



Rozdroża

Luty 2007 NR 2 (49)

Gazeta Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w Warszawie

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

Obradował Zarząd ZZPKM

W świetlicy Zakładu T-3 Tramwajów Warszawskich przy Młynarskiej w piątek 26 stycznia 2007 roku obradował Zarząd Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej.

Na spotkanie przybyli przedstawiciele „Brokerskiego Centrum Ubezpieczeniowego AMA”, którzy przedstawili propozycję nowych wariantów ubezpieczeń grupowych dla pracowników MZA i TW. Według ich opinii, znacznie lepszych pod kątem finansowym – tak pod względem, co miesięcznych stawek, jak również, ewentualnych kwot odszkodowań. Warianty zostały opracowane na podstawie dokładnych analiz przeprowadzonych przez „Centrum” na propozycjach PZU i firmy „Generali”. Swoje propozycje przedstawili Zarządom MZA i TW, które po zapoznaniu się z nimi, wyraziły chęć wprowadzenia drugiego, konkurencyjnego do PZU systemu ubezpieczeniowego dla pracowników MZA i TW.

Przedstawiciele „Centrum” przedstawili dość obszernie proponowane zmiany w myśl zasady – Kupuj tylko to, co potrzebujesz i jest dopasowane do twoich potrzeb.

W nowych wariantach jest proponowana

zupełna nowość na polskim rynku ubezpieczeń zbiorowych – tzw. niezdolność do wykonywania zawodu kierowcy, motorniczego.

Więcej informacji będzie można już niedługo uzyskać u Przewodniczących Zarządów Oddziałowych ZZPKM, jak również ukażą się specjalne ulotki adresowane do każdego pracownika indywidualnie. Również w najbliższym czasie na naszych łamach będziemy informowali o zaletach i wadach systemów ubezpieczeń zbiorowych.

W kolejnym punkcie obrad Zarząd zapoznał się z informacją Prezydium o prowadzonych rozmowach nad przyszłością MZA z wiceprezydentem m.st. Warszawy Jackiem Wojciechowiczem, odpowiedzialnym między innymi za komunikację w mieście.

Trzeba stwierdzić, że mimo od wyborów minęło już prawie 3 miesiące i mamy nowe władze, dyrektorów odpowiedzialnych za różne sprawy miejskie – w dalszym ciągu wszystko dalej „kuleje” i jest dalekie od normalności. Ciągłe brak kompletnych i decyzyjnych osób – a to są na urlopie albo na chorobowym albo ciągle jeszcze nie

zapoznali się szczegółowo z przedstawianymi sprawami. Być może nawet nie zdążył się zapoznać, bo znowu szykuje się nowa „władza” w Ratuszu, a skoro nowa – to zapewne znowu będą przesunięcia na dyrektorskich stanowiskach (nasz krótki komentarz na ten temat w oddzielnym tekście).

Zarząd zapoznał się z informacją na temat oddelegowań doraźnych w MZA.

Według kierownictwa MZA – oddelegowania w sposób drastyczny dezorganizują funkcjonowanie firmy i proponuje, aby związki zawodowe ustosunkowały się jakoś do tego tematu – zapominając o tym, że oddelegowania są ustawowo zapewnione w Ustawie o Związkach Zawodowych. Odpowiednio wcześniej zgłaszane (nawet 7-10 dni wcześniej) pozwalają swobodnie zaplanować kierownikom poszczególnych oddziałów grafiki dyżurów i zastępstw. W Tramwajach Warszawskich jakoś nie ma zbytniego problemu z oddelegowaniem. Czyżby kierownictwo MZA chciało wprowadzić nowe zapisy do Ustawy o Związkach Zawodowych, czy je nagiąć pod swoje potrzeby?

dok. str. 2

Naszym miłym koleżankom!

Już za kilkanaście dni powitamy radosnym uśmiechem czwartek 8 marca. Szczególnie radosnym dla naszych pań, koleżanek z pracy, przyjaciółek, żon – naszych niewątpliwych podparć dnia codziennego.

Jakże smutnym byłoby życie bez waszej obecności obok nas. Bez waszych uśmiechów, życzeń a czasami nawet słusznych uwag i reprimendy.

Chcielibyśmy, aby 8 marca trwało dla was w pozostałe dni roku i dlatego też składamy Wam życzenia nie tylko na ten jeden dzień, ale także na pozostałe. Życzenia płynące z

głębi serca. Życzenia spełnienia marzeń, realizacji planów, pociechy z rodziny, no i także większego zadowolenia z nas, waszych kolegów z pracy, przyjaciół, mężów.

Jesteście naszą osłodą, kwiatami w codziennej pracy. Kwiatami wiecznie kwitnącymi pięknymi kolorami i pachnącymi dobrocią dla nas.

Dzięki wam nasza wspólna praca, codzienne Życie staje się miłsze, mniej drażliwe i stresujące.

Wasze opanowanie, umiejętność rozwiązywania codziennych konfliktów pozwala

nam na zmniejszenie wzajemnej agresji, której tak pełno wokół.

Za to, i za wiele innych rzeczy serdecznie Wam dziękujemy.

Nasze życzenia, kwiaty składamy nie tylko tego jednego dnia, ale będziemy się starać składać je, jeśli nie codziennie, to jak najczęściej.

Jesteśmy dumni, że jesteście z nami i ze swej strony postaramy się, aby wasze święto trwało przez cały rok.

Jeszcze raz najlepsze życzenia dla Was – drogie koleżanki.

Związek Zawodowy Pracowników
Komunikacji Miejskiej
Warszawa – luty-marzec 2007 roku



Obradował Zarząd ZZPKM – dok ze str 1

Wśród spraw organizacyjnych Zarząd zapoznał się z przygotowaniami do jubileuszu 25-lecia ZZPKM. Prawdopodobnie główne uroczystości jubileuszowe odbędą się podczas tradycyjnego wrześniowego pikniku w Łazach. O szczegółach postaramy się w najbliższym czasie dokładniej poinformować naszych czytelników. Dziś – wiadomo, że na pewno będzie to nieco bardziej okazały i z większą ilością atrakcji – piknik.

Zarząd podjął również uchwałę o sfinansowaniu prezentów dla związkowych koleżanek z okazji Dnia Kobiet. W tym roku kwota przeznaczona na symboliczne prezenty jest nieco większa od zeszłorocznej, a zatem zapewne nasze koleżanki będą bardziej uśmiechnięte jak w zeszłym roku, – choć zapewne i w zeszłym roku cieszyły się z prezentów.

Zarząd zapoznał się również z najnowszymi zmianami w kodeksie pracy i urlo-

pami na żądanie. Przewodniczący Zarządów Oddziałowych otrzymali dokładne, szczegółowe informacje wraz z interpretacją przepisów. O wprowadzonych zmianach można się również dowiedzieć na naszej stronie internetowej w: - serwisie prawnym.

Następne posiedzenie Zarządu ZZPKM – zaplanowano na 16 lutego, również w świetlicy Zakładu T-3 przy Młynarskiej.

Notował: wiwo 26 stycznia 2007 roku.

Co dla firmy jest lepsze?

Przysłuchując się rozmowom kierowców w kilku dyspozytorniach MZA dość często słyszałem pytania, – co się firmie lepiej opłaca? Czy płacić kary ZTM-owi za niewykonanie półkursów z powodu braku kierowców czy płacić pięcio- procentowe nagrody dla kierowców za sumienną pracę i poświęcanie się dla firmy w czasie wolnym od pracy?

Widziałem nawet, no przynajmniej mnie przekonywujące, wyliczenia na papierze, że jednak lepiej firmie opłacałoby się płacić owe nagrody, nawet ze stosownym podatkiem.

Niestety, nie mogę tutaj przedstawić tego wyliczenia, bo prawdopodobnie zaraz bym usłyszał ze strony kierownictwa sporo zarzutów, że lepiej żeby kierowcy zajęli się pracą a nie ekonomią, bo, na czym, jak, na czym, to na ekonomii, to na pewno się nie znają. Być może nie wszyscy się znają na ekonomii, ale wszyscy potrafią liczyć i co, jak co, - liczą dobrze. Każdego dnia starają się oszczędzać na paliwie, taborze

itd. – licząc, że coś z tego oszczędzania „skapnie” także do ich kieszeni. Niestety, coraz częściej nie chce „skapnąć” a raczej – „wycieka jakby coraz większą dziurą”. Zabierane są kolejne dodatki, nagrody uznaniowe. Chociaż, właściwie to nikt z kierowców nie wie, za co można dostać nagrodę uznaniową. Raczej większość twierdzi, że nagroda uznaniowa, to kolejna z „bajek braci Grimm o czerwonym kapтурku”. Nikt nie widział, ale wszyscy wiedzą, że jest.

W każdym bądź razie według wyliczeń bardziej by się opłacało firmie zacząć naprawdę wypłacać nagrody. Prawdopodobnie, w krótkim czasie znacznie poprawiłaby się obsada na kursach. Byłoby mniej zwolnień lekarskich, a zapewne nie brakowałoby już 300 kierowców i kierowców zasilających, a nieco mniej. Może wcale by nie brakowało? Może każdy by chciał pracować, bo miałby silną motywację i realne pieniądze w kieszeni?

A tak, skoro nie ma motywacji i za dobrą

pracę, raczej częściej wyszukuje się kierowcy drobnych uchybień, aby tylko nie zapłacić – to jest tak jak jest. Jednym słowem byle jak.

Widzą to szczególnie młodzi wiekiem i stażem kierowcy, którzy przyjmują się do pracy mamieni nagrodami i wizją niezłych zarobków. Lecz po pół roku uciekają do innych firm, bo prawda niestety jest okrutna dla nich. Praca, praca i nawet dobrego słowa się nie usłyszy a co dopiero nagroda pieniężna.

Kierowcy mówią: - ok., możemy pracować, tylko dajcie spokojnie pracować i dajcie jakieś pieniądze za tę „na wariackich papierach” pracę.

Wszyscy wiedzą, że firma ma poważne kłopoty finansowe i o co, jak, o co, to o pieniądze w tej firmie jest najtrudniej. Siedzą cicho, zgrzytają zębami i dalej robią swoje czekając na lepsze czasy. Lepsze, to znaczy bogatsze w finanse. Lecz czy długo tak jeszcze wytrzymają?

Przykład kierowców z MZK w Bydgoszczy pokazuje, że cierpliwość pomału się kończy. Czy nie lepiej zawczasu pomyśleć i nie dopuścić do takiej sytuacji jak w Bydgoszczy? Wiadomo, sam Zarząd MZA niewiele wymyśli w tej sprawie. Musi raczej myśleć z właścicielem, – czyli Radą Warszawy i Prezydentem miasta. Ale jak wiemy, znowu nie ma, z kim rozmawiać. Jest Prezydent i właściwie go nie ma. A bez takich rozmów nic się nie ruszy.

Może jednak ktoś w firmie policzy i zrobi taką symulację, co się bardziej opłaca? Płacić za niewykonane półkursy czy płacić 5 procent nagrody?

Z nieukrywaną radością zamieścimy na naszych łamach takie oficjalne zestawienie. Oficjalne, wykonane przez ekonomistów z MZA. Jeśli okaże się, że lepiej uruchomić taką nagrodę to chcemy jako pierwsi wspólnie z dyrekcją MZA namawiać kierowców do wdrożenia tego systemu. Zawsze byliśmy zdania, że interes firmy ponad wszystko, bo z tym interesem jest także interes kierowców.

A zatem czekamy na jakiś sygnał – nawet negatywny, że nie ma takiej możliwości. Niech ludzie wiedzą.

Wiwo

Pisać każdy może?

Teoretycznie tak, lecz praktycznie nie każdy powinien. Na pewno nie powinien pisać ktoś, kto nie ma nic konkretnego do przekazania i napisania. Nie powinien również pisać ktoś, kto swym pisaniem fałszuje, przekręca fakty lub manipuluje nimi.

Niestety, mamy to nieszczęście, że wielu, którzy nie powinni pisać, piszą niczym grafomani i często swoje „pisarstwo” nazywają rzetelnym dziennikarstwem. Jedynym słusznym i wiarygodnym.

Ale skoro już muszą pisać, to niech piszą. Tylko niech nie nazywają tego dziennikarstwem. Dziennikarstwo, to nie tylko przekazywanie informacji, ale również kształtowanie odbioru tych informacji, kształtowanie poglądów odbiorców i przede wszystkim odpowiedzialność za słowo. Dlatego też, zawsze trzeba dobrze się zastanowić, o czym się pisze, jak się pisze i jakimi słowami. Nie może być w tym pisarstwie pomówień, oszczerstw, nie-

sprawdzonych faktów i manipulowania. W ostateczności autor może coś sugerować czytelnikowi, ale nie powinien wyrabiać w nim ostatecznej opinii o tym, co czyta. Jeśli narzuca mu gotowe definicje i każe mu przyjąć jako jedyne i ostateczne – jest to naganne i nie można tego nazwać dziennikarstwem a jedynie – oszczerstwami rodem niemal z magla.

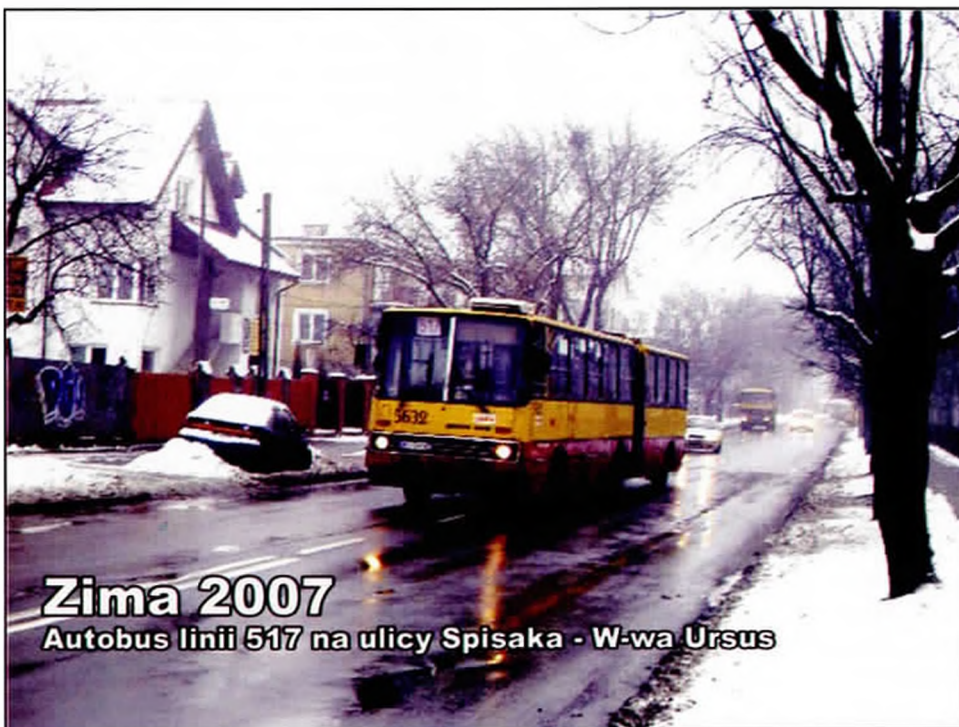
Czy zatem dziennikarstwem, rzetelną informacją możemy nazwać „rewelacyjne doniesienia” redaktora, choć to za dużo powiedziane, na pierwszej stronie jednej ze związkowych gazet pojawiających się na terenie TW i MZA? Raczej nie. Pominiemy niedoskonałość warsztatu pisarskiego, a skoncentrujemy się raczej na próbie przekazania jakiejś informacji przez autora. Właściwie to nie wiadomo, czy autor broni pracownika czy chce obrazić i za przeproszeniem – opluć wszystko po kolei. Zwią-

dok. str. 3

Pisać każdy może? – dok ze str 1

zek, Przewodniczącego, Komisję Związkową, Kierownictwo, Zarząd. Każdemu przykładu po kolei jakąś „latkę” a najmniej pisze o bronionym pracowniku. Właściwie, to w myśleniu nad tekstem, autor, niestety, wykorzystał biednego pracownika, aby ograć swoje pseudo polityczne ambicje i lekko „podliznął” się kilku osobom. W sprawie pracownika właściwie nie zrobił nic. Nie przytoczył faktów, nie skoncentrował się na nieprawidłowościach, nie opisał sytuacji. Nie napisał, co w sprawie pracownika zrobił jego „jedyne i słuszne związki”. Bo to już nie jest ciekawe dla czytelnika? A może nie zrobił nic i teraz chcąc zatłuszczać swoją indolencję, niewiedzę, niemożność załatwienia trudnych spraw – szuka wytłumaczenia? A najłatwiej „pojechać po całości”. To nie my, to oni i tak też autor zrobił. Ale czy już dawno nie odeszliśmy od używania słowa – oni? Nie ma tych – onych. Już skończyły się czasy, kiedy wszystko można było „zwalić” na – onych. Teraz mamy czasy, gdzie za wszystko są odpowiedzialni – ludzie. Nie jakaś iluzoryczna masa trudna do zdefiniowania. Odpowiedzialni także za czyiny i słowa.

Niestety, autor tekstu zamieszczonego w pewnej gazecie ciągle czuje się jakby żył w czasach wydawania bibuły, pewnej bezkarności i pomówień tamtych czasów. Być może teraz również z chęcią polecałby malować na płotach – telewizja



klamie – tylko słowo – telewizja – w zależności od tego, co chce niby załatwić swoim członkom, zamieniałby na inne słowa.

Autor nie widzi lub nie chce widzieć, że czasy jednak zmieniły się i już za swoje słowa trzeba odpowiadać. O tym zawsze trzeba pamiętać, jak się cokolwiek pisze i zawsze jednak sprawdzić informacje i przekazać

takie, jakimi są bez swojego oszczerczego komentarza.

A na koniec – przesyłam związkowe pozdrowienia autorowi tekstu i zaznaczam, nie będę dalej z nim polemizował. Nie warto, bo i tak przeczyta to, nie tak, jak trzeba.

wiwo

Koleżanki i Koledzy!

Monika, nasza koleżanka z Zespołu Rozliczeń, Awarii i Wypadków, potrzebuje pomocy w sfinansowaniu leczenia swojej mamy, cierpiącej na chorobę nowotworową (chłoniak).

Próba zbiórki komórek macierzystych do autologicznego przeszczepienia szpiku nie powiodła się.

Nadzieję na długotrwałą remisję zmian chorobowych daje roczna kuracja preparatem Mabthera (4 podania), która kosztuje 34 tysiące złotych.

Centrum Onkologii, w związku z brakiem dostatecznych środków finansowych nie jest w stanie przeprowadzić w/w leczenia w ramach kontraktu z Narodowym Funduszem Zdrowia (NFZ).

Pomóżmy !

Wpłaty możemy dokonywać na konto:

Fundacja na Rzecz Chorych z Chrobami Krwi.

Ul. Madalińskiego 25, 02 – 544 Warszawa

W banku PKO BP S.A. XIII Oddział Warszawa. Numer konta;

80 1020 1068 0000 1302 0084 7236 z dopiskiem „SOS – Hanna Rybkowska”

Wykorzystajmy możliwość przekazania 1 procenta naszych podatków na pożyteczny cel!

W/w Fundacja jest w wykazie Organizacji Pożytku Publicznego!

Pamiętajmy!

Wpłaty należy dokonywać do 30 kwietnia 2007 roku, przed złożeniem rocznego zeznania podatkowego!

Od Redakcji!

Podczas najbliższego posiedzenia Zarządu Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji miejskiej w Warszawie w dniu 16 lutego 2007 roku zostanie przedstawiony powyższy apel. Wszystko

wskazuje na to, że Zarząd wychodząc naprzeciw wszystkim potrzebującym, także spoza związku, a będących pracownikami MZA i TW, przyjmie stosowaną uchwałę i przekaze na powyższe konto określoną kwotę pieniędzy.

Tym samym Prezydium i Zarząd ZZPKM liczy na szersze wsparcie powyższej prośby przez pozostałych członków ZZPKM.

Warszawa w lutym 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



Gdybanie w maglu

Zapewne starszym czytelnikom nie trzeba tłumaczyć, co to takiego „magiel”, ale młodszym uzmysłowię, że – magiel – to urządzenie do prasowania krochmalonej pościeli. Najpierw były ręczne – napędzane siłą rąk kobiet, nieco później były już parowe i elektryczne. Jednak nieodłącznym elementem każdego z magli była niepowtarzalna atmosfera, którą tworzyły osoby tam przebywające. Najczęściej kobiety – gospodynie domowe, ale bywali również i panowie stęsknieni rozmów na różnym poziomie. Najczęściej z pogranicza plotek i niedomówień. Dobry magiel miał zawsze wypróbowaną i stałą klientelę. Właściwi ludzie znający się na wszystkim i zawsze dobrze poinformowani.

Dzisiaj już właściwie, tych starych do-brych magli już nie ma, jednak pozostała pewnego rodzaju atmosfera po tych przybytkach. Atmosfera, którą można zauważyć przeglądając codzienną prasę. Wszyscy, wszystko wiedzą najlepiej, z pierwszej ręki i o dziwo są fachowcami w wielu dziedzinach. Także komunikacji miejskiej.

Dalem się ponieść tej atmosferze, wziąłem kilka gazet i szedłem do piwnicy, w której stoi mocno przykurzony magiel, datowany rokiem budowy 1935 z prawdziwym wielkim kołem i korbą. Przesunąłem, trochę rozeschle walki do maglowania i rozłożyłem gazety. I co czytam?

„Jadą do Warszawy nowe autobusy”, „Dyrektor ZTM zachwycony, że w tym roku na warszawskich ulicach pojawi się ponad 300 nowiutkich autobusów”, „Pani Prezydent pokazuje dumnie modele Solarisów i mówi – zadbamy o Warszawiaków”, „Wydłużymy linie nocnych autobusów do podwarszawskich

miejsowości. Burmistrzowie zapłacą do miejskiej kasy (czytaj kasy ZTM) po 60, 80 tysięcy rocznie tylko za nocne autobusy. Na liście chętnych na nocne autobusy – 10 gmin (Hmm, – to prawie milion za same nocne autobusy rocznie)”, „Rewolucyjne zmiany w kursowaniu autobusów – od 1 marca zlikwidowanych zostanie kilka linii, niektóre skrócone inne zmienione jakby też skrócone i wydłużone czasy pomiędzy kursami”, „Ratusz chce, by Miejskie Zakłady Autobusowe, które mają kilkaset zdezelowanych pojazdów, za kilka lat zatrzymały dla siebie najwyżej połowę tortu komunikacyjnego”. „Ratusz chce wpuścić więcej agentów na warszawskie linie”.

Czytam, czytam i jak to w maglu zaczynam sobie zestawiać w dość pokrętnym myśleniu pewien obraz, który chyba jest snem strasznym, bo jeśli to jawa, to nawet nie chce myśleć, co będzie dalej.

Wszystko wskazuje na to, że Warszawa wycofuje się z komunikacji autobusowej. Likwiduje linie, część z nich skracca. Rozumiem, może jest to spowodowane tym, że MZA ma w tym roku plan mniejszy o 5 milionów wzm i jednak jest to na rękę ZTM-owi, bo nie chce kontraktować więcej? Może prywatni przewoźnicy, jednak nie dadzą rady tak szybko „obstawić” owych 5 milionów wzm? Chcąc ratować „kasę” ZTM idzie, niby na rękę wójtom, burmistrzom ościennych miast i wyciąga dłoń na zgodę i pieniądze? A co się kryje pod nazwą „tortu komunikacyjnego”?

Przeglądam gazety dalej, szukając nerwowo odpowiedzi na postawione sobie pytania. Może to jest odpowiedź? „Dyrektor ZTM stawia na rozwój komunika-

cji szynowej. To priorytet i szansa na rozkorkowanie miasta”, „W dalszym ciągu ZTM – nie ma jasnej wizji funkcjonowania w przyszłości linii autobusowych”.

Tak, wygląda na to, że właściwie „miasto” nie ma koncepcji na komunikację autobusową. Mami Warszawiaków niby kupnem nowych autobusów, a właściwie to wcale ich nie kupuje a myśli gdzieś, w zaciszu gabinetów na Placu Bankowym, Senatorskiej jakby tu zmniejszyć liczbę autobusów, linii i zyskać jeszcze więcej kasy. Czyżby nowy dyrektor ZTM kontynuował politykę swego poprzednika? Zwiększał wpływy miasta kosztem komunikacji i coraz częściej kosztem pasażerów i Warszawiaków?

Ach, zakolowało mi się w tym maglu. Być może od tego kurzu pamiętającego jeszcze dobre czasy, gdy funkcjonowało w mieście tylko MZK? Nie było ZTM, speców od komunikacji rodem z Łomży czy Góry Kalwarii.

Postanowiłem wyjść z piwniczki i odechnąć świeżym powietrzem przepelnionym spalinami oleju opałowego z autobusów konkurencji MZA. Tak, teraz już wiem, dlaczego ludzie wołają tramwaje. Po prostu - mniej brudzą się im kurtki na przystankach.

Jak widać pytań w maglu stworzyło się wiele, na niektóre znalazłem odpowiedź na inne domysły. Ot choćby taki jak ten: - Nie ma, co drzeć szat, chyba dla MZA nie idą złe czasy, skoro ZTM dostosowuje się do mniejszych możliwości przewozowych MZA i zmniejsza ilość wzm w całej komunikacji. Może ZTM chce zacząć na MZA, aż te zmodernizują się i powrócą do odbudowy linii autobusowych?

Wiem, wiem, to wszystko myśli niedorzeczne i faktycznie rodem z magla, ale czy tak na dobrą sprawę patrząc na poczynania władz miasta z komunikacją (nie tylko MZA, ale TW, metro mają kłopoty i brak konkretów) nie odnosi się wrażenia, że tylko w maglu można znaleźć odpowiedź na wszystkie problemy?

Zapewne jeszcze nie raz powrócę do magla i zadam kilka pytań. Może wreszcie ktoś odpowie mi na nie, naprawdę z pierwszej ręki? A póki, co – gdybam sobie w maglu i szukam jakichś sensownych odpowiedzi. Może analitycy z MZA, choć trochę rozwieją me wątpliwości a może popatrzą na to także od strony magla?

Nic to – idę krochmalic pościel a potem znowu do magla.

Uprzejmie przepraszamy

Niestety, złośliwość przedmiotów martwych jest czasami nie do opanowania. Wszędzie gdzieś coś umknie naszej uwadze i wyskakuje drobnymi błędami drukarskimi. Podobnie było w poprzednim wydaniu „Rozdroży”. Dziwnym trafem przestawili się cyferki w roku zamiast być styczeń 2007 wyszło styczeń 2006. Trudno powiedzieć, co było przyczyną, ale nie było to niedopatrzanie. W składzie przygotowanym do druku było, 2007 dlaczego tak wyszło, trudno powiedzieć. Ale dziękujemy naszym czytelnikom, że jak zawsze są czujni i natychmiast powiadamiają nas o zauważonych błędach. Jest to także dowód dla nas, że jesteśmy dość uważnie czytani.

Mimo wszystko jeszcze raz przepraszamy i prosimy o wybaczenie

Redakcja „Rozdroży”

Luty 2007 rok

Wiwo w lutym 2007 roku

Szukanie Dziury w zupie?

Nie dalej, jak miesiąc temu pisaliśmy w „Rozdrożach” o posiłkach regeneracyjnych. Pisaliśmy, z nadzieją, że sprawa została pozytywnie załatwiona. Niestety, powracamy do tematu ponownie, bo jak się okazuje, sprawa jednak nie została załatwiona do końca. W dalszym ciągu, pracownicy zaplecza technicznego, którzy najczęściej korzystają z posiłków regeneracyjnych, zgłaszają uwagi na temat niezjadliwości posiłków. Nie tylko ze względu na nietrafione zestawienia (pomidorowa z pasztetem jako wkładką i chlebem), ale brak jakichkolwiek wartości smakowych. Być może są one zgodne z zalecanymi wartościami kalorycznymi, ale czy o to chodzi? Czy tylko kalorie się liczą?

Wszak można zrobić zupę wysokokaloryczną, znacznie przewyższającą zalecane normy za 50 groszy na 10 osób. Wystarczy kupić kilogram smalcu w cenie hurtowej za 1,50 – dodać do wody, zabarwić koncentratem pomidorowym za 80 groszy – 250 gram i mamy zgodnie z normą - zupę. Pytanie tylko, kto taką zupę zje, a powinien, bo przecież jest zgodna z normą kaloryczną?

No właśnie i w ten sposób doszliśmy, być może do tajemnicy, posiłków regeneracyjnych dla pracowników MZA. Okazuje się, że podstawą posiłków regeneracyjnych jest wartość kaloryczna i przede wszystkim cena tych posiłków. To nikt inny, jak tylko pracodawca wyznacza cenę jednego posiłku, za którą jest w stanie zapłacić. Oczywiście, nie ma się, co dziwić, chce zapłacić jak najmniej zachowując zalecane przez Inspektora Pracy wartości kaloryczne. Inspektor Pracy, nie wyznacza ceny i składu posiłku. Koncentruje się jedynie na wartości kalorycznej, którą dany posiłek powinien zawierać. Wyznacza ile kalorii powinien mieć dla pracownika pracującego w zimie na świeżym powietrzu, ile w pomieszczeniu zamkniętym. Ile dla pracującego łopatą, a ile dla tego, co chodzi z linijką.

Zresztą nie ma się, co dziwić, iż ustawodawca skoncentrował się tylko na wartościach kalorycznych. Chciał w pewien sposób uniknąć podziałów i smaków dla różnych regionów Polski. Polska to kraj bogaty i jako nieliczny z europejskich krajów na swym stosunkowo niewielkim terytorium ma aż 4 rodzaje kuchni. Kuchnię niemiecką, rosyjską, galicyjską i polską, choć ta ostatnia prawie wcale nie jest znana i właściwie jest w formie zaniku na rzecz amerykańskiej, chińskiej czy z wyspy Madagaskar. Trudno, zatem ustawodawcy wyznaczać wartość kaloryczną posiłków regeneracyjnych wraz z określeniem, co ma tworzyć ową wartość kaloryczną. Schab czy łój?

To, iż ustawodawca nie wyznaczył, co ma stanowić, jakie składniki, wartość kaloryczną pozwoliło pracodawcy i „kucharzowi” na pewną dowolność, z której skwapliwie korzystają. Wszyscy zgodnie z „literą prawa”. Wartości kaloryczne są zachowane.

Nie staję tutaj w obronie dostawcy posiłków. Nie staję również w obronie pracodawcy. Staję jednak w obronie pracowni-

kaloryczną. W jakim zestawie. Wyeliminować dowolność dostawcy w sporządzaniu dań typu pasztet mięsny z puszki do pomidorowej jako wkładka, itd.

Drugie, to, niestety podnieść cenę za jeden posiłek. Trudno dostawcy zrobić „pieczeń z dzika” za 2 zł na osobę. Oczywiście – cena posiłku jest bardzo ważna dla odbiorcy, ale czy koszty ewentualnego zwolnienia lekarskiego, długotrwałego leczenia pracownika po „posiłkach regeneracyjnych” nie są znacznie większe od ceny posiłku?

Wreszcie liczy się jeszcze szacunek pracodawcy dla pracownika i tego, co mu podaje. Podawanie polewki zbliżonej do karmy dla trzody chlewnej nie najlepiej stawia pracodawcę w oczach pracownika. Raczej potwierdza, że dla pracodawcy pracownik się nie liczy.

Czy naprawdę tak musi być?

A może warto by było zaprosić decydenta, który podpisał umowę na dostawę posiłków regeneracyjnych na wspólny posiłek z pracownikami i popatrzeć jak z apetytem zajada ową polewkę?

Wiem, wiem, jeszcze 4-5 tygodni i temat ucichnie, bo skończy się okres wydawania posiłków regeneracyjnych. Ucichnie do następnego sezonu., zresztą, jak co roku. Tak, tylko, że temat powraca, co roku i dalej nie jest ostatecznie za-

łatwiony. Może wreszcie teraz, ktoś sprawę załatwi? Liczymy na to, a ze swej strony uprzejmie prosimy w imieniu czytelników, aby wreszcie ktoś przysłał nam jasne i czytelne normy na posiłki regeneracyjne. Stwierdzenie, że spełniają normę kaloryczną nas nie zadowala.

W oczekiwaniu na odpowiedź – chwilowo dziękujemy za polewkę.

Acha, zapomniałbym. Swego czasu w Hucie Katowice – robotnicy zrobili strajk z powodu lekceważenia ich byle, jakimi posiłkami regeneracyjnymi. A to tak se przypomniam.

Wiwo 2007 roku



**Posiłek regeneracyjny?
Na zdjęciu - ani to ogórkowa, ani
jarzynowa, a wkładka też
niemożliwa do identyfikacji**

ków, którzy mają, „wątpliwą” przyjemność spożywania posiłków zgodnych z zalecaną normą. Staję w obronie ich podniebienia, smaku i zachowania resztek wartości estetycznych, wzrokowych.

A jak sprawę rozwiązać? Jak polepszyć posiłki regeneracyjne? To już sprawa nieco bardziej skomplikowana. Otóż, pierwsze, co najpierw należy zrobić to przede wszystkim zmienić warunki przetargów na posiłki regeneracyjne. Jednym słowem określić dokładnie, co zleceńodawca, w tym przypadku MZA, rozumie pod pojęciem - wartość kaloryczna. Czyli określić dokładnie, jakie produkty mają stanowić wartość

Czy pracodawca ma prawo ingerować w działalność związkową?

Pytanie dość trudne do jednoznacznej odpowiedzi. Właściwie, generalnie nie powinien ingerować w działania związku i związkowców. Powinien trzymać się dość sztywno ustawy o związkach zawodowych. Jednak w pewnych okolicznościach może coś delikatnie sugerować na zasadzie naprawdę partnerskich rozmów. Przede wszystkim nie obstawać sztywno przy swoim zdaniu i nie wywierać nacisków na związki i związkowców. Tyle teoria, zasa-

dy partnerskiego współdziałania i ogólne zdrowe zasady wzajemnego ludzkiego poszanowania. Teoria piękna, lecz daleka niestety od praktyki, która coraz częściej zaczyna pokazywać się na linii kierownictwo firmy – związki zawodowe.

Nie w tym rzecz, aby opisywać tutaj konkretne przypadki, kiedy to kierownictwo zaczyna jawnie łamać przepisy o związkach zawodowych, oddelegowaniach i

dok. str. 6



Czy pracodawca ma prawo ingerować w działalność związkową? – dok ze str 1

wprowadza swoje porządki. A wszystko w imię prawidłowego funkcjonowania firmy.

Chodzi jedynie o stwierdzenie faktu, że takie praktyki zaczynają się pojawiać coraz częściej i czasami zaczynają przybierać formę praktyki codziennego dnia. Niezauważanie tej praktyki przez związki zawodowe nie jest ich przyzwoleniem na poczynania kierownictwa. Jest tylko gestem wzajemnego poszanowania się – związków zawodowych i pracodawców. Jednak, jeśli pracodawca nadużywa owego poszanowania i zaczyna jawnie ingerować, sugerować związkowi zawodowemu jak mają

działać, to czas najwyższy przypomnieć pracodawcy o jego miejscu na terenie zakładu pracy i jego prawach.

Zasady funkcjonowania związków zawodowych na terenie zakładu pracy wyraźnie określa ustawa o związkach zawodowych. Ustawa ta także określa prawa i obowiązki pracodawcy. Być może, nie zawsze są one wygodne dla pracodawcy, ale niestety są wiążące. Ustawa nie zezwala pracodawcy na ingerencję w działalność związkową. Nie pozwala ingerować w działalność statutową związku, który działa na terenie zakładu legalnie. Statut związku

jest znany pracodawcy i jako taki powinien być respektowany przez niego.

Ingerowanie pracodawcy w działalność statutową jest nie tylko naruszaniem przepisów ustawy, ale jest również osłabianiem znaczenia związku, jako organizacji broniącej pracowników.

Dlatego też zwracamy się uprzejmie do kierownictw MZA i TW, aby w duchu wzajemnego poszanowania, współistnienia i tworzenia majątku firm, ukróciły zapędy niektórych osób piastujących kierownicze stanowiska w ingerowanie w sprawy związkowe.

Wiwo

Chyba ktoś zapomniał

Z wielką „pompą”, wśród gigantycznych korków ulicznych w śródmieściu Warszawy, otwarto wreszcie z ogromnym opóźnieniem wizytówkę handlową stolicy. Osławione „Złote Tarasy” super nowoczesne sklepy, najlepszych światowych marek. Wszystko ma zapierać dech w piersiach i budzić podziw, nie tylko Warszawiaków, ale również pozostałych obywateli nowoczesnej Europy. Trzeba powiedzieć, że faktycznie budzi podziw i jak to zawsze w naszej ukochannej stolicy szokuje.

Oto na tle masy szkła, marmurów, neonów, aluminium, gdzieś tam z boczku stoi budka a właściwie 2 budki (jedna z nich to lubiana przez wszystkich Toy – Toy). Jakże pięknie wkomponowane w tę wizję XXI wieku śródmieścia Warszawy. Budki należące do ekspedycji MZA przy Dworcu Centralnym.

Czyżby był to wkład MZA w całokształt centrum handlowego? Nowoczesne spojrzenie i przypomnienie wszystkim Warszawianom, projektantom, starego polskiego powiedzenia, że nic nie jest tak trwałe jak prozoworki? Bo, barak mieszczący ekspozyturę i Toy-toyka miały być tylko prowizorycznymi obiektami zastępczymi na czas budowy tarasów. Docelowo, inwestor zaplanował ekspozyturę w kompleksie budynków. Miała ona być równie piękna i nowoczesna jak reszta i miała wprowadzić ekspozyturę MZA w XXI wiek. Ba, nawet obiecał, że ekspozytura będzie znacznie wcześniej oddana do użytku niż sam kompleks „Złotych Tarasów”. Niestety, słowa nie dotrzymał. „Złote Tarasy” już przyjmują pierwszych klientów, a ekspozytura stoi sobie dalej w tym samym miejscu, co stała. Uroku, niestety nie dodaje.

Pracownicy, którzy, na co dzień tam pracują i pełnią dyżury przez całą dobę już przestali wierzyć, iż kiedyś przeprowadzą się do nowych pomieszczeń. Pewnego rodzaju potwierdzeniem, iż jeszcze nie szybko znajdują się w nowych pomieszcze-

niach, było stwierdzenie, że jeśli już kiedyś przeprowadzą się, to raczej ze starymi meblami. To w pewnym sensie potwierdziło ich przekonanie, że przeprowadzka jednak szybko nie nastąpi. Teraz zapewne inwestor będzie miał na głowie różne poprawki już funkcjonującego kompleksu, niż zastanawianie się nad jak najszybszym pozbyciem się szpetoty.

Jednym słowem, ktoś zapomniał o maleńkiej, całodobowej ekspozyturze MZA w samym centrum stolicy. Zapomniał i po stronie inwestora i po stronie właściciela, czyli MZA.

Czy naprawdę ma to być wizytówka nowoczesnej firmy, jaka jest MZA? Wizytówka niemal na całą Polskę, bo oglądają ją nie tylko pasażerowie PKP, ale także miejskich autobusów przez całą dobę.

A tak sobie pomyślałem, czy aby przy-

padkiem nowemu dyrektorowi ZTM nie za bardzo zapadł w pamięć widok owej ekspozytury, kiedy był Dyrektorem Dworca Centralnego? Czy aby przypadkiem nie postrzega całego MZA jak owej ekspozytury? Jeśli tak, to teraz można przypuszczać, dlaczego tak niechętnie widzi rozwój MZA i zwiększanie taboru, a woli namawiać innych przewoźników, aby obsługiwali linie autobusowe w Warszawie.

Jeśli ktoś zapomniał o tych kilku osobach i warunkach, w jakich pracują, to niech, czym prędzej naprawi swój błąd bez wielkiego szumu i zadba o dobry wizerunek MZA – proszą ekspedytorzy.

**Wiwo w lutym 2007 roku
– oszołomiony spójnością
architektoniczną
ekspedytury i „Złotych Tarasów”.
Normalnie XXI wiek.**





Chyba musimy tupnąć nogą

Sprawy komunikacji miejskiej w Polsce idą w złym kierunku. O tym, kto ma z nią do czynienia na co dzień jako pracownik czy pasażer, nie trzeba przekonywać. Przechłaska tabor autobusowy, tramwajowy, zaniedbana infrastruktura, coraz niższe wynagrodzenia kierowców, motorniczych, pracowników zaplecza - to bolączki od lat. Bolączki, na które w dalszym ciągu nie ma lekarstwa i właściwie nie wiadomo nawet, kto właściwie ma je podać. Ciągłe przepychanki decydentów, spychanie odpowiedzialności, gmatwanina sprzecznych ze sobą ustaw, przepisów, zarządzeń, to codzienność komunikacji miejskiej.

Próbę, choć częściowego uporządkowania komunikacji miejskiej w Polsce, jeśli chodzi o przepisy, podjęły w czerwcu 2006 roku trzy największe centrale związkowe skupiające pracowników komunikacji miejskiej, skoro najbardziej odpowiedzialne za nią - samorządy lokalne - nie potrafią. Nie potrafią lub nie chcą licząc ciągle na „tajemniczą rękę wolnego rynku”, który sam wyreguluje wszystkie sprawy, podaży, popytu i zdejmie z nich odpowiedzialność. Jednak mimo upływu czasu, „tajemnicza ręką wolnego rynku” coraz bardziej oddala się od komunikacji miejskiej i coraz mniej jest nią zainteresowana.

A komunikacja miejska nie może pozostać pozostawiona sama sobie. Musi mieć swoje miejsce w organizmie miejskim. Miejsce stabilne, prorozwojowe. Komunikacja jest jedną z arterii, które tworzą miasto. Są jakby główną tętnicą miejskiego krwioobrotu. Bez sprawnego działania tej tętnicy, organizm umiera. Umiera także miasto w niekończących się korkach prywatnych samochodów. Te blokują ruch towarowy, dostawy do sklepów, fabryk, itd.

Skoro nie widza tego samorządowcy, decydenci - czas aby unaocznili im to związkowcy.

A trzeba powiedzieć, że robią to cały czas. Systematycznie z pewną logiką. Starają się sprawami komunikacji miejskiej zainteresować jak największe grono decydentów, samorządowców. Zainteresować i sprowokować do wspólnego działania i porządkowania problemów, które powstały przez ostatnie 17 lat. Rozmawiają, uzgadniają, proponują. Pilnują aby wspólne prace nie utknęły w kolejnym martwym punkcie. Gdy jednak prace utkną, potrafią dość skutecznie tupnąć nogą. Takim właśnie tupnięciem jest kolejne przypomnienie decydentom odpowiedzialnym za sprawy komunikacji miejskiej, iż powinni jednak przyspieszyć swoje prace i nie rozmywać się w kolejnych obietnicach.

W Warszawie 15 stycznia 2007 roku po raz kolejny zebrał się przedstawiciele trzech największych central związkowych. Integracji Związków Zawodowych Pracowników Komunikacji Miejskiej w RP. Federacji Zrzeszającej Związki Zawodowe Pro-

wadzących Pojazdy Komunikacji Miejskiej w RP i Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w RP. W spotkaniu uczestniczył także Jerzy Chudzik - Prezes Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej.

Głównym tematem spotkania było omówienie dotychczasowych prac zespołu inicjatywnego nad pakietem ustaw i rozporządzeń, które należy zmienić i udoskonalić, aby wreszcie komunikacja miejska zaczęła wychodzić z dotychczasowego marazmu. Grupa inicjatywna złożona z działaczy związkowych i przedstawicieli Izby Gospodarczej stale pracuje na propozycjami zmian. Została już stworzona pełna lista ustaw i rozporządzeń, które należy poprawić. Niestety, strona rządowa w postaci między innymi Ministerstwa Transportu w dalszym ciągu odwołuje swoje przyłączenie się do prac, mimo solennych zapewnień podczas spotkania we wrześniu 2006, iż w ciągu 3 miesięcy przystąpi do prac i powoła wspólną mieszaną komisję.

W związku z tym grupa inicjatywna postanowiła przyspieszyć prace przygotowawcze strony rządowej i wystosowała pismo - apel ponagający.

Warszawa 15 stycznia 2007 roku

Pan Bogusław Kowalski

Sekretarz Stanu

Ministerstwo Transportu

W dniu 31 sierpnia 2006 roku w łodzi z inicjatywy Krajowych Central Związków Zawodowych Pracowników Zakładów Komunikacji Miejskich w Polsce doszło do spotkania z panem Ministrem.

Spotkanie to podyktowane było narastającym tragizmem funkcjonowania zbiorowego transportu lokalnego między innymi poprzez błędne przepisy ujęte w niektórych ustawach. Bezpośrednie wypowiedzi Pana Ministra na tym spotkaniu były bardzo optymistyczne, co spowodowało, że wróciliśmy do swoich zakładów pracy z nadzieją na szybką poprawę obecnego stanu rzeczy.

Postrzeglaliśmy w Panu ministrze nasze go sprzymierzeńca. Niestety, skończyło się tylko na obietnicach.

Niektóre z nich wypowiedziane przez Pana Ministra pozwolimy sobie zacytować:

- gotowość rządu do dialogu jest. Dajemy do dyspozycji cały aparat administracyjny, który może te poprawki przygotować i przeprowadzić proces konsultacji. Następnie możemy to wprowadzić do Sejmu. Mam dobry kontakt z Sejmową Komisją Infrastruktury i tam też możemy dać zielone światło, aby bardzo szybko przez parlament przeprowadzić naszą pracę. Jeśli bardzo szybko zakończymy uzgodnienia w naszym zespole jest szansa na szybkie wprowadzenie ich w życie. Proponuję zatem, abyśmy wzięli się do pracy, bo tutaj nikt niczego złego nie chce. Wprost przeciwnie - jest wola poprawy. Rząd jest na

dorobku i też chcemy mieć sukcesy. Sądę, że wspólnie o to nam chodzi i do tego zachęcam. - koniec cytatu.

Od czasu tego spotkania minęło już prawie pięć miesięcy. Mimo złożonej deklaracji ponownego spotkania się po okresie trzech miesięcy. Deklarował Pan Minister, że na powtórny spotkanie zostaną przedstawione już pierwsze efekty współpracy. Stało się jednak inaczej. Brak reakcji na nasze problemy spowodował pierwsze ostrzejsze formy protestów wśród załóg zakładów komunikacyjnych (pogotowie strajkowe w MZA - Bydgoszcz i MPK Starchowice - przyp. autora).

Sygnalizując Panu Ministrowi ten problem liczymy na poważne potraktowanie złożonych przez Pana obietnic i oczekujemy powołania w trybie pilnym (14 dni) mieszanej komisji, która mogłaby podjąć natychmiast pracę nad propozycjami zmian ustawowych, pozwalających zahamować upadłość tych zakładów komunikacji miejskiej w Polsce. Strona związkowa i pracodawców (Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej) wyraziła gotowość do dialogu.

Brak reakcji ze strony rządowej w tym terminie spowoduje przez organizację związkową podjęcie zaostrożonych form działania.

Podpisano:

1. Integracja Związków Zawodowych Pracowników Transportu Publicznego
2. Federacja Zrzeszająca Związki Zawodowe Prowadzących Pojazdy Komunikacji Miejskiej w RP
3. Związek Zawodowy Pracowników Komunikacji miejskiej w RP
4. Koordynator ds. Komunikacji Miejskiej w RP w Forum ZZ

Pismo dostarczono także do wiadomości:

1. Minister Transportu
2. Sejmowa Komisja Infrastruktury
3. Przewodniczący Reprezentatywnych Central Związkowych

Termin 14 dni upłynął w poniedziałek 29 stycznia 2007 roku. Artykuł jest pisany 5 lutego, a więc tydzień po zaproponowanym terminie. Jak dotąd - brak jest reakcji Ministra na powyższe pismo. To, że w chwili obecnej znowu trwają zawirowania wokół rządu, a w szczególności ewentualnej zmiany Ministra Transportu Pana Polaczka, nie usprawiedliwia ewentualnych opóźnień ze strony ministerstwa. Zmieniają się ministrowie, podsekretarze stanu, ale szeregowi pracownicy pozostają, a to głównie oni są odpowiedzialni za merytoryczne sprawy związane z ustawodawstwem i ewentualnymi zarządzeniami. To ich do takiej pracy wyznaczają ministrowie, dyrektorzy. Trudno, aby minister zajmował się wszystkimi uchwałami. Brak odpowiedniej reakcji ze strony ministra Kowalskiego w sprawie komunikacji miejskiej w Polsce wykazuje, że jednak czegoś nie dopilnowano. A skoro nie dopilnowano, to chyba czas tupnąć nogą.

Wiwo



Związek Zawodowy Pracowników
Komunikacji Miejskiej przy MZK – Bydgoszcz
Do wiadomości:
Konstanty Domborowicz
Prezydent Bydgoszczy
Ul. Jezuitska 1, 85- 102 Bydgoszcz

Jesteśmy z Wami

Związek Zawodowy Pracowników Komunikacji Miejskiej w Warszawie w pełni popiera Wasze żądania podwyżek płac, godnych warunków pracy, ludzkiej godności w miejscu pracy. Doszliśmy do punktu, w którym wasze postulaty, spokojne, rzeczowe rozmowy nie odnoszą już skutku, mimo, iż w dalszym ciągu chcecie rozmawiać. Rozumiemy waszą determinację i w pełni popieramy wasz protest. Protest słuszny nie tylko pod względem żądania podwyżek płac, ale również zaznaczenia ważności Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w organizmie miejskim Bydgoszczy. Ważności, której nie chcą zauważyć jej właściciele – władze miasta w postaci Rady Miasta, Prezydentów, Zarządu Miasta. A są w 100 procentach, jednoosobowym właścicielem spółki prawa handlowego.

Wymawianie się od odpowiedzialności za losy MZK – Bydgoszcz, przez niektórych przedstawicieli miasta w postaci między innymi Prezydenta, Wiceprezydentów i Przewodniczącego Rady Miasta, iż nie są adresatami waszych postulatów, niestety, świadczy tylko o zupełnym braku rozeznania funkcjonowania miasta. Jego poszczególnych elementów i nierozdzielności dla prawidłowości funkcjonowania i wygody mieszkańców – bądź, co bądź ich wyborców. Lekceważące podejście do spraw MZK – Bydgoszcz przez władze miasta, jest również pośrednim lekceważeniem wyborców. A ci – na pewno o tym nie zapomną przy następnych wyborach.

Tragedią Bydgoszczy jest również fakt, że obecne władze miasta polegają na często zasłyszanych, błędnych opiniach ludzi, środowisk, które zupełnie nie są zainteresowane rozwojem miejskich spółek, a tym samym miasta jako zdrowego, europejskiego organizmu miejskiego. Zasłyszane, fałszywe opinie są następnie kolportowane przez media jako – nowoczesne, zgodne z europejskimi standardami. Tylko, czy w nowoczesnej Europie Zarządy Miasta odchodzą od swoich firm? Czy prywatyzują komunikację miejską? Nie, – stanowczo nie. W Europie powraca się szeroką falą do samorządowych firm komunikacyjnych nie tylko na szczeblu gminnym, miejskim, ale również regionalnym. Dostrzeżono, że tylko silne, pod jedną ręką firmy są w stanie zapewnić sprawną komunikację i być zawsze dyspozycyjne w stanach klęsk żywiołowych, aktów terroryzmu. A ten ostatni, jest szczególnie uciążliwy i być może osiągnie także naszego kraju. O tym trzeba pamiętać i stale przypominać decydentom. Również w Europie samorządy lokalne odeszły od manipulowania przy komunikacji miejskiej wychodząc z założenia, iż rynek wszystko wyreguluje. Stwierdzono, że komunikacja miejska musi być dotowana przez samorządy – i jest dotowana. Czy nie widzą tego władze samorządowe Bydgoszczy? Chyba nie, – bo jakże wytłumaczyć stwierdzenie Pana Rafała Bruskiego – Wiceprezydenta Bydgoszczy, – Jeśli tak ich praca jest wyceniana przez rynek, to tyle muszą zarabiać a proponowane przez związki zawodowe podwyżki są nierealne – Ekspres Bydgoski z 26 stycznia 2007 roku.

Panie Wiceprezydencie, – jaki rynek? Czy takie stwierdzenie nie potwierdza, iż dobro mieszkańców, ich wygoda podróżowania jest dla Pana tylko rynkiem – kupił, sprzedał, potargował? Nie, nie Panie Wiceprezydencie – miasto to nie rynek, to nie miejsce do spekulacji. Miasto to ludzie, a nie przedmioty. Pracownicy MZK to także ludzie. Mają swój honor, ambicje, marzenia. Wiele z nich jest naprawdę przyziemnych. Ot choćby, chociaż raz w miesiącu kupić coś lepszego do zjedzenia. Coś lepszego od kaszanki. Zjeść rosół a nie kolejną bieda zupę z kartofli na łyżce oleju. Czy ma Pan takie marzenia? Zapewne nie. Panu zapewne marzy się nowy luksusowy samochód, wyjazd na wczasy za granicę, a to będzie możliwe tylko wtedy, jeśli będzie Pan obniżał pracownikom pensje – tworząc dla siebie premie. Dla siebie i dla członków Zarządu, Rady Miasta.

Panie Wiceprezydencie – musi Pan wreszcie zrozumieć, że nie ma w komunikacji miejskiej „cudownej reki wolnego rynku”. Jeśli nawet była, to najsmardzejsi zauważyli, że jest ona „chora” i trzeba jak najprędzej wyciąć się z „podtrzymywania jej, byle jak, przy życiu”. Wyciąć się, póki jeszcze jej nie trzeba ostatecznie amputować. Pan zapewne tego nie zauważa lub nie chce zauważyć. Jednak jest jeszcze czas. Jeszcze nie wszystko stracone. Prywatyzowanie komunikacji to mrzonki. Wiedzą o tym Wiceprezydenci Warszawy, Krakowa, Poznania odpowiedzialni za komunikację miejską. Czyżby Bydgoszcz chciała być w „awangardzie sposobów na upadek komunikacji miejskiej w Polsce”?

Nie, nie – tak nie może być. Skoro władze miasta nie dbają o mieszkańców, nie szanują ich głosów, ignorują rzeczowe, konkretne przykłady i prowadzą antyspołeczna politykę musimy się temu przeciwstawić – także w imieniu mieszkańców, tej najuboższej jej części, która jest zdana tylko na komunikację miejską. Tylko samorządowa komunikacja jest w stanie zapewnić im za dogodną cenę w miarę kulturalny i wygodny przejazd. Komunikacja prywatna, o czym świadczą przykłady z innych miast polskich (Wałbrzych) staje się coraz droższa i coraz mniej wydajna. Zaczyna znikać z miast, a tworzą się gigantyczne korki pojazdów indywidualnych. A tutaj rozwiązanie problemów komunikacyjnych jest znacznie droższe – estakady, trasy szybkiego ruchu, nie mówiąc o występującym coraz bardziej zauważalnym braku miejsca na te inwestycje.

Dlatego w pełni popieramy protest związkowców z MZK – Bydgoszcz. Doskonale rozumiemy, że ich żądania nie mają tylko charakteru placowego, ale również przyszłościowy komunikacji miejskiej w Bydgoszczy. Widzimy, iż podobnie jak związkowcom w Miejskich Zakładach Autobusowych i Tramwajach Warszawskich koleżankom i kolegom z Bydgoszczy zależy również na wygodzie mieszkańców, ich zadowoleniu z nowoczesnej komunikacji miejskiej. Nowoczesnej, bezpiecznej kierowanej przez ludzi z odpowiednim przygotowaniem, doświadczeniem za godziwe płace.

Stoimy na stanowisku, iż tylko odpowiednio opłacani pracownicy, doceniani w swoim zakładzie pracy, pracujący w ludzkich, koleżeńskich warunkach, bez stresów i zawiści, kierowani przez odpowiedzialnych ludzi – są w stanie zapewnić normalność komunikacji miejskiej. Zawsze wygodnej, zawsze na czas i dostępnej dla każdego obywatela. Takiej jak w innych krajach europejskich, do których podobno także Polska się zalicza.

Jak długo jeszcze będą uciekać z firm komunikacyjnych ludzie o najwyższych kwalifikacjach w zawodzie kierowcy do innych, także europejskich firm transportowych? Czas z tym skończyć, – jeśli myślimy o rozwoju komunikacji miejskiej w Polsce. Widzą to związkowcy, czas najwyższy, aby zauważyli to także decydenci w Zarządzie firmy, Zarządzie miasta.

Jesteśmy z Wami związkowcy z MZK – Bydgoszcz. Popieramy wasze żądania. Uważamy je za słuszne i zasadne. Przyłączamy się do waszego protestu. My związkowcy z Miejskich Zakładów Autobusowych i Tramwajów Warszawskich w pełni solidaryzujemy się z wami. W swym proteście nie jesteście sami. W ramach poparcia waszych słusznych żądań w najbliższych dniach oflagujemy nasze zajezdnie i zakłady. Przedstawimy nie tylko naszym pracownikom, ale także mieszkańcom Warszawy wasze postulaty. Czas najwyższy zacząć upominać się o swoje. Przedstawić mieszkańcom niekompetencje, indolencje władz miasta. Ich krótkowzroczność i lekceważący stosunek do komunikacji miejskiej – bardzo ważnego nerwu każdego miasta.

Jeśli zajdzie potrzeba to wyjdziemy z wami na ulice. Jednak naszym głównym hasłem na niej będzie – mieszkańcy zadbajcie o swoją komunikację. Zawalczcie z nami o wasze bezpieczeństwo w drodze do pracy, w drodze do domu.

Koleżanki i koledzy z Bydgoszczy jesteście pierwsi w swym proteście, ale na pewno nie ostatni. Za wami pójdzie Warszawa, Kraków, Poznań, Wrocław. Czas skończyć z niekompetencją, indolencją, sobiepaństwem w sprawach komunikacji.

Za Prezydium i Zarząd
Związku Zawodowego Pracowników
Komunikacji Miejskiej w Warszawie
Przewodniczący
Bogdan Buchoń
Warszawa 26 stycznia 2007 roku

Do wiadomości:

1. Organizacje związkowe działające w MZA i TW
2. Organizacje związkowe działające w Integracji Związków Zawodowych Pracowników Komunikacji miejskiej w RP
3. Sejmowa Komisja Infrastruktury
4. Sejmowa Komisja Stosunków Społecznych
5. Rada Naczelna OPZZ
6. Organizacje związkowe działające w komunikacji miejskiej w Polsce według klucza