozumieć, że firma musi kupować tanio, ale czy konieczne jak już, za małe pieniądze to byle, co?

Opisywane przypadki nie były tylko na jednej zajezdni. Według uzyskanych informacji, właściwie nie było tygodnia, aby na którejś z zajezdni nie było cichej – nocnej rewolucji pełnej dziwnych odgłosów z miejsc odosobnienia z kółeczkiem i trójkącikami na drzwiach wejściowych. A te odgłosy, połączone z pomrukiwaniem typu – po cholerę dałem się skusić na te ogórkową z pasztetem – przypominały specyficzne „pole walki” o przetrwanie do końca zmiany.

A może – w kontrakcie na dostawę posiłków regeneracyjnych, warto by było zawrzeć klauzulę – dostawca powinien wraz z posiłkami dostarczać leki na zatrucia typu Sulfagamidyna lub inne równie skuteczne,

na własny koszt? Chyba trzeba o takim zapisie pomyśleć w przyszłości.

No, ale cóż, taka sytuacja powtarza się niemal, co roku, a szczególnie wtedy, gdy pojawia się nowy dostawca. Każdy, z tych nowych, najpierw testuje wytrzymałość żołądków pracowników MZA. A może uda się wcisnąć im jakiś kit? No jak się nie uda, to trudno, zarobi mniej i w następnym roku odpada z przetargu.

Czy naprawdę, nie można wreszcie jakoś ustalić raz na zawsze pewnych norm żywieniowych? Takich jak postulują pracownicy. Osobno zupa i danie mięsne podawane w ludzki sposób a nie z plastikowych wiader?

Łomatko – zakrzyczałem na głos pisząc ten temat – przecież plastikowe wiaderka nie mają atestów do podawania w nich gorących posiłków, nie mówiąc o tym, iż jest to uwłaczające dla ludzkiej godności. Chyba ktoś powinien zażądać mimo wszystko atestów na te wiaderka. O ile wiem, nawet w porządnym gospodarstwach hodowli tuczników nie podaje się z plastików a tylko z metalowych wiader.

Drogi decydencie – proszą pracownicy po przejściach w miejscach odosobnień z



Co w trawie piszczy?

Piszczy? Raczej trzeba – parafrazując – zadać pytanie, co zapiszczy? A ową „trawą” są nowe władze Zarządu Transportu Miejskiego m.st. Warszawy na czele z Dyrektorem Leszkiem Ruta. Według jego pierwszych wystąpień jako jeszcze p. o. Dyrektora ma warszawską komunikację wreszcie postawić na właściwe tory. Tory w przenośni i dosłownie.

Nowy szef Zarządu Transportu Miejskiego od 1982 r. był związany z koleją. Od maja 2005 do stycznia 2006 r. zarządzał spółką PKP Przewozy Regionalne. Wcześniej pracował m.in. w PKP Intercity. Jego najbliższe plany dotyczą właśnie problemów kolejowych.

Jako były kolejarz Leszek Ruta od początku stawia na szyny. Czy słusznie? W pewnym sensie tak, bo szyny kolejowe przecinają Warszawę wzdłuż i wszerz, a w przypadku kolei jest to prawie wcale nie wykorzystywane. Jednak, zanim kolej stanie się w pełni Szybka Kolej Miejska podobna do tych z Berlina, Paryża upłynie trochę czasu i potrzeba będzie sporo pieniędzy. Nawet, jeśli wszystko będzie szło zgodnie z planami, kosztorysami, budżetami nie będzie to szybciej jak 3-4 lata w najlepszym wypadku. A co do tego czasu? Czyżby warszawska komunikacja, szczególnie autobusowa miała mieć kolejne 4 chude lata? Podobnie jak było to za byłego już Zarządcy Roberta Czapli, który tak właściwie, to w sprawie komunikacji miejskiej niewiele zrobił a właściwie – jak się teraz okazuje z wypowiedzi między innymi nowego Dyrektora – więcej nabroił?

Sporo też, nareszcie mówi o byłym Dyrektorem Robert Czapli warszawska prasa: „Do tej absurdałnej sytuacji (mowa o SKM) doprowadził Robert Czapla, poprzedni dyrektor ZTM. Dawał do zrozumienia, że pociągi mogą wozić ludzi poza Warszawę, jeśli wybory w Sulejówku wygra kandydat popierany przez PiS. Czapla wylądował w stolicy ściągnięty z łomżyńskiego PKS-u przez PiS-owskiego prezydenta miasta Lecha Kaczyńskiego. Jedną z jego pierwszych decyzji po objęciu funkcji to zerwanie umowy z PKP i likwidacja wspólnego biletu na kolej i komunikację miejską. „Koniec z tanimi podróżkami po Warszawie i do sąsiednich miast” – pisaliśmy w kwietniu 2003 r., bo 40 tys. pasażerów zaczęło płacić za transport drożej (czasem nawet dwukrotnie!). Potem było jeszcze dyktowanie podwarszawskim samorządom horrendalnych i wziętych z sufitu dopłat do podmiejskich autobusów.

Przywracanie wspólnego biletu zaczęło się dopiero przed wyborami, gdy Robert Czapla (dziś już w radzie nadzorczej Orłenu) w końcu przypomniał sobie o pasażerach.

Cud w Sulejówku to tylko początek zmian.

Czas na przywrócenie biletu na kolej i komunikację w całej aglomeracji i wprowadzenie go na linię WKD. I pora na decyzję, co dalej z Szybką Koleją Miejską, której osiem pociągów nadal kursuje według kulawego rozkładu jazdy” – Gazeta Wyborcza 18.12.2006 r.

Szkoda, że dopiero teraz. No, ale cóż, dobrze, że chociaż teraz piszą podkreślając wyraźnie, – że jednak warszawską komunikacją rządzą ludzie z politycznego nominowania a nie koniecznie ze względu na posiadaną wiedzę. Trzeba mieć nadzieję, że owe wyraźne sugestie i komentarze warszawskiej prasy czyta także nowy p.o. Dyrektor ZTM – Leszek Ruta. Być może zauważy, że jakimś dziwnym przypadkiem dziennikarze zaczynają go łączyć z nominacją po linii partyjnej. Wszak jest urzędnikiem „Ratuza” i podlega Pani Prezydent, a ta wyraźnie określa swoje polityczne preferencje związane z PO.

Trudno dzisiaj mówić o planach nowego dyrektora odnośnie pozostałej komunikacji miejskiej. Tej tramwajowej i autobusowej. Należy mieć nadzieję, że nie będzie zbyt absorbował swego czasu tylko na sprawach na których zna się najlepiej, – czyli komunikacji kolejowej i wszystkimu co na szynach na ziemi i pod ziemią.

Jak na razie z Placu Bankowego docierają tylko charakterystyczne stukoty kół po kolejowych szynach. Trudno usłyszeć cichy szum dieslowskich silników czy szmer autobusów napędzanych gazem a co dopiero hybrydowych – elektryczno-gazowych. A na ten szum czekają Warszawiaczy z dzielnic i przedmieść, do których na pewno nie dojadą wagoniki metra, SKM

czy nawet tramwaje, – Ursynowa, Łomianki, Jabłonna itd.

Powstają kolejne wizje kolejnych tras metra i SKM. Jak na razie ani słowa o komunikacji tramwajowej i autobusowej, która mimo wszystko, jak na razie, jest podstawą warszawskiej komunikacji i prawdopodobnie nią pozostanie jeszcze przez najbliższe 4 lata. A ta, musi, jeśli już nie rozwijać się, to przynajmniej trwać na takim, w miarę przyzwoitym poziomie.

Miejmy nadzieję, że po 1 stycznia 2007 roku pracownicy MZA usłyszą także z Placu Bankowego przyjemny szum dieslowskich silników, który będzie zapowiadał wreszcie lepsze czasy, dla bądź, co bądź, samorządowej autobusowej firmy komunikacyjnej. Że wreszcie usłyszą głos dobrego gospodarza całej warszawskiej komunikacji miejskiej, nie tylko tej na szynach.

A my swoją drogą położymy się w tej trawie i będziemy nasłuchiwać tylko pozytywnych wiadomości z ZTM i z Placu Bankowego. Wiadomości, które są wypełnieniem przedwyborczych obietnic. W razie potrzeby zawsze możemy je udostępnić zainteresowanym a ze swej strony będziemy dopominać się o ich wypełnienie.

Czekamy, zatem na spotkanie nowego p.o. Dyrektora ZTM Leszka Ruta także z nami – związkowcami z ZZPKM.

Ze swojej strony chcemy współpracować z ZTM, ale żeby robić to zgodnie z oczekiwaniami chcielibyśmy poznać nieco bliżej Pańskie plany Panie Dyrektorze.

A na razie załączamy życzenia samych sukcesów z nadzieją, iż w owych sukcesach niepoślednią rolę odegrają między innymi autobusy z MZA i tramwaje z TW.

Co ludzie jedzą – dok. ze str. 5

kółkiem lub trójkątem na drzwiach – przy wyborze następnego dostawcy – popatrz, że to ma być żywność dla ludzi, podawana w ludzkich i godnych człowieka warunkach. Nie patrz tylko na cenę i nie odstawiaj bylejakości. Skoro MZA nie może odstawiać bylejakości, to niech i dostawcy tego nie robią. Bo jak wszyscy będziemy to robić – to marna nas czeka przyszłość.

No, ale kończąc powyższy temat – na szczęście sprawa natychmiast została załatwiona przez Prezydium ZZPKM i jak na razie jest spokój. Ale na jak długo? Czy została załatwiona już na stałe czy do czasu kolejnej cichej, nocnej rewolucji? Miejmy nadzieję, że dostawca potraktował sprawę poważnie i już nie nadszarpienie swego imienia i zdrowia pracowników.

Ale mimo wszystko, drodzy pracownicy obserwujcie, co wam serwuje i jak coś nie tak, natychmiast zgłaszajcie.

A tak naprawdę marzy mi się, abyście któregoś dnia – zaprosili mnie na nocny posiłek, w którym w menu będzie do wy-

boru : pomidorowa na mięsku lub ogórkowa a do tego II danie – ziemniaczki, buraczki i jakiś kotlecek, pulpecik i obowiązkowo deser – kompot, albo jakaś galaretka nie mówiąc np. o lodach.

Tak, tak, pomarzyć dobra rzecz, ale przecież tak ludzie jedzą na nocnych zmianach. Dosłownie nie daleko. Tuz za zachodnią granicą, np. w Berlinie.

Czy my jesteśmy gorsi?

Wiwo w styczniu 2007 roku

Rozdroża – Gazeta ZZPKM, W-wa
ul.Siedmiogrodzka 20

Nakład 1500 egz.

Wydaje: Prezydium ZZPKM

Redaguje: Winek Włodzimierz

e-mail: wiwo3@op.pl

Materiały prosimy kierować pod adres:
01-232 Warszawa,
ul. Siedmiogrodzka 20,
tel. 631-42-72, 632-11-83



Być może wreszcie przyjadą nowe autobusy dla MZA

W poprzednim wydaniu pisaliśmy o sporze pomiędzy Solarisem a Mercedesem w sprawie przetargu na nowe autobusy przegubowe dla MZA. A właściwie sporze w sprawie pewnych zapisów prawnych, na które właściwie MZA nie ma wpływu a jedynie ustawodawca, który stworzył błędne zapisy. Te błędne zapisy skutecznie zahamowały rozstrzygnięcie przetargu i dostawę nowych autobusów. Spór, który właściwie powinien się toczyć poza MZA, na płaszczyźnie ustawodawca – ministerstwo – a prawnicy firm – dotknął niestety firmy, która została w to wciągnięta. Jednak nareszcie sądowy spór w sprawie przetargu na dostawę stu autobusów został rozstrzy-

gnięty na korzyść Solarisa. Miejskie Zakłady Autobusowe w styczniu podpiszą umowę z producentem i pierwsze wozy przyjadą do Warszawy pod koniec marca.

– Cieszę się z decyzji sądu, bo pilnie potrzebujemy wymienić tabor – mówi Janusz Bosakirski, dyrektor ds. eksploatacyjnych w MZA. – Jeżeli Urząd Zamówień Publicznych nie zgłosi uwag, podpiszemy umowę w styczniu. To oznacza, że pierwsze autobusy mogłyby wyjechać na warszawskie ulice już w marcu. Pozostałe byłyby sukcesywnie dostarczane do końca sierpnia.

Nowe wozy będą przegubowe i w pełni niskopodłogowe. Zastąpią najbardziej wy-

służone ikarusy. W MZA jest około 400 pojazdów na granicy śmierci technicznej, które należałoby natychmiast wymienić.

Przypominamy, iż również w 2007 roku planowane jest rozstrzygnięcie kolejnego przetargu na dostawę kolejnych 50 krótkich autobusów tzw. solówek.

Jak zatem widać rok 2007 może zapisać się w historii MZA jako rok przełomowy w wymianie taboru. To z kolei rokuje nadzieję, że być może 2007 rok, będzie dla MZA może pierwszym rokiem, w którym zapisze się wreszcie jakiś zysk. Nowe autobusy to tańsze użytkowanie i mniejsze koszty, także na paliwie. Oby dobra passa wreszcie zawitała do MZA.

Wiwo

Z działań Komisji Ochrony Pracy przy ZZPKM

Miło jest nam donosić czytelnikom, jak „biorą sobie do serca” zalecenia Komisji i starają się je natychmiast realizować kierownicy, niektórych zajezdni TW czy MZA. Szkoda, że nie wszyscy i dokładnie wszystkie, ale należy mieć nadzieję, że z czasem także i u tych trochę bardziej opornych będzie szło ku lepszemu.

Dzisiaj informujemy o wykonaniu i zamiarach wykonania zaleceń przez zajezdnię TW – R-2 „Praga”.

Warto zaznaczyć, że kontrola Komisji w zakładzie R-2 była przeprowadzona 20 października, a już w niespełna 2 miesiące później (18 grudnia 2006) kierownik

zakładu złożył informacje, w której przedstawił:

- Pomieszczenia, co, do których były zastrzeżenia o brak odnowy – zostały odnowione.

- Ulegnie poprawie oświetlenie, ale jest to związane z modernizacją zasilania 230V i ergonomicznym rozplanowaniem punktów oświetleniowych. Ze względu na potrzebę zakończenia innych rozpoczętych prac jak wymiana okien i drzwi, remont elewacji, remont toalet i innymi, pełna realizacja nastąpi w 2008 roku.

- We wskazanych pomieszczeniach ścian zostaną wyłożone glazurą siłami wła-

snymi zakładu.

- Dokonano niezbędnych zabiegów kosmetycznych we wskazanych pomieszczeniach.

- Wzmocniono nadzór nad przestrzeganiem zakazu palenia tytoniu.

Czyli jak widać, koledzy z Komisji Ochrony Pracy starają się zająć wszędzie i nic nie ujdzie im uwagi. Dobrze, że równie poważnie do wszelkich uwag Komisji podchodzą kierownicy. Starają się razem z Komisją poprawiać warunki pracy. Dostrzegają, że pracownicy także powinni pracować w ludzkich warunkach i należy się im to.

Komisja Ochrony Pracy już w najbliższym czasie odwiedzi następne zakłady i zajezdnie. Będzie jak zawsze sumiennie wszystko obserwować i liczy na współpracę pracowników, którzy powinni jej zgłaszać wszelkie uwagi i spostrzeżenia, którymi powinny zająć się kierownictwa poszczególnych zakładów w ramach zaleceń pokontrolnych.

W najbliższym czasie przedstawimy raport Komisji za rok 2006 i ogólne spostrzeżenia jak to jest z tym BHP w TW i MZA. Czy idzie ku lepszemu, czy nie.

Wiwo w styczniu 2007 roku

Żegnamy Ciebie Kolego

Jakże podłym jest życie, że tak krótko trwa.

Jakże niewdzięcznym, że kończy się przedwcześnie,
gdy właściwie dopiero zaczyna się.

Kończy się, gdy człowiek wreszcie dostrzega otaczające go piękno.

Umie cieszyć się nim, budować je, tworzyć dla tych,

którzy dopiero swymi małymi kroczkami w nie wchodzi.

Dlatego życie jest takie niesprawiedliwe i zabiera z naszego grona ludzi,
przyjaciół, znajomych, którzy właściwie zawsze powinni przy nas być?

Dziewiątego grudnia 2006 roku

odszedł na zawsze

zaledwie w wieku 37 lat

nasz kolega i związkowiec

Piotr Jarczewski

Odszedł nagle, niespodziewanie,

a przecież miał jeszcze tyle planów, pomysłów na życie.

Cieszył się życiem, dzielił się nim z innymi.

Brał je w swe ręce, ale i dużo dawał mu od siebie.

Właściwie więcej dawał jak brał. I czy dlatego – życie tak krótko dało mu żyć?

Żegnamy Ciebie Drogi Kolego.

Na zawsze pozostaniesz w naszej pamięci.

Zarząd Oddziałowy ZZPKM

„Ostrobramska”

**A co na stronie
www.zzpkm.waw.pl?**

Oj dużo, dużo ciekawych rzeczy, które niestety, nie zmieściły się w wydaniu papierowym „Rozdroży”.

Proponujemy zapoznać się z ciekawym przedrukiem ze strony „Infobus” na temat pierwszego wrocławskiego tramwaju. Tramwaju wyprodukowanego we własnych, dawnych zakładach naprawczych wrocławskiego MPK. Może, ten tekst natchnie kogoś, aby także w Warszawie o tym pomyśleć zastanawiając się nad przyszłością zakładu T-3 za 10-15 lat?



Błądzenie we mgle – tylko, po co?

Niewykluczone, że nowe władze unieważnią przetarg na projekt i budowę trasy mostu Północnego. Firmy chcą dostać za jego wzniesienie trzy razy więcej pieniędzy, niż planował Zarząd Dróg Miejskich. Najniższa proponowana przez nich cena to 1,6 miliarda zł. Tymczasem kosztorysy miasta przewidywały, że trasa na odcinku od Włostofy do Modlińskiej razem z linią tramwajową będzie kosztowała najwyżej 600 milionów zł.

Problemy z przetargiem skłaniają władze miasta do sprawdzenia innego wariantu połączeń komunikacyjnych z Tarchominem. Obecna ekipa rządząca Ratuszem zastanawia się, czy nie lepiej skierować na most Północny metro, a nie jak dotąd planowano - szybki tramwaj.

- Przygotowujemy dla zarządu miasta analizę, czy wydłużenie metra od Młocin na Tarchomin jest w ogóle wykonalne i ile czasu trwałoby przygotowanie i sama inwestycja - mówi Grzegorz Żurawski, rzecznik Metra Warszawskiego. - Na pewno nie można puścić po moście obecnie jeżdżących pociągów, bo producent nie gwarantuje, że będą one dobrze funkcjonować w czasie opadów deszczu czy śniegu. Jeżeli

już, to musiałyby tam jeździć w szklanej tubie - zaznacza Grzegorz Żurawski. Jedno jest pewne. Linię tramwajową da się zbudować o wiele szybciej niż metro. Na razie prowadzony przetarg przewiduje na moście Północnym budowę linii tramwajowej. W ciągu dwóch tygodni komisja Zarządu Dróg Miejskich ma sprawdzić, czy oferty w przetargu na zaprojektowanie i budowę mostu są poprawne. Potem władze Warszawy podejmą decyzję, czy go unieważnić, czy jednak kontynuować. - Gazeta Wyborcza 22.12.2006 r.

Sprawa mostu Północnego jest prawdziwą solą w oku każdej ekipy rządzącej miastem. Właściwie to tą sprawą zajmuje się już trzecia ekipa i w dalszym ciągu sprawa jest na tym samym etapie, co w momencie podjęcia koncepcji jego budowy. Czyli na etapie „kreski na mapie. Kreski pięknej i wdzięcznej, po której poruszają się szybkie tramwaje łączące Tarchomin z Młocinami. I tak naprawdę, to lepiej, aby ta kreska jednak poprowadziła szybki tramwaj a nie wagoniki metra. Już są odpowiednie koncepcje i wstępne plany, które w znakomity sposób rozwiązują połączenia komunikacyjne właśnie tramwajami. Po

co, po raz kolejny zmieniać warunki projektowe i wprowadzać założenie dla torów metra w specjalnej tubie? Zmiana warunków, to kolejne miesiące dodatkowych analiz, a te z kolei na pewno przeciągną rozpoczęcie budowy, jeśli nie o miesiące, to o lata. Po co wylamywać już otwarte drzwi?

Rozumiem, determinację nowej ekipy rządzącej miastem, jej chęć osiągnięcia szybkich, populistycznych efektów. Tylko, dlaczego rozważać nowe koncepcje, kiedy już są sprawdzone i wyliczone? Czy nie lepiej skoncentrować się na wdrożeniu tego, co już zostało wymyślone a nie rozpoczynać wszystkiego od nowa?

Czyżby most północny miał przetrzymać kolejną ekipę? Jak na razie wszystko wskazuje, że chyba przetrzyma i będzie kolejną kielbasą wyborczą dla następców. Szkoda tylko, że na tych, przepychankach tracą mieszkańcy. Być może tracą także Tramwaje Warszawskie i samo miasto, bo po raz kolejny nie zostaną wykorzystane unijne pieniądze. A wszystko z powodu -przepychanek urzędników niż fachowców od rządzenia miastem.

Wiwo w grudniu 2006 roku

Czy MZA – Warszawa wyjdzie z kłopotów?

Miejskie Zakłady Autobusowe Sp. z o.o. w Warszawie (MZA) jako spółka istnieje od 4 lat. Od samego początku startowała z przegranej pozycji, mimo, iż ówczesne władze miasta z Panem Prezydentem Lechem Kaczyńskim (PiS) obiecywały, że będzie miała podobne szanse jak inne spółki będące w 100 procentach własnością miasta. Czyli jednym słowem przyzwoity kapitał początkowy w postaci terenów, autobusów itd. Kapitał potrzebny dla normalnego funkcjonowania. No i oczywiście dostały ten kapitał początkowy w postaci spłaty ponad 100 milionów złotych za zakup przez miasto w latach 2001-2002 nowych autobusów. Czyli wystartowały do działalności z ponad stu milionowym zadłużeniem. Niemal do końca 2006 roku miasto również nie wywiązało się z przekazania obiecanych terenów zajezdni. Mało tego, że nie przekazało, to jeszcze wymusiło na Zarządzie MZA zwolnienie dwóch terenów po zajezdniach na Chelmskiej i Inflanckiej, które notabene sprzedano z ogromnym zyskiem prywatnym deweloperom pod budownictwo mieszkaniowe nie przekazując dosłownie ani złotówki swojej firmie, - jaką jest MZA.

Podczas spotkania ze związkowcami ze Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej Prezes MZA Roman Podsiadły stwierdził:

- „W związku z tym, że funkcjonujemy 4 rok w sytuacji niedoborów finansowych - każdy rok jest stratą i w każdym roku oszczędza się pieniądze, to zaczyna wy-

chodzić na wielu obiektach zagrożenie budowlane. Nie mówiąc już o zwykłej estetyce i normalnym działaniu.

W naszym przekonaniu powinniśmy wydawać minimum jakieś 10 milionów rocznie na poprawę stanu naszej infrastruktury. Ot choćby na prostym przykładzie - place postojowe, które tak naprawdę wymagają remontu kapitalnego w każdej bazie - to koszt jednego metra kwadratowego w dobrej technologii - to jest około 500 zł. Teraz, jeżeli weźmiemy przeciętny plac postojowy 3-4 hektary - to jest 40 tysięcy metrów kwadratowych razy 500 zł - wychodzi nam około 20 milionów na jednej tylko zajezdni. Teraz razy 5 baz - to powinniśmy wydać 100 milionów tylko na same place postojowe.

Jak widać, skala potrzeb tylko w temacie placów postojowych jest ogromna, a dodajmy do tego jeszcze remonty budynków, stacji paliw, itd. Jak widać mogą to być kwoty nawet rzędu grubo ponad 150-200 milionów.

Oczywiście, chciałoby się powiedzieć - szkoda, że to nie my sprzedaliśmy zajezdni na Chelmskiej i Inflanckiej, - bo jak wiemy z doniesień prasowych - „Miasto” sprzedało „Chelmską” za 365 milionów zł, za połowę „Inflanckiej” dostało 390 milionów. Gdybyśmy, choć jeden obiekt sprzedali i te pieniądze zostawili dla siebie - to byłoby, za co zrobić te place, budynki itd. Wystarczyłoby nie tylko na remonty, ale także na zakup ta-

boru i ogólną poprawę kondycji finansowej firmy.

Niestety, pamiętam to spotkanie przedwyborcze z przyszłym kandydatem na Prezydenta Warszawy - Lechem Kaczyńskim - gdzie tam było sporo obietnic, natomiast trzeba powiedzieć tak, bo to pokazują wyniki, że z obietnic nic nie zostało a władze raczej drenowały miasto, niż faktycznie nim zarządzało. Muszę powiedzieć, że dla naszej spółki MZA - kadencja ludzi z PiS-u - była fatalna. Dlatego, że przerzucone na nas zostały spłaty za tabor, które de facto „miasto” kupiło, jeszcze z wcześniejszej kadencji niż kadencja Kaczyńskiego. Właściwie nie powinno się za każdym razem zaczynać kadencji od wyczyszczenia szafy po poprzedniku ze wszystkich papierów. Powinno być jakaś logiczna ciągłość pewnych prac poprzedników, bez względu na zapatrywania polityczne. W tym przypadku tak nie było.

Praktycznie biorąc były stale zaniżane stawki za wżkm, co z kolei generowało kolejne straty na bieżącej działalności. Właściwie nastąpił dodatkowy wypływ pieniądza w wysokości mniej więcej 60 milionów złotych w okresie tych minionych 4 lat tylko na samych stawkach. A spłata ponad 100 milionów za zakup taboru, także wyrzuciło swoje piętno na kondycji firmy....

Więcej można przeczytać w naszym serwisie prawnym klikając w serwis prawny na stronie <http://zzpkm.waw.pl>

Wiwo grudzień 2006