



Rozdroża

Wrzesień 2008 NR 09 (68)

Gazeta Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w Warszawie

25
ZZPKM
latCzytaj nas także w Internecie - <http://zzpkm.waw.pl>

MZA – zmienia logo, barwy

Czerwone boczne ściany z nowym logo i żółty dach – tak mogą wyglądać miejskie autobusy. Pomysł nowego malowania powstał w Miejskich Zakładach Autobusowych.

Restrukturyzacja i proces modernizacji taboru MZA pociąga za sobą konieczność zmiany identyfikacji wizualnej Spółki. A zmiana wizualizacji firmy ma polegać między innymi na wprowadzeniu nowego znaku graficznego, składającego się z logo i nowej typografii. Zmiana ma pokazać zachodzące zmiany wewnętrzne w firmie i odróżnić autobusy od konkurencyjnych przewoźników przy jednoczesnym zachowaniu wytycznych Rady Warszawy w odniesieniu do malowania vozów, wypromowanie nowoczesnych autobusów należących do Spółki. Zmiana znaku graficznego oraz stworzenie księgi standardów wizualnych wzorem innych spółek miejskich i zachodnich firm komunikacyjnych, pozwoli po raz pierwszy w historii MZA na unifikację oznaczenia taboru, samochodów transportowych, budynków, umundurowania oraz innych nośników.

Koncepcja zmiany wizerunku zewnętrznego Spółki została opracowana przez Dział Marketingu i składa się z trzech etapów:

- etap pierwszy zakłada zmianę znaku graficznego firmy, poprzez wprowadzenie logo oraz nowej typografii,
- w drugim etapie zostanie opracowana księga standardów wizualnych Spółki,
- etap trzeci przeznaczony zostanie na wdrożenie założeń z księgi standardów wizualnych na istniejące nośniki (autobusy, budynki, materiały promocyjne, druki firmowe, itd.).



"Solaris" w nowych barwach i z nowym logo firmy MZA
Zdjęcie: Agnieszka Matuszewska



W projektowaniu nowego logotypu zastosowano następujące elementy świeżością i ekspresją:

· znak graficzny układa się na kształt litery „S”, co ma symbolizować szybkość (ang. – Speed)

dok. str. 2

Komunikat w sprawie decyzji płacowych w Tramwajach Warszawskich od 1 września 2008 roku

Organizacje Związków Zawodowych działające w Spółce, wystąpiły do Zarządu, aby środki przeznaczone przez Zarząd na wzrost wynagrodzeń skierować na wzrost wynagrodzeń zasadniczych.

Biorąc pod uwagę, że Zarząd Spółki negocjuje z Miastem stawkę za wzkm na 2009 rok i trudno jest określić termin zakończenia negocjacji, Strony ustaliły, aby dostępne w tym roku środki przeznaczyć czasowo (maksymalnie do 31.12.2008r.) na zwiększenie od 1.09.2008 kwoty miesięcznej premii motywacyjnej do wysokości:

1. Obsługa 470 zł
2. Rzemieślnicy 570 zł
3. Motorniczowie 670 zł
4. Nierobotnicze szeregowi 570 zł
5. Nierobotnicze średni nadzór 670 zł
6. Nierobotnicze wyższy nadzór 850 zł

Zarząd w przypadku uzyskania informacji o środkach na 2009 rok przystąpi do negocjacji w zakresie podwyżek płac zasadniczych.

Wprowadzona zostanie zmiana do Regulaminu przyznawania premii motywacyjnej tzn. premia będzie naliczana i wypłacana w okresach miesięcznych tj. za miesiące lipiec – sierpień w dniu 26.09.2008, a następnie co miesiąc poczynając od 26 października 2008 roku.



MZA – zmienia logo, barwy – dok. ze str. 1

- wydłużone i pochylone elementy znaku graficznego mają nadawać rozpiętość i dynamizm,

- wizerunek syreny z koroną został zaczerpnięty wprost z herbu m.st. Warszawy, co ma sugerować związki spółki z Warszawą. Rezygnacja z tarczy herbowej i zmiana kolorystyki, oznacza tak duże zmiany, że pozwala na zastosowanie symbolu bez łamania praw autorskich do znaku,

- zastosowana czcionka (Bahamas) i pochylony krój liter „mza” dodaje logotypowi świeżości oraz harmonizuje z samym znakiem graficznym,

- użyte kolory (biały i czerwony) nadają znakowi świeżość w przeciwieństwie do zestawu barw żółtej i czerwonej.

Autobusy nadal będą żółto-czerwone (to barwy Warszawy). Spośród 13 wersji kolorystycznych prezes MZA Mieczysław Magierski wybrał sześć, które pokazał prezydent miasta. Hannie Gronkiewicz-Waltz spodobał się wariant z czerwonymi bokami pojazdu oraz żółtym przodem i dachem (na obrazku poniżej). Urzędnicy chcą, żeby świeże kolory pojawiły się na większości ze 150 niskopodłogowców firmy Solaris, zakupionych przez MZA za 169 mln zł. Pierw-

szych 20 ma dotrzeć do stolicy w połowie września. Według rzecznika MZA Adama Stawickiego, ta dostawa zostanie pomalowana jeszcze według starych zasad, ale każda następna – już po nowemu.

MZA planuje też przebrać kierowców w nowe koszule i krawaty z widocznym nowym logo (dzisiaj mają służbowe stroje, które jednak nie odróżniają się od strojów konkurencji).

Zakup nowych autobusów będzie wykorzystywany do rozpropagowania nowego logo i wprowadzenia standardu „City +”. Standard „City+” to zupełnie nowe standardy wyposażenia, które w znacznej mierze poprawią jakość podróży i bezpieczeństwo w komunikacji miejskiej. Wszystkie dostarczone pojazdy będą w pełni niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej, monitoring, miękkie siedzenia, głosowe zapowiedzi przystanków i automaty biletowe. Taki standard wyposażenia ma być normą w przypadku kolejnych zamówień i będzie pierwszym elementem wdrażania europejskiej normy jakościowej EN-PN:13816.

Pewnego rodzaju nowością będzie to, iż wszystkie nowoprowadzane autobu-

sy będą wyposażone w siedzenia w kolorze bordowym, a nie jak dotychczas w różne wzory. Ma to uzmysłowić, że jedzie warszawskim autobusem firmy MZA a nie np., MPK w Poznaniu.

Dodatkowym wyposażeniem autobusów w standardzie „City+” będą nowe naklejki oznaczające otwieranie drzwi, klimatyzację, miejsca dla osób uprzywilejowanych (zielone i niebieskie na bezbarwnym tle).

Autobusy kursujące w standardzie „City+” będą rozpoznawalne dzięki specjalnym napisom „City+” umieszczonym na prawej burcie i na masce wozu.

Propozycja malowania jest pewnym nawiązaniem do pierwszego malowania autobusów i całej komunikacji miejskiej w latach 1920-1939.

Nowe malowanie, zmiana loga będzie wprowadzane stopniowo wraz z nowymi dostawami autobusów. Nie przewiduje się malowania obecnie kursujących po mieście autobusów (Noeoplany, Ikarusy, Solarisy). Pozostaną w swoim dotychczasowym malowaniu. Dzięki temu zmiana wizualizacji taboru, firmy nie będzie ciągnęła za sobą wysokich kosztów.

Wiwo we wrześniu 2008 roku.

Krew ratuje ludzkie życie

W środę, trzeciego września 2008 roku o godzinie 10.00 w Regionalnym Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa (RCKiK) w Warszawie odbyła się uroczysta inauguracja kampanii społecznej wspierającej honorowe oddawanie krwi.

Kampanię zainicjował Klub Honorowych Dawców Krwi PCK przy MZA i TW, który do współpracy wciągnął ZTM. Warto dodać, że Prezesem Klubu jest Jerzy Pustelnik, wieloletni działacz nie tylko w klubie HDK, ale również aktywny

związkowiec z ZZPKM. Dotychczas od początku istnienia Klubu, jego członkowie – honorowi krwiodawcy oddali ponad 400 tysięcy litrów. Chyba żaden Klub działający nie tylko w Warszawie może się poszczycić taką ilością oddanej bezinteresownie krwi. Trzon najbardziej aktywnych krwiodawców systematycznie oddających honorowo krew to właśnie związkowcy. Wśród najbardziej aktywnych należałoby wymienić naszych kolegów z ZZPKM: - Przewodniczącego Bogdana Bucholca, Tadeusza Mokosa, Wiceprzewodniczącego Krzysztofa Tomaszewskiego, Włodzimierza Kazimierskiego, Tadeusza Tetelewskiego, którzy często swoją postawą mobilizują innych związkowców do pięknej akcji oddawania honorowo krwi. Mówiąc o aktywistach HDK należałoby wspomnieć również Janusza Barszcza z zaprzyjaźnionego Związku działającego także w MZA i TW. To między innymi oni 3 września mobilizowali liczną grupę związkowców do kampanii. Do godziny 10 rano ponad 30 związkowców oddało po 450 ml krwi. A akcja dopiero się zaczęła.

Już od godziny 8 rano przy ulicy Saskiej 63/75 w RCKiK ponad 60 pracowników MZA i TW honorowo oddało

dok. str. 3



Współorganizatorzy akcji - Od prawej Jerzy Pustelnik, Bogdan Bucholc z ZZPKM w rozmowie z Mieczysławem Magierskim - Prezesem MZA. Warszawa 3.09.2008 r Stacja Krwiodawstwa przy Saskiej



Z prac Rady Nadzorczej TW

Tym artykułem chciałabym zapoczątkować cykl stałych informacji, które zapewne zainteresują pracowników Tramwajów Warszawskich. Mam nadzieję, że większość z nich będzie zawierała wiadomości tylko optymistyczne i pokazujące jak nasza firma TW rośnie w siłę i można być z tego dumnym i usatysfakcjonowanym, iż jest się jej pracownikiem.

Ostatnie posiedzenia Rady zdominowane były poszukiwaniem możliwości wypracowania dodatkowych oszczędności. Trzeba przyznać, że nie jest to łatwe, szczególnie teraz, gdy ceny energii elektrycznej stale rosną. A czym jest dla TW energia elektryczna i jej ceny chyba nie trzeba nikomu z zatrudnionych mówić. Dla zobrazowania skali wydatków TW właśnie na energię elektryczną warto przytoczyć trochę danych. W 2009 roku TW planuje zakupić energii za kwotę ponad 53 milionów złotych netto (ponad 65 milionów zł – brutto). Z czego ponad 51 milionów będzie przeznaczony na zakup energii na cele trakcyjne dla wykonania 52,5 miliona wzm. Należy dodać, że powyższe kwoty uwzględniają przypuszczalny wzrost cen energii w roku przyszłym i

są wartościami szacunkowymi, które mogą ulec zmianie. Ich ostateczny kształt zależny będzie od wyników przetargu nieograniczonego na zawarcie umowy kompleksowej na dostawę i dystrybucję energii elektrycznej w roku 2009.

Mówiąc o poszukiwaniu oszczędności warto wspomnieć o rozbudowie systemu monitoringu ogrzewania zwrótnic. Dotychczasowe wyniki uzyskane z zamontowania takiego systemu na 17 z 75 węzłów rozjazdowych zachęciły Zarząd TW do zamontowania go na następnych 58 węzłach.

Zamontowanie w grudniu 2007 na 17 węzłach (244 grzałki) systemu monitoringu ogrzewania zwrótnic przyniosło ograniczenie zużycia energii elektrycznej w okresie zimowym.

System ten pozwolił na zamontowanych dotychczas węzłach na zaoszczędzenie energii elektrycznej w ciągu doby w ilości około 1200 zł. Skrócił do minimum czas załączania i wyłączenia ogrzewania zwrótnic (załączenie ogrzewania 17 dotychczasowych monitorowanych węzłów zajmuje 8 minut a np. załączanie pozostałych grzałek w pozostałych węzłach wymaga pracy po-

gotowia instalacji przez jeden dzień w ciągu 3 zmian – koszt energii zużywanej w ciągu jednego dnia przez grzałki nie objęte monitoringiem ogrzewania to ponad 5 tysięcy złotych. Już zamontowany system pozwolił również na wypracowanie oszczędności z tytułu ograniczenia ilości przejazdów kontrolnych związanych z codziennym sprawdzaniem sprawności ogrzewania. Nie bez



Krew ratuje ludzkie życie – dok. ze str. 2

100 szpitali działających w obrębie województwa mazowieckiego. RCKiK uruchomiło także mobilny system pobierania krwi organizując rocznie ponad 1400 akcji wyjazdowych (posiada trzy ambulanse oraz przenośny sprzęt umożliwiający pobór krwi poza Centrum np. w szkołach lub instytucjach czy zakładach pracy).

Warto być honorowym dawcą krwi. Krew ratuje życie, jest najcenniejszym darem, który człowiek może ofiarować drugiemu człowiekowi. Dlatego też honorowi dawcy krwi, którzy oddali bezpłatnie: mężczyźni 18 litrów pełnej krwi, a kobiety 15 (lub odpowiadająca tej objętości ilość innych składników) są uprawnieni do bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską (na podstawie odpowiedniego wpisu w legitymacji Honorowego Dawcy Krwi wraz z dowodem tożsamości). To m.in. właśnie dzięki postawie honorowych dawców krwi znakomity polski aktor Mieczysław Hryniewicz wrócił do zdrowia. Z nieukrywanym wzruszeniem podczas inauguracji docenił działania organizatorów kampanii.

Od środy, trzeciego września br. w taborze komunikacji miejskiej – w autobusach, tramwajach i metrze, a także w

100 szpitali działających w obrębie województwa mazowieckiego. RCKiK uruchomiło także mobilny system pobierania krwi organizując rocznie ponad 1400 akcji wyjazdowych (posiada trzy ambulanse oraz przenośny sprzęt umożliwiający pobór krwi poza Centrum np. w szkołach lub instytucjach czy zakładach pracy).

Warto być honorowym dawcą krwi. Krew ratuje życie, jest najcenniejszym darem, który człowiek może ofiarować drugiemu człowiekowi. Dlatego też honorowi dawcy krwi, którzy oddali bezpłatnie: mężczyźni 18 litrów pełnej krwi, a kobiety 15 (lub odpowiadająca tej objętości ilość innych składników) są uprawnieni do bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską (na podstawie odpowiedniego wpisu w legitymacji Honorowego Dawcy Krwi wraz z dowodem tożsamości). To m.in. właśnie dzięki postawie honorowych dawców krwi znakomity polski aktor Mieczysław Hryniewicz wrócił do zdrowia. Z nieukrywanym wzruszeniem podczas inauguracji docenił działania organizatorów kampanii.

Od środy, trzeciego września br. w taborze komunikacji miejskiej – w autobusach, tramwajach i metrze, a także w

Punktach Obsługi Pasażera i w zajezdniach pojawiło się ponad 3 tysiące plakatów zachęcających do honorowego oddawania krwi. Na linii 505 jeździ specjalny autobus (Jelcz Libero) obklejony hasłami promującymi kampanię. Więcej informacji można uzyskać na stronach www.ztm.waw.pl oraz www.rckik-warszawa.com.pl.

Klub HDK PCK przy MZA i TW nie czeka na szumne akcje. Jego członkowie niezależnie od pory dnia czy nocy zawsze mogą oddać dodatkową krew na hasło – ratunek. I czynią to wielokrotnie w ciągu roku nie pytając się, komu ich krew jest potrzebna. Wiedzą o tym wszyscy ci, którym ich krew niejednokrotnie uratowała życie. Wielu z nich pracuje w MZA i TW. Organizatorzy akcji liczą, że także oni włączą się aktywnie nie tylko do tej akcji.

Korzystając z okazji Prezydium ZZPKM w osobach: Przewodniczącego Bogdana Bucholca, Wiceprzewodniczącego Krzysztofa Tomaszewskiego pragną serdecznie podziękować wszystkim krwiodawcom a w szczególności członkom ZZPKM, którzy tego dnia, podobnie jak oni, oddali bezinteresownie po 450 ml krwi włączając się w akcję.

Wiwo 4 września 2008 rok.



Z prac Rady Nadzorczej TW – dok. ze str. 3

znaczenia jest, iż system można załączyć i wyłączyć z każdego stacjonarnego komputera osobistego mającego dostęp do Internetu lub z telefonu komórkowego, co jest bardzo ważne w sytuacji nagłego załamania pogody.

Zamontowanie systemu na pozostałych 58 węzłach rozjazdowych ograniczy koszty energii elektrycznej zużywaną na ogrzewanie wszystkich zwoznic – wyłączenie ogrzewania zwoznic na okres jednej doby pozwoli zaoszczędzić ponad 6 tysięcy złotych. Nie bez znaczenia jest wytworzenie oszczędności z tytułu ograniczenia lub wyeliminowania przejazdów kontrolnych, których jest w skali miesiąca 75, a średnio podczas jednego pokonuje się dystans około 100 km.

Reasumując zamontowanie systemu pozwoli na wypracowanie w ciągu roku znaczących oszczędności w postaci konkretnych pieniędzy, które można z powodzeniem przekazać na inne cele. Chociażby na fundusz płac czy zakup innych urządzeń dających kolejne oszczędności.

Poszukiwanie oszczędności to także wydłużenie czasu eksploatacji szyn, rozjazdów. Miedzy innymi przez tzw. na-

pawanie szyn rowkowych w łukach torów i rozjazdów. Napawanie pozwala na zwiększenie żywotności szyn, o co najmniej 4-5 lat. Tym samym wydłużenie okresów pomiędzy naprawami głównymi, które są bardzo kosztowne. I w tym temacie Zarząd TW podjął starania, aby „napawania” było znacznie więcej a specjalistyczne służby własne TW zostały zasilone przez wykonawcę z zewnątrz. Czyli na kolejnych kilku kilometrach torów zwiększy komfort jazdy, co nie bez znaczenia dla motorniczych, którzy niejednokrotnie spędzają w tramwajach ponad 10 godzin na dobę. Również firmie pozwoli na wypracowanie kolejnego zysku z tytułu oszczędności.

Mówiąc o torowiskach i poszukiwaniu na nich oszczędności warto wspomnieć, że TW zamierza w przyszłym roku zakupić usługi transportowe i maszynowe niezbędne do obsługi robót budowlanych na torowisku tramwajowym. Koszt zakupu dodatkowych usług to kwota ponad 4 milionów złotych a będzie obejmowała usługi związane wykonywanymi samochodami dostawczymi typu furgon, samochodami samowyladowczymi o nośności 14-20 ton z napędem na wszystkie osie, z możliwo-

ścią wyładunku na wszystkie strony.

Zakład Energetyki Trakcyjnej i Torów nie dysponuje pełnym asortymentem sprzętu specjalistycznego niezbędnym do obsługi robót budowlanych na torowisku. Zakup takiego sprzętu jest kosztowny i bezsensowny. Korzystniej za określone kwoty zakupić usługi firm zewnętrznych, które wykonają ich więcej, szybciej a tym samym taniej.

Jak zatem widać z powyższego, poszukiwania oszczędności zdominowały prace Zarządu TW w ostatnim czasie. Oczywiście to tylko niektóre, wybrane tematy z prac Rady Nadzorczej. Wiadomo oszczędności, to możliwość przeznaczenia przynajmniej części z nich na podwyżki, premie a chyba wszystkim nam zależy, aby były one jak największe i odczuwalne w naszych kieszeniach.

Korzystając z okazji informuję, że zarówno zagadnienia jak i wątpliwości związane z pracą Rady Nadzorczej TW postaram się wyjaśnić telefonicznie lub osobiście w siedzibie ZZPKM przy Siedmiogrodzkiej. Zachęcam również do zgłaszania swoich wniosków, uwag przez wszystkich pracowników.

Jolanta Królak – wrzesień 2008r.

„Pożegnanie lata 2008”

Pogoda w sobotę 6 września 2008 roku nie wskazywała, że za kilka dni zawita jesień i jest to jedna z ostatnich sobót tegorocznego lata. Temperatura bliska 30 stopni Celsjusza w cieniu raczej mówiła, że to dopiero początek, upalnego, gorącego lata. Bezchmurne niebo, zapowiedzi synoptyków o zupełnym braku nawet przelotnych burz, czy opadów, zachęciło wielu związkowców z ZZPKM wraz z rodzinami na wyjazd za miasto, na tradycyjny rodzinny piknik do ośrodka SUS w Łazach k/Łochowa. Według organizatorów na tegorocznym pikniku było o wiele więcej osób jak w zeszłym roku. Prawdopodobnie na zwiększoną frekwencję miała duży wpływ pogoda, ale nie tylko. Nie bez znaczenia jest, że jak zawsze pikniki

organizowane przez ZZPKM to imprezy typowo rodzinne, gdzie wszyscy świetnie się bawią i nie szukają dodatkowych wrażeń „spoza oficjalnego programu”.

To cieszy, że nadal pikniki cieszą się tak dużym zainteresowaniem.

Już pierwszymi autobusami dokładnie o 7.10 z Placu Wilsona ruszyły grupy

związkowców spragnionych wypoczynku i świeżego powietrza. Objuczone torbami z wiktuałami, workami z węglem drzewnym do grilla, grillami na nóżkach i na kolkach, z uśmiechem na ustach planowały spędzenie soboty za miastem.

dok. str. 9



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

Nowe autobusy, nowe logo

Sześć nowych Solarisów Urbino 18 zasiłowało tabor Miejskich Zakładów Autobusowych. Pojazdy trafiły na zajezdnie Redutowa i Stalowa. Do końca roku przyjedzie w sumie 150 Solarisów w odmianie dwunastometrowej i osiemnastometrowe przegubowce.

Dostawy nowych autobusów to efekt umowy podpisanej przed wakacjami. Firma z Bolechowa pokonała w przetargu konkurentów z Evo Busa i Kapeny i zobowiązała się dostarczyć pojazdy za sumę 168.176.878 złotych brutto

150 Solarisów z nowej dostawy to pierwsze autobusy zamawiane według zupełnie nowych standardów wyposażenia. Dotyczy to nie tylko komfortu pasażerów, ale także kierowców, którzy dostaną zupełnie nowe bezpieczne kabiny. Pojawi się też monitoring, który oprócz przestrzeni pasażerskiej zarejestruje też obraz przed maski i zza pojazdu. Pasażerowie będą mieli do dyspozycji pełną klimatyzację, automaty do sprzedaży biletów, głosowe zapowiedzi przystanków dla osób niewidomych i niedowidzących oraz miękkie siedzenia.

Nowe autobusy będą dostarczane w partiach po 20 sztuk, a ostatnie dojadą

do stolicy pod koniec grudnia. Być może ostatnie dostawy z Bolechowa przyjdą w nowym malowaniu i z wylakierowanym nowym logo spółki. Zarząd i Rada Nadzorcza zaakceptowały bowiem nowe proporcje „warszawskich” kolorów na autobusach, czekamy jeszcze na potwierdzenie decyzji przez Zarząd Miasta.

W nowej kolorystyce malowania przeważa kolor czerwony, a na autobusach pojawi się duże logo spółki. Samo logo to zupełnie nowa jakość – będzie bardziej dynamiczne i wyraziste. Mamy nadzieję, że zarówno pracownicy jak i pasażerowie szybko je zaakceptują i polubią, kojarząc je z pozytywnymi zmianami w firmie.



Kilkudziesięciu pracowników Miejskich Zakładów Autobusowych wzięło udział w inauguracji akcji oddawania krwi. To początek współpracy stołecznej komunikacji miejskiej z Regionalną Stacją Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa.

Szefowie warszawskiej komunikacji zareagowali na apele stacji o małych zapasach krwi. Oprócz pracowników Miejskich Zakładów Autobusowych pojawiły się też osoby zatrudnione w innych firmach, m.in. Zarządzie Transportu Miejskiego i Tramwajach Warszawskich.

Przykład dla kierowców i motorniczych przyszedł z góry, Prezes Zarządu MZA Mieczysław Magierski oddał prawie pół litra krwi, podobnie dyrektor ZTM Leszek Ruta. W akcji uczestniczyli też przedstawiciele niektórych związków zawodowych.

Regionalne Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa oprócz działalności na miejscu zamierza też zachęcać do odda-

wania krwi na zewnątrz. Planowane jest ustawienie specjalnego autobusu podczas Dni Transportu Publicznego 20 września.

RCKiK zaprasza wszystkich chętnych do oddawania krwi w siedzibie stacji przy ulicy Saskiej 63/75 w godzinach od 7 do 17.

Krew od MZA



Najpierw testy później zakupy



13 września przyjedzie do Warszawy Solaris Urbino 18 Hybrid. Przez dwa tygodnie w barwach Miejskich Zakładów Autobusowych będzie woził pasażerów. Wcześniej na stołecznych ulicach sprawdzaliśmy Scanię OmniCity napędzaną bioetanolem.

Zarząd MZA testuje nowe technologie, dzięki którym poprawić warunki przewo-

zu podróżnych czy wprowadzić oszczędności na zużyciu paliwa. Temu mają służyć kursy hybrydowego Solarisa. Pojazd posiada silnik na olej napędowy, ale także dodatkowy napęd elektryczny. W trakcie jazdy na tradycyjnym silniku podczas hamowania odzyskiwana jest energia, która jest potem wykorzystywana przez napęd elektryczny. Dzięki takiemu rozwiązaniu

autobus odnotowuje duże oszczędności paliwa rzędu około 25 procent.

Autobus hybrydowy może idealnie sprawdzić się na Trakcie Królewskim. Będzie się po nim poruszał z napędem elektrycznym, który jest bardzo cichy i nie produkuje spalin, co z pewnością spotka się z uznaniem mieszkańców Warszawy.

SU 18 Hybrid będzie jeździł w Warszawie od 15 września do 2 października. 20 września miłośnicy komunikacji miejskiej będą go mogli obejrzeć podczas Dni Transportu Publicznego na zajezdni Woronicza.

SU 18 Hybrid to drugi autobus testowany w ostatnich miesiącach przez Miejskie Zakłady Autobusowe. W lipcu na linii 180 prezentował się autobus Scania OmniCity z silnikiem napędzanym bioetanolem. Żeby niebieski pojazd mógł poruszać się po stolicy, konieczne było też dostarczenie odpowiedniej ilości paliwa, które było przechowywane na ulicy Włociańskiej.

Już w przyszłym roku w barwach MZA mogą pojawić się pierwsze autobusy posiadające alternatywne źródło zasilania wobec oleju napędowego. Dzięki testom będzie można przygotować specyfikację na zakup kilkudziesięciu tego typu wozów.

Paryż – wzór do naśladowania

310 linii autobusowych, czternaście metra i kilkanaście odgałęzień szybkiej kolei podmiejskiej RER – tak rozwinięty jest system komunikacyjny Paryża i stołecznego departamentu Ile-de-France. Dzięki

doskonale przemyślanemu układowi uzupełnionemu w ostatnich latach o cztery linie tramwajowe mieszkańcy francuskiej stolicy mogą stawiać swoje miasto za wzór innym europejskim metropoliom.

Układ komunikacyjny Paryża jest nie dość, że bardzo wydajny, to jeszcze bardzo przejrzysty nawet dla osób, które dopiero przyjechały do miasta i nie znają języka francuskiego.

Elementem podstawowym, bez którego nikt nie wyobrażałby sobie komunikacji w mieście jest układ czternastu linii metra. Większość sieci powstała w ciągu czterdziestu lat między początkiem XX wieku a wybuchem II wojny światowej. Na terenie wielkości mniej więcej dawnej gminy Centrum znajdują się tory o łącznej długości 215 kilometrów. Paryżanie są tak przywiązani do swojej podziemnej kolei, że podając adres zamieszkania oprócz ulicy i numeru domu podają zawsze nazwę najbliższej stacji metra. Drugim elementem kręgosłupa jest sieć szybkiej kolei RER. Linie RER pod centrum Paryża biegną w tunelach i zapewniają szybki przejazd pod samą stolicą. Stacje znajdują się w odległości dwa, trzy razy większej niż przystanki metra, co sprawia, że w ciągu 15 minut można przejechać z południowe-



Trochę historii, nie tylko MZA

Za dwa lata, dokładnie w grudniu, minie kolejna, dziewięćdziesiąta rocznica jak na warszawskie ulice wyjechały pierwsze miejskie autobusy. Rozpoczynając tym samym regularną komunikację. Choć mówi się także o dniu 29 czerwca 1920 roku, kiedy to wyjechały wcześniej niż planowano pierwsze austriackie autobusy „Sauer”. Jednak dość liczne dokumenty, ikonografia mówią, że autobusy, jeszcze pod nazwą omnibusów, zawitały na warszawskie ulice dwadzieścia lat wcześniej. Około 1901 roku zarejestrowano pierwsze Towarzystwo Przewozowe Freeze i S-ka. Jej głównym celem był przewóz osób na trasach miejskich w 25 sześciuosobowych omnibusach a trasach podmiejskich w znacznie pojemniejszych pojazdach. Wówczas trasa podmiejską była trasa do dzisiejszej Królikarni przy Puławskiej. Zbyt długo nie działało samodzielnie i jeszcze w tym samym roku stało się akcjonariuszem Warszawskiego Towarzystwa Eksploatacji Samochodów. Udziałowcami w Towarzystwie byli najwięksi zwolennicy ówczesnego automobilizmu a wśród wiele znakomitych i zasłużonych nie tylko dla Warszawy nazwisk. Jednym z celów Towarzystwa było stworzenie wzorem innych europejskich

miast, prawdziwej, regularnej komunikacji autobusowej i przewozu towarów. Jak powiedziano, tak zrobiono i już w 1902 roku rozpoczęto regularny przewóz towarów a 1903, po uzyskaniu odpowiedniej koncesji, przewóz osób pomiędzy Śródmieściem a Pragą. Niestety, po początkowych sukcesach Towarzystwo zaczęło popadać w kłopoty finansowe. Jak się łatwo domyślać, największe straty przynosił przewóz osób. Także w 1904 roku zrezygnowano z eksploatacji omnibusów. Wysokie ceny biletów, które były kilkakrotnie wyższe od cen biletów jeszcze na konne tramwaje skutecznie zniechęcały pasażerów podróżujących pomiędzy dworcami Petersburskim na Pradze a Dworcem Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej w Śródmieściu. Trzeba także pamiętać, że nie od razu było łatwo przekonać pasażerów do omnibusów bez koni. Mimo, że motoryzacja coraz śmielej wchodziła do Warszawy, to pojazdy spalinowe nadal budziły sporo grozy i lęku. W tamtym czasie było sporo przeciwników motoryzacji. Poprzez posiadanie znacznych pieniędzy z wynajmu konnych powozów starali się opłacać warszawską prasę codzienną, aby zamieszczała krytyczne artykuły na temat motory-

zacji. Znane są liczne przypadki pewnego przekupstwa proboszczy w niektórych warszawskich parafiach, aby podczas niedzielnych nabożeństw namawiać parafian, aby nie korzystali z wynalazków szatana, choć Biskup Warszawy jeszcze przed 1900 rokiem posiadał już automobil i bardzo go sobie chwalił.

Inną sprawą, która nie sprzyjała rozwojowi tej pierwszej komunikacji autobusowej w Warszawie była rywalizacja z Tramwajami Warszawskimi, które były pod za

dok. str. 8



Autobus Benz Gaggenau ok 1920 roku
ze zbioru Archiwum Dok. Mechanicznej

Paryż – wzór do naśladowania

dokończenie ze str. 6

go na północny kraniec miasta. W podziemnym węzle komunikacyjnym Chatelet Les Halles krzyżują się trzy linie RER i pięć linii metra, dzięki czemu istnieje możliwość rozprowadzenia ruchu pasażerów po całym mieście. Poza terenami ścisłego centrum linie RER wykorzystują dawne podmiejskie linie kolejowe. Przebudowywane w ostatnich latach stacje są w pełni zadaszone, zainstalowany jest też elektroniczny system informacji pasażerskiej, który informuje o każdej stacji na której zatrzyma się nadjeżdżający pociąg. Wadą systemu komunikacji szynowej w Paryżu jest bardzo ograniczona dostępność dla osób niepełnosprawnych oraz rodziców z wózkami dziecięcymi. O ile w ostatnich latach windy dla niepełnosprawnych zaczęły powstawać na stacjach RER, o tyle na przystankach metra problem jest właściwie niemożliwy do rozwiązania. Ogromna płatanina korytarzy, umiejscowienie stacji jednej nad drugą uniemożliwia wydrążenie szybów windowych z peronu na powierzchnię.

Metro i RER stanowią kręgosłup paryskiej komunikacji miejskiej, natomiast nikt

nie wyobraża sobie jej funkcjonowania bez krwioobiegu 310 linii autobusowych. Na terenie samego miasta Paryża funkcjonuje tylko 56 linii i stanowią one przede wszystkim uzupełnienie metra, między innymi dlatego, że nie ma w nich żadnych ograniczeń w dostępie niepełnosprawnych. Autobusy są jednak królami przedmieść

całego regionu Ile-de-France. Większość linii zarówno zaczyna, jak i kończy trasy na stacjach metra lub RER. Nawet przy ostatnich stacjach kolei podmiejskiej oddalonych od wieży Eiffel'a o 30 czy 40 kilometrów będzie na nas czekał pojazd z charakterystycznym logo RATP i odwie-

dok. str. 8



Trochę historii, nie tylko MZA

dokończenie ze str. 7

rzędem Magistratu Miejskiego, ale również licznych udziałowców z Belgii czy Rosji, którzy chcieli zachować monopol na komunikację miejską. W swych „walkach” o utrzymanie monopolu posunęli się do napisania listu do ówczesnego Oberpolicmajstra prośbę, aby ten uzależniał w przyszłości wydawanie pozwoleń, koncesji na zbiorowy przewóz osób od zgody Dyrekcji Tramwajów oraz swojej. Wprężenie w wydanie decyzji na przewóz osób w transporcie zbiorowym osoby Oberpolicmajstra było świetnym zabiegiem. Mógł on zawsze wstrzymać swoją zgodę z przeciwnych powodów. Np. zagrożenia terrorystycznego. Co prawda ówczesne pojaz-



Autobus Sauer ok 1920 roku
ze zbiorów Arch. Dok. Mechanicznej

dy nie rozwijały oszałamiającej prędkości, ale mimo wszystko były szybsze od koni i mogły pokonać znacznie większy dystans. A podobno ówczesni terroryści poruszali się samochodami. Zresztą była to tylko manipulacja warszawskiej, brukowej prasy napuszczanej przez właścicieli firm przewozowych. Tak czy inaczej wskazywano realne zagrożenie policji, a ta tylko posiadała konie.

Pozbawione w ten sposób zagrożenia konkurencją władze miasta odwlekały decyzję o uruchomieniu komunikacji autobusowej aż do pierwszej wojny światowej. Co prawda w późniejszych latach warszawska prasa donosiła, że Magistrat planuje uruchomienie autobusów, ale kończyło się to kolejnymi pomiarami, badaniami dróg, które jednoznacznie wskazywały, że są one w fatalnym stanie i to uniemożliwia rychłe uruchomienie komunikacji autobusowej. W ten sposób znowu odsuwano decyzję o wydaniu koncesji. A trzeba pamiętać, że niemal lawinowo rozwijały się już od 1908 roku elektryczne tramwaje a to było oczko w głowie władz miasta.

Władze magistratu były nieustępliwe w swej decyzji aż do końca pierwszej wojny, czyli do 1918 roku. Dopiero w 1919 roku zmianę polityki już w niepodległej Polsce wymusili mieszkańcy podwarszawskich miejscowości domagający się lepszej komunikacji z miastem. Także migracja ludności zawsze związana z okresem wojny

pokazała po powrocie z licznych frontów (a Polacy służyli w armiach Niemiec, Rosji, Austro-Węgier i walczyli niemal w całej Europie), że Nowa Europa – ta gdzieś daleko na zachodzie, we Francji, w Wielkiej Brytanii rozwija komunikację autobusową. Także i Nowa Polska musi nadać za Europą.

Właściwie historię warszawskiej komunikacji autobusowej można rozpocząć od połowy 1919 roku, kiedy Dyrekcja Tramwajów m.st. Warszawy zamówiła 56 autobusów w dwóch firmach: Sauer (Austria) i Benz-Gaggenau (Niemcy). Austriackie autobusy były wozami piętrowymi w dwóch wersjach. Jedna z zakrywanym dachem piętrem a druga bez dachu na piętrze.

Niemieckie były jednopokładowymi z zamkniętym wnętrzem. Pierwsze miały dotrzeć do Warszawy z początkiem czerwca 1920 roku. Ale już w styczniu w Dyrekcji Tramwajów powołano Wydział Ruchu Autobusowego, którego zadaniem było przygotowanie do eksploatacji autobusów. Zaplanowanie tras, warsztatów itd. Warto dodać, że autobusy miały dotrzeć o własnych siłach. Dzisiaj to nic nadzwyczajnego, ale wówczas? Nie było tylu stacji benzynowych a jedynymi warsztatami, które o tyle o ile zajmowały się naprawami były przydrożne kuźnie.

reszta na stronie Internetu www.zzpkm.waw.pl

Paryż – wzór do naśladowania

dokończenie ze str. 7

zie nas na dowolne osiedle mieszkaniowe. Dzięki rozwiniętej sieci, nawet w miejscowościach porównywalnych z naszym Sochaczewem czy Nowym Dworem Mazowieckim dojeżdżenie do przystanku nie zajmie więcej niż kilka minut, a dojazd do centrum Paryża od 20 do 45 minut. Zaletą paryskiej komunikacji jest też częstotliwość kursowania. Nawet w dni świąteczne na pociąg RER w ciągu dnia nie czeka się dłużej niż dziesięć minut, podobnie sprawa ma się z autobusami.

Uzupełnieniem komunikacji publicznej są tramwaje reaktywowane w kilku ostatnich latach. W tej chwili funkcjonują cztery linie, ale kursują one tylko po obrzeżach Paryża. Zapewniają połączenie między ostatnimi stacjami metra, jednak nie tworzą pełnego pierścienia wokół miasta, można więc uznać, że mają one zaledwie lokalny charakter.

Podróżowanie paryską komunikacją miejską nie byłoby pewnie tak łatwe, gdyby nie doskonale zorganizowany system informacji pasażerskiej. Składają się na niego tablice informacyjne wieszane na stacjach metra i RER wskazujące dokładnie kierunki podróży, wyjścia oraz przejścia służące do przesiadki na konkretne linie. Bardzo ważnym elementem jest informacja elektroniczna. Na stacjach RER od wielu lat pasażerowie korzystają z wyświetlaczy zawierających wykaz wszystkich stacji, na których zatrzymuje się dany pociąg. Poza tym w ostatnich latach na wszystkich stacjach metra oraz przystankach autobusowych i tramwajowych pojawiły się tablice z informacją o czasie pozostałym do przyjazdu danego autobusu.

Właściwie jedyną, ale dość istotną wadą całego systemu paryskiej komunikacji są ceny biletów. Bilet tygodniowy na trzy strefy obejmujące miasto Paryż i najbliższe

miejscowości (obszar zbliżony do granic Warszawy) kosztuje ponad 70 złotych, a miesięczny ponad 53 euro, czyli około 180 złotych. To ponad dwukrotnie drożej niż w Warszawie. Najwięcej pieniędzy na codzienne dojazdy do pracy muszą wysuwać osoby mieszkające w miejscowościach leżących w ostatniej – szóstej strefie. Bilet miesięczny na sześć stref kosztuje bowiem prawie 120 euro.

Biuletyn Informacyjny MZA

W-wa ul. Włociańska 52

Nakład 1500 egz.

Wydaje: Dział Marketingu na zlecenie

Zarządu MZA

tel. 022 568 77 66

tel.kom. 0 608 073 993

e-mail: agata.zaklika@mza.waw.pl

Miejskie Zakłady Autobusowe Sp. z o. o.
ul. Włociańska 52, 01-710 Warszawa



„Pożegnanie lata 2008” – dok. ze str. 1



A jak zawsze organizatorzy pikniku zadbali by nikt się nie nudził. Szczególnie o dzieci, które tylko na chwilę wpadały do stołów biesiadnych rodziców, by złapać kęs ciasta, kielbaski z grilla i dalej pędzić z rówieśnikami do dmuchanych gór, zjeżdżalni, elektrycznych kolejek czy licznych konkursów rysunkowych, sprawnościowych z atrakcyjnymi nagrodami.

Rodzicom umilała muzyka na żywo wykonywana przez zespół disco polo ze znanymi i lubianymi biesiadnymi piosenkami. Organizatorzy zadbali również o konkurencje sportowe dla dorosłych. Nie zabrakło zawodów w rzucanie wałkiem, przeciąganiem liny, rzutami do lotek, czy rozgrywek piłkarskich w siatkówkę, piłce nożnej. Dużym zainteresowaniem cieszyła się możliwość wypróbowania swojej siły w kopnięciu piłki na specjalnej maszynie pokazującej siłę i odległość kopniętej piłki czy ujeżdżanie byka.

Dla spragnionych wiedzy organizatorzy zorganizowali stoisko, gdzie można było kupić, jeszcze pachnąca farbą drukarską książkę „Historia ZZPKM...”. Dodatkową atrakcją była możliwość porozmawiania z autorem i otrzymaniem pamiątkowego autografu.

Jak zawsze, co roku zaproszono dzieci z Domu Dziecka „Julin”, którymi ZZPKM stale współpracuje nie tylko przy okazji pikników.

Zmęczeni rywalizacją sportową rodzice i dzieci mogli odpocząć i posilić się kielbaską i bigosem serwowanymi przez organizatorów każdemu uczestnikowi pikniku.

Warto dodać, że dużym zainteresowaniem cieszyło się stoisko firmy „Avon”, na którym nasze piękne panie mogły upiększyć swe lica jeszcze bardziej i poznać nowe tajniki makijażu czy kosmetyki.

Nie zabrakło stoisk z odpustowymi zabawkami i gadżetami nie tylko dla dzieci. Niemal w chwilę po oficjalnym otwarciu pikniku około godziny 10 zaroilo się na terenie ośrodka od kolorowych peruk, dmuchanych balonów, różnego rodzaju piszczałek, grzechotek.

Upalne słońce zachęcało do jak najdłuższego pobytu. Nie dziwi, zatem fakt, że pierwszym autobusem o 16 nie było, komu jechać. Każdy chciał, choć jeszcze godzinę posiedzieć ze znajomymi i jak zawsze pogadać o różnych sprawach, o których czasami, na co dzień nie ma, kiedy porozmawiać. Jednak czas biegnie nieubłaganie i z nieco smutnymi minami, że już czas wracać, a taka okazja będzie dopiero za rok, piknikowicze wsiadali do autobusów. Ostatnie odjechały po 18.30.

Tak, tak – tegoroczny piknik mamy już za sobą, ale nie ma się co martwić. Za rok będzie kolejny i jak zapewniają organizatorzy już jest zamówiona podobnie upalna, ciepła pogoda.

Za pośrednictwem gazety serdecznie dziękujemy organizatorom pikniku za wspaniałą, udaną zabawę, niezapomniane chwile. Dziękujemy Prezydium i Zarządowi ZZPKM, Komisji Socjalnej za organizację zawodów sportowych, rekreacyjnych. Sponsorom: - firmie „Voith”, „Generali” za współfinansowanie paczek ze słodyczami dla dzieci pracowników i dzieci z Domu Dziecka „Julin” i wielu innych atrakcji dla uczestników wrześniowego spotkania wśród łochowskich lasów.

Specjalne podziękowania składamy Spółdzielni Usług Socjalnych, która udostępniła teren ośrodka kolonijnego w Łazach i zabezpieczyła poczęstunek dla uczestników imprezy.

Dziękujemy i już czekamy na następny festyn.

Jednocześnie zapraszamy na naszą stronę internetową, gdzie można obejrzeć fotorelację z tegorocznego piknik.





Historia ZZPKM – już w Zarządach Oddziałowych

Od kilku tygodni można już nabywać „Historię ZZPKM – wybrane fragmenty z działalności w ostatnich 25 latach”. Wielokrotnie wspominaliśmy o niej, jak również zamieszczaliśmy niektóre fragmenty. Teraz można zapoznać się z zamieszczonymi tam faktami już w jednej całości.

Na ponad 230 bogato ilustrowanych stronach (ponad 100 unikalnych fotografii i reprodukcji dokumentów) można poznać wiele faktów nie tylko z działalności związku, ale również działalności Tramwajów Warszawskich czy Miejskich Zakładów Autobusowych w ostatnich latach. Wszak TW i MZA i działalność związkowa to jakby jedna całość. Gdyby nie związkowcy, ich aktywność na wielu polach (oświatowo-kulturalna, ekonomiczna, doradcza, opiniotwórcza, itd.) prawdopodobnie obie firmy komunikacyjne wyglądałyby dzisiaj inaczej. Lepiej czy gorzej? Trudno powiedzieć, ale prawdopodobnie nie zajmowałyby takiej pozycji na warszawskim rynku komunikacyjnym, jaką zajmują dzisiaj. Mające zapewnioną działalność na 10, 20 lat. To gwarantuje im stabilny rozwój, śmiało inwestowanie w nowy tabor, w nowe technologie. A zapewnili im to między innymi związkowcy z ZZPKM.

Zapewne mało, kto już dzisiaj pamięta, że kiedyś w dawniejszym MZK działała pierwsza w Warszawie żeńska orkiestra dęta, zespół mandolinistów, kilka zespołów muzyki big-beatowej i wiele innych kół zainteresowań dla pracowników i ich rodzin. W zapomnienie przeszły kluby

działające przy każdej zajezdni, które organizowały życie kulturalne i oświatowe a wiele z nich szczyliło się silnymi reprezentacjami sportowymi w piłce nożnej, tenisie stołowym, siatkówce. W zapomnienie przeszły również biblioteki i czytelnie dawnego MZK. A to wszystko organizował związek ZZPKM, który przejął po 1981 roku spuściznę poprzedniego związku działającego w strukturach Federacji Pracowników Gospodarki Komunalnej.

Dzisiaj z tamtych, bezpowrotnie utraconych zdobyczy socjalnych pracowników komunikacji warszawskiej pozostała Orkiestra Dęta Tramwajów Warszawskich i Chór „Surma”, której patronują TW i MZA.

Warto zapoznać z historią TW i MZA widzianą przez związkowców. Związkowców, ale przede wszystkim pracowników tworzących, na co dzień swoje firmy. Poznać to, co już bezpowrotnie przeminęło a odtworzenie w warunkach dzisiejszych jest niemożliwe lub nieopłacalne. Bo czy dzisiaj stać kogoś, aby odbudować bibliotekę zakładową, przy dzisiejszych cenach książek? Czy jest sens angażować się w sprowadzenie dla pracowników w ramach akcji „Witamina” ziemniaków, jabłek, marchewki? Szczerze mówiąc, dzisiaj wygląda to śmiesznie, ale czy na pewno?

Książka pokazuje sprawy ważne dla ówczesnych związkowców związane z płacami, obawą przed zwolnieniami. Przedstawia ich zdanie, stanowisko w sprawach ważnych dla przyszłości firm,

ale pokazuje również rzeczy, których nie udało się przez tyle lat załatwić. Jakby sprawa toalet na pętlach, pokojów socjalnych czy innych drobnych spraw, które nadal czekają na swoje rozwiązanie.

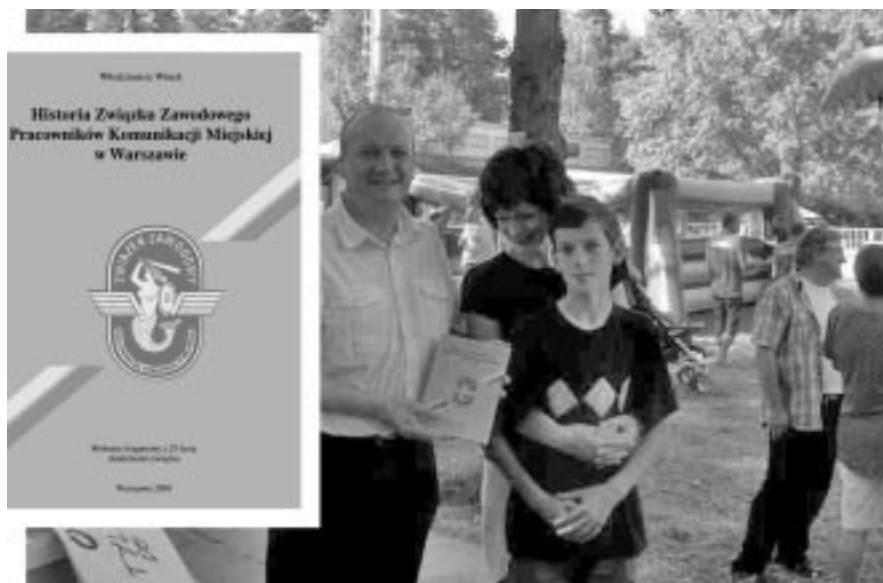
Książka w pewnym wycinkowym fragmencie pokazuje działalność związkową przed 1980 rokiem. Niestety ze względu na objętość nie udało się zamieścić więcej dokumentów sprzed 1980 roku a gdy zbierałem dokumenty do tej publikacji natrafiłem na wiele ciekawych fotografii, wydawnictw niemal od samego początku istnienia związków w TW od niemal 1902 roku. Wówczas Związku Zawodowego Pracowników Tramwajowych. Być może, podejmę próbę uporządkowania tych dokumentów i powstanie kolejna książka tym razem od samego początku istnienia związku w TW. Przeglądając dokumenty można poznać wiele faktów, o których dzisiaj już nikt nie pamięta lub nie chce pamiętać. Ot choćby fakt uczestnictwa związkowców z Tramwajów w pochodzie pierwszomajowym na Placu Grzybowskim w 1905 roku wraz z towarzyszem Józefem Piłsudskim. Tak, tak, tym samym, który później gromił lewicy, ale wówczas był aktywnym działaczem Polskiej Partii Socjalistycznej i współuczestniczył przy tworzeniu bojówek. Ale o tym i innych fascynujących faktach z działalności związkowej od 1900 roku w warszawskich tramwajach będzie można przeczytać być może w następnej książce. A czy i kiedy się ukaże – wszystko zależy od Was czytelnicy. Od chęci udostępnienia dokumentów, spisanych wspomnień własnych czy rodziców, dziadków. Wiem, że dzisiaj w TW pracują trzecie czwarte pokolenia tamtych pierwszych związkowców, Zapewne zachowało się w wielu domach sporo dokumentów czy wspomnień. Liczę, że wspólnie pozwolą one uzupełnić historię warszawskiej komunikacji o tzw. ludzki wątek. Wątek związkowców, ich pasji, pragnień.

Książka jest dostępna w siedzibie ZZPKM przy Siedmiogrodzkiej w cenie 10 zł za egzemplarz. To naprawdę niewiele za taki kawałek historii, o której warto pamiętać. Książkę można również nabyć w Zarządach Oddziałowych ZZPKM.

Niejaką inauguracją książki była możliwość kupienia jej na festynie „Pożegnania lata 2008” w Łazach k/Łochowa, gdzie można było uzyskać autograf autora jak również wymienił informacje.

Na zakończenie trzeba dodać, że nakład jest mały i warto pospieszyć się z jej kupnem.

Włodzimierz Winek



Mieczysław Maglarski - Prezes MZA (na zdjęciu z rodziną) był jednym z pierwszych czytelników Historii ZZPKM 6.09.2008 Festyn ZZPKM w Łazach

UNIFORM.PL

UNIFORM.PL

UNIFORM.PL



Będzie jeszcze więcej nowych tramwajów

TW ogłosiły przetarg na dostawę blisko 200 (dokładnie 186) niskopodłogowych tramwajów od jednego producenta. To ma zapewnić w późniejszym czasie łatwiejszą eksploatację i obniżyć koszty późniejszego serwisu. Będzie to największy przetarg w UE od niepamiętnych czasów. Kilka lat temu Berlin zamawiał 140 tramwajów i był to podobno przetarg stulecia. Warszawa w tym momencie przebiła Berlin o 46 sztuk i to ona przejmie tytuł odbiorcy największej ilości tramwajów w tym stuleciu. Nie dziwi, zatem fakt, że przetargiem są zainteresowani najwięksi producenci tramwajów. Krajowi: „Cegielski”, „Pesa”, czy nawet producent autobusów „Solaris” i zagraniczni: „Alstom”, „Bombardier”, „Siemens” czy Stadler. Być może dołączą także inni producenci z Czech, Chorwacji czy nawet egzotycznych krajów. Taki kontrakt zdarza się naprawdę

bardzo rzadko i wygranie go daje duże możliwości wejścia na duży rynek. Warunki kontraktu nie są jednak łatwe. Pierwsze wagony mają być już w 2010 roku a do 2012 ma być, co najmniej 120. Wykonanie takiej ilości wagonów w tak krótkim czasie nie jest łatwe i wymaga sporego doświadczenia i umiejętności zorganizowania całej logistyki dostaw, odbiorów itd. Trzeba pamiętać, że tramwaje to ręczne składanie każdego wagonu. Trudno tutaj uruchomić linię montażową podobną do tych, na jakich montuje się samochody czy w ograniczonym zakresie autobusy. Inną sprawą jest posiadanie odpowiednich warunków do testowania każdego wagonu przed oddaniem go odbiorcy, a już prawie niewyobrażalną jest zabezpieczenie całego serwisu gwarancyjnego i pogwarancyjnego. To prawdopodobnie zdecyduje, że do

ostatniego etapu przetargu dojdą tylko najsilniejsi finansowo i materiałowo producenci. Choć nie jest powiedziane, że przetargu nie może wygrać zupełnie mały, nieznaną producent.

Nowe tramwaje mają dowozić pasażerów – kibiców w okolice Stadionu Narodowego po torach w Al. Zielenieckiej od Alej Jerozolimskich i Targowej i Trasy WZ. Szacowany koszt zakupu to ponad 1,4 miliarda złotych.

Należy mieć nadzieję, że obecny przetarg nie będzie miał tyle „zakrętów”, co poprzednie, których kilka było anulowanych a inne mocno oprotestowane przez konkurencję, co wpłynęło na znaczne opóźnienia w dostawie nowych wagonów. Tym razem nie ma już czasu na zwłokę, jeśli chcemy w 2012 roku łączyć kibiców nowymi tramwajami i być dumni z nich, że oto Warszawa ma najnowocześniejsze tramwaje w Europie.

Jeszcze raz o premii w TW

W poprzednim, sierpniowym numerze „Rozdroży” przedstawiliśmy informację o premiach dla pracowników TW. W materiale wyraziliśmy kilka wątpliwości i niejasności. Jak się okazuje tych wątpliwości jest znacznie więcej a jak zawsze dotyczą niezbyt jasnych zapisów. Kilkakrotnie prosiliśmy na naszych łamach, aby tworzący przepisy przyłożyli nieco więcej starań i pisali zarządzenia kierowane do ludzi ich językiem a nie językiem urzędnika, który czasami sam nie wie do końca czy dobrze wszystko i czytelnie napisał.

Tym razem przedstawiamy list grupy motorowych, którzy mają wątpliwości dotyczące zapisów tzw. kary regulaminowej. Niby zapis – kara regulaminowa jest zapisem jasnym i podobno niepozostawiającym wątpliwości, ale czy przypadkiem nie jest nadmiernie interpretowany przez decydentów przyznających premie?

Przedstawimy poniżej list i czekamy na wyjaśnienia.

Zasady przyznawania premii motywacyjnej a w nich pewien zapis, który stwierdza, że pracownik jej nie otrzyma, jeżeli będzie miał karę regulaminową.

KARĘ REGULAMINOWĄ i to wszystko! Nie określa, jakie są to przewinienia i w jakich kategoriach. W konsekwencji drobne przewinienie może być powodem frustracji i swojego rodzaju zniechęcenia do pracy.

Skarga pasażera (notabene bez świątków) stwierdzająca jego zdaniem złe lub naganne zachowanie motorniczego powoduje następstwo ukarania tą, że karą na wniosek ZTM.

Zapalenie papierosa w kabinie oraz stosowny wniosek eliminuje w otrzymaniu premii. Ciężkie życie palaczy-motornicznych potęguje fakt, że tak naprawdę to nie mają gdzie wypalić tego papierosa, ponieważ na krańcach (pętlach) nie zostały wydzielone miejsca dla palących.

Przekroczenie dozwolonej prędkości choćby o 5 km/godzinę z powodów czasami uzasadnionych różnymi realiami obecnej sytuacji, jaka panuje na drogach Warszawy lub złego skorelowania rozkładu jazdy z czasem przeletów a skrzętnie wyłapaną przez dociekliwych inspektorów ruchu tramwajowego ZTM również jest powodem pozbawienia premii.

Weryfikacja wniosków i udzielanie samych kar regulaminowych w rękach osób niekompetentnych to inny temat oraz kwestia zasad współzycia i sprawiedliwości społecznej.

W/w przypadki nie są chyba aż tak drastyczne. Same w sobie nie powodują istotnych strat dla firmy, ale na pewno są fatalne w skutkach dla kierowcy motorniczego. Mandat policyjny za w/w (jeżeli byłyby w ogóle weryfikowane) byłby niższy niż kara regula-

minowa w tym wypadku 680zł. I ZA, CO??? Może należałoby się zastanowić nad wprowadzeniem zasad motywacji nie w rozbiciu na miesiąc a na dni lub tygodnie. Wtedy kara odnosiłby się do konkretnego dnia lub tygodnia przepracowanego. Kwotę premii trzeba wtedy podzielić na ilość dni lub tygodni efektywnej pracy i wtedy weryfikować jej jakość. A może dobrym pomysłem byłaby możliwość ingerowania w same kwoty tak, aby nie pozbawiać pracownika jej całości w przypadkach błahych i nie końca jasnych?

Jak widać z powyższego listu niby prosty, jasny zapis a wątpliwości sporo. Może faktycznie warto by było powrócić do tematu i jednak dokładnie uszczegółowić karę regulaminową. Wyeliminować pewne zaniedbania pewnych służb – jak w przypadku – miejsc do palenia dla motornicznych na pętlach i albo zrezygnować z karaniami za palenie albo stworzyć im miejsce do palenia.

Fajnie, że premia jest coraz większa, coraz bardziej motywuje do pracy, ale czy nie jest to powtórka bajki o kijku i marchewce? Pracuj coraz lepiej to może dostaniesz premię tylko jak wywiniesz się z gąszczu kar regulaminowych, które przybywają równie szybko jak pieniądze przeznaczone na premie. A może nawet kary są szybsze?

Wiwo we wrześniu 2008 roku





STER Sp. z o. o.

Zapraszamy na nasze stoisko w Kielcach na targach TRANSEXPO 08 - 10.10.2008.



Firma STER oferuje:

- komfortowe fotele do autobusów turystycznych
- ergonomiczne siedzenia do komunikacji miejskiej
- fotele składane i inne w zależności od potrzeb zabudowy
- siedzenia z szybko wymiennymi wkładkami
- fotele kierowcy



STER Sp. z o. o.
ul. Człuchowska 12
60 - 434 Poznań

Firma STER jest obecnie liderem na polskim rynku i jednym z czołowych w Europie producentów siedzeń i foteli stosowanych w autobusach i tramwajach. Szereg oryginalnych i opatentowanych rozwiązań konstrukcyjnych, stałe prace rozwojowe i badawcze oraz systematyczne udoskonalanie technologii produkcji pozwoliło osiągnąć wyroby na wysokim, światowym poziomie. Zastosowanie najnowszej wiedzy z zakresu ergonomii i odpowiednie ukształtowanie formatek siedzisk i oparcz zapewnia wygodę pasażerom. Obecnie firma zatrudnia około 190 wykwalifikowanych pracowników a realizowane obecnie inwestycje w Szamotułach spowodują dalszy rozwój firmy i wzrost zatrudnienia.