



Rozdroża

Styczeń 2009 NR 1 (72)

Gazeta Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w Warszawie



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

30 lat nieprzerwanego stażu pracy

W piątek 9 stycznia 2009 roku w świetlicy Zajezdni R-1/TW „Wola” miała miejsce miła uroczystość uhonorowania pamiątkowymi dyplomami i okazjonalnymi zegarkami wieloletnich pracowników Tramwajów Warszawskich. Pamiątkowe dyplomy, odznaczenia, medale wręczali członkowie Zarządu TW z Prezesem Krzysztofem Karosem. Wśród zaproszonych gości byli obecni również kierownicy poszczególnych zajezdni i zakładów, jak także szefowie związków zawodowych działających w TW. ZZPKM reprezentował Przewodniczący Bogdan Bucholc.

Na wstępie uroczystości Krzysztof Karos w krótkim wystąpieniu podziękował wszystkim obecnym jubilatom za ich dotychczasową pracę i życzył, aby dalej dopisywało im zdrowie i pomyślność, co niewątpliwie wpłynie na ich dalszą, równie ofiarną, pracę dla firmy - Tramwaje Warszawskie.

- Wieloletni, z dużym doświadczeniem pracownik – stwierdził Krzysztof Karos – to jedna z najcenniejszych rzeczy w firmie. Jego doświadczenie, umiejętność radzenia sobie z codziennymi problemami, niejednokrotnie jest przykładem dla ludzi młodych, którzy będą w przyszłości kulturować ponad stuletnie tradycje warszawskich tramwajów. Tradycje ludzi fachowych, wykształconych, oddanych firmie i miastu.

W gronie pracowników z 30-letnim, nieprzerwanym stażem pracy w komunikacji warszawskiej znaleźli się nasi koledzy związkowi: Faber Joanna, Gniazdowska Sabina, Kosiński Piotr, Kukawska Bożena, Matysiak Renata, Murach Kazimierz, Narojczyk Wojciech, Samojłowicz Danuta, Jakubik Henryk, Talarek Robert, Pytel Janina, Grzałak Alojzy (ZZPKM), Przastek Sławomir, Wasiak Zbigniew, Zbrzeski Andrzej (ZZPKM), Fijałkowska Barbara, Szostak Eugeniusz, Gromadzki Zygmunt, Krystosiak Andrzej (ZZPKM), Balik Waldemar, Grabski Mieczysław, Kacprzyński Bogdan (ZZPKM), Kikoła Andrzej, Rakowiecki Sławomir, Wardak Wojciech, Wojczak Stefan, Chechłowska Wiesława



30-lecie pracy w TW
Najbardziej zasłużeni otrzymali odznaczenia państwowe
Wśród nich związkowiec z ZZPKM Sławomir Sekuła
(drugi od lewej) 8 stycznia 2009

(ZZPKM), Garczyński Ryszard (ZZPKM), Wysieński Bogdan.

Podczas uroczystości uhonorowano Brązowymi Krzyżami Zasługi czterech pracowników TW. Wśród nich naszego związkowego kolegę Sławomira Seku-

łę. Wśród uhonorowanych pamiątkowymi medalami 100-lecia Tramwajów Warszawskich znalazł się, również nasz związkowy kolega, Zenon Piecha. Cieszy nas fakt, że nasi związkowi koledzy dok. str. 2



30 lat pracy w TW
Członkowie Zarządu TW osobiście gratulowali wyróżnionym za długoletnią pracę
Warszawa 9 stycznia 2009



30 lat nieprzerwanego stażu pracy



30 lat pracy w TW

Wyróżnieni za długoletnią pracę w TW podczas uroczystości wręczenia pamiątkowych listów gratulacyjnych i drobnych upominków (cenny zegarek). Świetlica w Zajezdni R-1/TW
Warszawa 9 stycznia 2009

i koleżanki należą do grupy tych, którzy związali się z warszawską komunikacją na wiele lat, niejednokrotnie, na całe swoje dojrzałe życie zawodowe. Są jej oddani, co wielokrotnie wykazali podczas swoich lat pracy, i że zawsze można na nich liczyć. Liczyć na pracownika i związkowego kolegę.

Wszystkim wyróżnionym i odznaczonym serdecznie gratulujemy i dziękujemy za dotychczasową pracę. Jednocześnie liczymy, że ich zaangażowanie nie tylko w pracę zawodową, ale także związkową, będzie nam jeszcze długo towarzyszyło podczas kolejnych, przyszłych lat.

Wiwo w styczniu 2009 roku.

Trzymajmy się razem

I znowu mamy styczeń, kolejny rok XXI wieku. Jak zawsze na początku roku jest okazja do snucia nowych planów, zamierzeń, realizacji założonych strategii. Za nami, można powiedzieć śmiało, udany rok. Wiele się udało załatwić, choć nie wszystko, co zakładaliśmy. Nasze firmy MZA i TW odnotowały zyski, które napawają optymizmem na jutro i dają nadzieję, że z obranej drogi nic nie jest już w stanie ich sprowadzić. Szczególnie cieszy sukces MZA, które od wielu lat wreszcie wyszło na prostą i zaczęło jakby świecić dla niej zdecydowane zielone światło, choć trzeba powiedzieć, że jest jeszcze wiele do zrobienia.

A jaki będzie ten rozpoczęty, 2009 rok?

Trzeba otwarcie powiedzieć, że nie będzie łatwy, jednak ma szansę na sukces, jeśli w znacznej części zapisze się równie udanie jak ten miniony 2008. Trzeba pamiętać, że chcąc czy nie, kryzys ekonomiczny, który powoli dopada budownictwo, przemysł samochodowy, meblarski, bankowość zawita także do komunikacji miejskiej. Być może jego dotkliwość nie będzie aż tak poważna jak w wyżej wymienionych sektorach gospodarki, ale będziemy go odczuwać. Dopadnie każdego z nas bardziej lub mniej. Na pewno jego skutki odczują ci najubożsi,

żyjący dzisiaj dosłownie z ołówkiem w reku, od pierwszego do pierwszego. Nie tylko emeryci, rodziny wielodzietne, ale także młodzi ludzie, dopiero startujący do dorosłego, samodzielnego życia. To im, znowu odsunięto na bliżej nieokreśloną przyszłość możliwość uzyskania własnego mieszkania, urządzenia się zgodnie z własnymi planami, marzeniami. Coraz droższe kredyty, coraz większe trudności w ich uzyskaniu odsuną marzenia na plan dalszy. Trudne kredyty będą również dla przedsiębiorstw. Już odczuwalny spadek produkcji spowoduje mniejsze wpływy z podatków a te nie będą mogły zasilić kas samorządów, które finansują między innymi komunikację. Mniejsza produkcja, to także regulacja cen w wwyż, aby pokryć straty firm. Pozornie, dziś tani olej napędowy może w każdej chwili skoczyć gwałtownie wwyż, gdy producenci ropy przykręcą kurki chcąc powstrzymać spadek cen na ich produkt.

Można powiedzieć, że prognozy na jutro nie są optymistyczne i co najgorsze, nikt nie potrafi powiedzieć, ile ta niekorzystna sytuacja potrwa. Dlatego też, już dziś musimy sobie uzmówić, że tylko razem, w jednej, silnej stabilnej organizacji jesteśmy w stanie przetrwać najgorsze. Musimy się wzajemnie wspierać, rozumieć się nawzajem i najważniejsze - pomagać, podtrzymywać na duchu. Musimy być uczuleni na ludzką krzywdę, zapobiegać jej. Minimalizować jej negatywne, demobilizujące skutki. Musimy wsłuchiwać się w głosy naszych koleżanek i kolegów z miejsca pracy i wychodzić z konstruktywną pomocą. Nie możemy zapominać o tych, którzy czasami przez swoją skromność, nie potrafią się upomnieć o swą godność.

Na pewno w tym roku Związek Zawodowy Pracowników Komunikacji Miejskiej,

jak zawsze będzie przychodził każdemu z pomocą. Wysłucha każdego głosu nie tylko proszącego o pomoc, ale również oferującego konkretną pomoc, rozwiązanie trudnych spraw. Będzie jednoczył nie tylko swoich związkowców, ale również tych wszystkich, którym razem ze związkowcami z ZZPKM po drodze.

Działacze z Zarządów Oddziałowych zawsze będą najbliższą sprawą ważnych i do nich zawsze można się zwrócić z prośbą o pomoc czy rozwiązanie trudnej sprawy. To właśnie oni, są najbardziej wyczuleni na ludzką krzywdę i nie pozostawiają żadnej sprawy własnemu biegowi. Warto o tym pamiętać, szczególnie teraz, gdy właściwie nie wiemy do końca, co nas czeka.

Dobrze, że MZA i TW weszły w ten trudny okres jako firmy stabilne, z przyszłością. Jednak musimy pamiętać, że jesteśmy ich współgospodarzami i od tego jak będziemy gospodarować zależy ich kondycja finansowa, kapitałowa. Trzeba mieć nadzieję, że nasz wkład pracy zostanie dostrzeżony i we właściwym czasie zostanie odpowiednio wynagrodzony.

Idzie czas wielu wyrzeczeń, oszczędności, rezygnacji z wielu planów, ale tylko razem jako jedna, wielka rodzina związkowa jesteśmy w stanie przetrwać najgorsze. Pamiętajmy – trzymajmy się razem. Historia już wielokrotnie pokazała, że wspólnota jest siłą napędową ku lepszej przyszłości i zawsze po trudach jest lepiej.

Pamiętajmy, w naszym związku – ZZPKM – jest siła. Razem zrobimy więcej. Osobno, na własną rękę – nasz trud, wysiłek może zostać zmarnowany.

Warszawa styczeń 2009 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

Z prac Rady Nadzorczej TW

Wypełniając swój obowiązek, jako członka Rady Nadzorczej TW, który został mi powierzony poprzez mandat zaufania załogi TW, chciałabym się podzielić kilkoma informacjami. Myślę, ważnymi i mówiącymi, że nasza firma rozwija się i dba o swój największy kapitał, jakim są ludzie w niej pracujący.

Na pewno, wszystkich zatrudnionych ucieszy fakt, że w tym roku czeka nas podwyżka płac. Może nie taka, na jaką byśmy liczyli, ale w sytuacji, gdzie wiele firm odczuwa stagnację, czy nawet tendencje spadkowe, w TW sytuacja jest stabilna. Stabilna na, tyle, że można spokojnie patrzeć w przyszłość.

A trzeba powiedzieć, że na sytuację zapracowaliśmy wszyscy przez miniony okres.

Na pewno, wieloletni plan zakontraktowanych przez „miasto” usług komunikacyjnych wykonywanych przez TW, wpływa na kondycję firmy i jej plany na przyszłość. I tutaj trzeba powiedzieć, nieskromnie, że miały w tym udział związki zawodowe (ZZPKM i NSZZ „Solidarność”), które jako współgospodarz, poczuwają się do odpowiedzialności za firmę i ludzi w niej pracujących. Jako współgospodarz czują specyfikę i złożoność problematyki, a to nie bez znaczenia przy konsultacjach, uzgodnieniach.

Na jednym z ostatnich posiedzeń Rady Nadzorczej rozmawiano o planie gospodarczym Spółki i możliwościach zwiększenia wynagrodzeń dla pracowników. Już dziś możemy powiedzieć, że po dość ostrej dyskusji, w tym roku wzrosną płace średnio o 5 procent na jeden etat. Nie należy tego rozumieć jako standard dla każdego zatrudnionego. Jak na razie mówimy o średniej na etat. Inną, nie mniej istotną sprawą, szczególnie dla motorniczych, jest wiadomość, że w tym roku Spółka TW w najbliższych dniach ogłosi przetarg na dostawę klimatyzatorów do tramwajów. Wreszcie zostanie spełniony jeden, od wielu lat zgłaszany przez związki, z postulatów o poprawę warunków pracy motorniczych. Nie tylko w sezonie letnim, ale również zimowym, albowiem klimatyzatory mają działać dwukierunkowo, chłodzić i grzać. Myślę, że tegoroczna dostawa klimatyzatorów, definitywnie rozwiąże, palący od wielu lat, problem.

Trudno tutaj powiedzieć o wszystkich sprawach, które są poruszane podczas posiedzeń Rady Nadzorczej, ale jedno mogę powiedzieć, że firma jest w dobrej kondycji finansowej i ma śmiałe plany na rozwój w najbliższych latach. Jeśli uda się je zrealizować w zakładanym planie, to za kilka lat, TW będą miały niepodważalną pozycję na warszawskim rynku komunikacyjnym. A dobra pozycja, to niezła kondycja finansowa, która pośrednio na pewno przełoży się na zarobki pracowników i związanie ich z firmą.

Jako przedstawiciel załogi niejednokrotnie to poruszam podczas obrad, że bez oddanej, zadowolonej załogi, trudno zre-

alizować nawet najbardziej śmiałe plany rozwoju. Muszę powiedzieć, że te sprawy dostrzegają także inni członkowie Rady Nadzorczej, co nie bez znaczenia przy trudnych tematach. Jednym z nich są sprawy płacowe, ale nasz głos, przedstawicieli załogi, jest słyszalny i zawsze jest odbierany ze zrozumieniem.

Wszystkich zainteresowanych szczegółami pracy Rady Nadzorczej zapraszam do bezpośrednich rozmów. Jak zawsze jestem dostępna pod numerem telefonu (022) 631 42 72 lub w siedzibie ZZPKM przy Siedmiogrodzkiej jak również czekam na zapytania skierowane pocztą elektroniczną zzpkm@tlen.pl

Jolanta Królak – styczeń 2009 rok.



Przepraszamy, ale to nie tak

Artykuł, „Co oznacza skrót – ZTM” wywołał sporo emocji, co może cieszyć autora, ale jednocześnie smuci, że nie został odczytany w prawidłowym kontekście i zrozumieniu.

Otóż nie miał on na celu obrażanie ludzi z Pragi ani samej dzielnicy, co sugerowali czytelnicy po wyrwaniu jednego zdania z całości treści a jedynie wskazywał, jakimi kategoriami mogą, ale nie muszą, myśleć pomysłodawcy zmian motorniczych na pętlach tramwajowych umiejscowionych między innymi na Pradze, szczególnie w rejonach, gdzie nie ma ekspedycji.

Niestety, tak się niefortunnie zdarzyło, że podczas „łamania gazety” (skład), tekst kończył się zdaniem, które wywołało pewne emocje. Gdy przeczyta się całość tekstu, ten zamieszczony w gazecie i na stronie internetowej, można wówczas zrozumieć, jak to się mówi, – co autor miał na myśli. Na pewno nie chciał obrażać mieszkańców Pragi, a jedynie wskazywał, że wielu decydentów kieruje się nieprawdziwymi stereotypami i myśli, że skoro

pętla jest na Pradze, to nie warto tam budować ekspedycji i dbać o nią, bo to jakby nie Warszawa. A jak już, to ta mniej wartościowa.

A swoją drogą, odsyłam do całości tekstu zamieszczonego na stronie internetowej (www.zzpkm.waw.pl), bo wówczas całość tekstu pokazuje zupełnie, co innego. Myślę, że nie będzie kłopotu z wydrukowaniem go w całości (można poprosić kogoś, kto ma dostęp do Internetu o wydrukowanie) i wówczas sens zamieszczonych zdań i słów zmieni swoje znaczenie.

Co prawda nie czuję się winnym, ale z pokorą przepraszam, że nie zostałem zrozumiany tak jak chciałem.

A na przyszłość, zawsze w sprawie wątpliwości polecam swoją osobę, gdy zajdzie potrzeba wyłuskania prawdziwych intencji autora, (co autor miał na myśli). Adres mailowy w stopce każdej gazety. Również można swoje wątpliwości zamieścić na stronie w dyskusji na forum. Na pewno odpowiem i wyjaśnię.

Wiwo w styczniu 2009 roku





Związkowym okiem

Coraz więcej mediów zaczyna komentować pracę motorniczych i kierowców autobusów, nie po to aby ukazywać nasze problemy lecz po to aby ukazać jacy jesteśmy nieprofesjonalni. Sypią się na nas zewsząd skargi za kiepską obsługę pasażerów za chamstwo, za coraz więcej wypadków gdzie mnożą się ranni. Mówią o nas coraz gorzej a nasi firmowi rzecznicy prasowi i przedstawiciele pracodawcy potwierdzają tylko te informacje zapowiedziami o surowym karaniu. Jako kierowca autobusu pracuje w MZA 18 lat, oczywiście zdarzają mi się obcierki, i lekkie puknięcia z winy mojej lub kierowcy „obcego” bo takie są po prostu nasze realia ale nigdy nie przytrafiło mi się nic tak poważnego gdzie ucierpiałbym ja lub inny człowiek. Wszystko przed tobą pomyślcie i ja też, dlatego boje się coraz bardziej szczególnie wtedy gdy widzę takie zdarzenia w mediach. Od 18 lat na dyspozytorni czy ekspedycjach słucham i rozmawiam na tematy ruchu, pasażerów czy ZTM-u, sami lepiej wiecie o czym się tam gada, w tych samych miejscach wiszą opisy i zdjęcia z wypadków no i oczywiście apele pracodawcy o rozwagę czy dbałość o tabor. Słucham więc opowiadań, czytam te ogłoszenia, patrzę na zdjęcia i zaczynam kombinować, że nam nikt nie powie wprost : frajerzy nie gnajcie tak, olejcie rozkłady jeśli są do kitu ponieważ nie może tak powiedzieć ale może napisać „ macie przestrzegać przepisów wewnętrznych i zasad ruchu drogowego”. Jeśli nie kojarzycie o czym

mowa to powinniście jak najprędzej zerknąć do kodeksu ruchu drogowego - ruch miejski. Nie róbmę z siebie kretynów, nie gnajmy, nie szarpmy się, pasażer i tak ma nas w d...Jechać płynnie, z prędkością jaką taką lecz bezpieczną dla was i innych, nie przycinać drzewami (wiem, że trudno sam przycinam jak się spieszę bo nie mam czasu patrzeć więc luzik !) Wiem, powiecie o mnie następna mądrała chce uczyć ale pomyślcie, jeśli wszyscy się zaczniemy opóźniać 20-30minut nie ma możliwości aby ZTM nie zmienił czasów rozkładów - Warszawiacy ich zakraczą w skargach. Tak naprawdę to my dajemy dowody na to, że możemy się wyrabiać w czasie bezmyślnie ułożonych rozkładów jazdy ale zbieramy w nagrodę cały syf ruchu warszawskiego i nerwicę w naszym organizmie. Kiedy usiądziecie już sami w kabinie tramwaju lub autobusu pomyślcie czy warto się tak wyrwać - szybko, szybciej, zawał, wylew...Może pomyślcie o mnie mądrała i cwaniaczek, następny do nauczania a nie do roboty ale spójrzcie w telewizory i zdjęcia gazet : Plac Narutowicza albo przejazd kolejowy i linia 710.

pozdrawiam

Kier. nr. 577 ZSIP MZA Sp. zo.o.

Mariusz Podsiedlik

Kamery w Solarisach

We wcześniejszych numerach „Rozdroży” i „Syrenki” czytaliśmy o nowych systemach wyświetlaczy do autobusów Ikarus, które niewątpliwie miały popra-

wić widoczność numeracji i w dzień i po zmierzchu. Nietylko nasze związkowe gazetki pisały o tej nowince bo w innych gazetach miejskich doczytałem się, że koszt wsadzenia jednego takiego systemu w starego gruchota to 16-18 tys. zł. Mam nadzieję, że ta kwota to pomyłka dziennikarska bo wsadzenie tak ogromnych pieniędzy w ten bubel byłby naprawdę porażką. Kiedy jadę sobie przez miasto swoim autobusem i widzę jadący z naprzeciwka Ikarus z nowym wyświetlaczem, nieważne czy jest jasno czy zmierzcha i tak nie mogę rozpoznać jaka to linia, pytałem się już potencjalnych pasażerów oczekujących na przystankach na swoje autobusy czy poczuł zmianę na lepsze - bez komentarza. Wydaje mi się, że można było tylko trochę podnieść jasność oświetlenia kaset dekoracyjnych z przodu i z tyłu autobusu i problem z głowy, ale ktoś miał lepszą koncepcję na wydanie pieniędzy w momencie gdy można przeznaczyć je na potrzebniejsze podzespoły choćby do naszych starszków Ikarusów. Co do nowinek w komunikacji autobusowej to pewnie zauważyliście kamery w nowo sprowadzonych Solarisach, mnie najbardziej chodzi o kamery umieszczone przy przedniej szybie. Będą przydatne przy ustalaniu przyczyn kolizji dlatego myślcie o zachowaniu odległości i o ABS bo po kolizji z waszej winy przy tej kamerze poczujecie się jak ze ściągniętymi majtasami.

Okiem „SIP-owca”

Kochani ! Od jakiegoś czasu MZA posiada system szybkiej łączności pojazdów z Centr. Nadzoru Ruchu i co więcej ten system zaczyna coraz lepiej działać. Ponieważ jako kierowca autobusu uczestniczę w wielu atrakcjach miejskiego bajzlu nie odmawiam sobie przyjemności testowania tego urządzenia. I tak zgłaszam problemy z pijanicą śpiącym na podłodze mojego wozu, problem niedziałającej sygnalizacji świetlnej na Rondzie „Ziutka” no i to, że „Złotowa” parkuje w taki sposób, iż kierowca 15 metrowego Solarisa z linii 117 na Wilanowie za cholerę nie może przejechać. Pomyślcie sobie : pogadać można, ale co ONI na to? A oni zgłaszają te moje historie do Straży Miejskiej lub ZDM lub pogotowia świetlnego o naszym po-

gotowiu techn. nie wspominam, bo to normalne. Słowem nie używam swojej komory i oszczędzam kasę ! Jako Zakładowy SIP dowiadywałem się czy kierowcy korzystają z systemu, więc tak i to coraz częściej ! Czasami są to zgłoszenia małoistotne dla MZA, że na przystanku leży przewrócony kosz albo słupek jest przekrzywiony, ale w większości zgłoszenia kierowców pomagają nam w ruchu a czas interwencji radiowozów i pojazdów technicznych został w stopniu poważnym skrócony. Zdarzają się też przypadki przesyłania przez kierowców ważnych wiadomości dla członków rodziny w momentach gdzie pada komórka a telefonu stacjonarnego jak na lekarstwo. Używajcie systemu łączności byle nie do dupereli, lecz do ważnych

powiadomień, nie zrażajcie się tym, że czasami operator się nie zgłasza od razu, jeśli tak jest to ponówcie wezwanie, na pewno się ktoś odezwie. Jeśli jesteście nastawieni sceptycznie do używania systemu, to trudno, ale nie próbujcie go odłączać pod żadnym pozorem a już na pewno nie niszczyć go, bo działa on w systemie GPS i można odczytać, kiedy został odłączony i w którym miejscu. Jeśli się okaże, że został wyłączony poprzez wyrwanie z urządzenia przewodu, to możecie się spotkać z brakiem pozytywnego podejścia swojego pracodawcy w tej sprawie. Awarie systemu powinno się zgłaszać po zjeździe na zajezdnię podczas wykonywania czynności OC.

ZSIP/Kier.577

Mariusz Podsiedlik

Jubileusz trzydziestolecia

Ponad 60 pracowników naszej firmy obchodziło jubileusz trzydziestolecia pracy w stołecznej komunikacji. 13 grudnia podczas specjalnie zorganizowanej uroczystości wszyscy otrzymali specjalne listy i prezenty od Zarządu Spółki.

Tegoroczna uroczystość jubileuszowa odbyła się w Teatrze Capitol przy placu Bankowym. Honorowymi gośćmi poza jubilatami i kadrą kierowniczą Spółki i kierownictwem zakładowych związków zawodowych, pojawili się przedstawiciele urzędu miasta, Zarządu Transportu Miejskiego oraz prezes Tramwajów Warszawskich Krzysztof Karos, którzy składali gratulacje naszym pracownikom za trzydzieści lat służby dla Warszawy. Błogosławieństwa udzielił europejski duszpasterz pracowników firm transportowych.

W czasie uroczystości dla naszych jubilatów wystąpił ze swoim programem znany aktor Emilian Kamiński, a korzystając z okresu świątecznego wysłuchaliśmy koncertu kolęd i pieśni bożonarodzeniowych w wykonaniu chóru Surma.

Każdy z przybyłych jubilatów otrzymał osobiste wyrazy uznania od Prezesa Zarządu Mieczysława Magierskiego oraz Członka Zarządu ds. Operacyjnych Jerzego Wielgusa. Były też specjalne listy gratulacyjne i szwajcarskie zegarki. Na koniec dla jubilatów mieliśmy dodatkową niespodziankę – wspólne pamiątkowe zdjęcie z Zarządem.



Lista osób nagrodzonych:

Borzęcki Roman
Dziewicki Andrzej
Pakuła Zbigniew
Krasowski Leszek
Zielski Leszek
Jaśkowski Janusz
Gontarczyk Tadeusz
Wojciechowski Krzysztof
Skolimowski Mirosław
Barcik Wiesław
Sasanka Roman
Wołoszyk Krzysztof

Kurkus Andrzej
Stępień Mirosław
Szarek Sylwester
Wójcik Marek
Milewski Marek
Puchniarz Janusz
Hertel Roman
Wysocki Stanisław
Gemza Sławomir
Pindor Jerzy
Gawroński Marek
Nowakowski Leszek
Kosiński Włodzimierz
Pietkiewicz Marek
Uliasz Andrzej
Kawałowski Stanisław
Lewandowski Czesław
Majchrowski Andrzej

Owczarczyk Mirosław
Piech Krzysztof
Radziwonka Marian
Węgrzynowski Jan
Borzyński Ireneusz
Górka Ryszard
Kościelniak Andrzej
Kowalczyk Piotr
Gaca Stanisław
Gwiazda Tadeusz
Adamczyk Erazm
Mańczyk Piotr
Dobrogocki Andrzej
Gołębiowski Krzysztof
Karczmarczyk Anna
Kurdej Andrzej
Roman Waldemar
Pielach Sławomir
Szczurowski Robert
Zep Teresa
Gorczyca Urszula
Rosolski Michał
Ścibisz Kazimierz
Krupińska Genowefa
Wawrowski Roman
Kęsik Edward
Łapiński Lech
Kmit Zbigniew
Krupińska Wanda
Aleksandrowicz Jacek
Sobierajska Barbara



Na koniec milej uroczystości wspólne zdjęcie pod sztandarem MZK, w którym wielu jubilatów zaczynało pracę
foto: A. Stawicki MZA

MZA mają już 15 lat



Bieżący, 2009 rok, jest rokiem jubileuszu 15-lecia działalności Miejskich Zakładów Autobusowych (MZA), które powstały po podziale Miejskich Zakładów Komunikacyjnych (MZK) na MZA i Tramwaje Warszawskie (TW). Miało to miejsce dokładnie 1 marca 1994 roku. Wówczas,

15 lat temu, MZA były zakładem budżetowym. Jako Spółka prawa handlowego MZA zaczęły funkcjonować w 2003 roku. Piętnaście lat działalności, to jakby nie patrzeć, kawałek historii. Różnej, nie tylko usłanej laurami i sukcesami. Warto przypomnieć sobie tych piętnaście lat. W kolejnym numerze chcielibyśmy przypomnieć najważniejsze daty i wydarzenia z piętnastoletniej historii Miejskich Zakładów Autobusowych.

Zapewne podczas wielu spotkań z okazji 15-lecia będzie jeszcze niejednokrotnie okazja porozmawiać o tych minionych latach. Powspominać ludzi, którzy ją budowali. Zapewne i na łamach Biuletynu nie zabraknie wspomnień byłych i obecnych pracowników na temat tego, co działo się w firmie. Być może wraz ze wspomnieniami odnajdą się zapomniane

fotografie, dokumenty, które warto, aby zachowały się dla przyszłych pokoleń i ukazywały, że MZA to jednak solidna, z wieloletnimi tradycjami, firma miejska. Firma, która, niejednokrotnie, nawiązuje w swym dzisiejszym działaniu do prawie 100 letniej tradycji komunikacji autobusowej w Warszawie (rok 2010 będzie rokiem 90-lecia działalności regularnej komunikacji autobusowej). Zwracamy się, więc z prośbą o nadsyłanie wspomnień, anegdot i fotografii. Najciekawsze opublikujemy w kolejnym numerze biuletynu.

Czekamy na wspomnienia, które prosimy przysłać do Działu Marketingu MZA do Adama Stawickiego. Osobiście, pocztą lub pocztą elektroniczną (e-mail) adam.stawicki@mza.waw.pl

ww.

Pochwały dla kierowców MZA

Jakże miło było jechać dzisiaj (10 grudnia 2008) autobusem linii 170 nr 4751 o godz. 7.00 z kierowcą, który umie jeździć po zakorkowanej Warszawie. Wie kiedy przyspieszyć, kiedy sprawnie wyminąć, kiedy ominąć, etc. Jeżeli jest konkurs na najlepszego kierowcę to zgłaszam w/w. (Kierowca nr sł. 514 otrzymał pisemną pochwałę z wpisaniem do akt)

Warszawa jest miastem trudnym do jazdy samochodem, tym bardziej autobusem, na szczęście są bardzo dobrzy kierowcy, którzy potrafią bezpiecznie i sprawnie kierować autem. Chciałbym wyróżnić kierowcę autobusu linii 401 nr 5507 z

dnia 5 grudnia 2008 ok. godz. 11. Bardzo byłbym wdzięczny jeśli moje gratulacje dotarłyby do kierowcy, oby więcej takich osób pracowało w MZA, a podróż za każdym razem byłaby przyjemna i szybka (Kierowca nr sł. 836 otrzymał podziękowania od kierownika zakładu)

Chciałabym wyrazić uznanie dla kierowcy autobusu linii 723 (kierowca pojazdu nr 5737 z dnia 27 listopada, godz. 10.47 przystanek Lwowska w kierunku Warszawy). Wykazał się on wyjątkową uprzejmością, życzliwością, oraz niewątpliwą kulturą osobistą w trakcie wykonywania swojej pracy. Życzę MZA oraz sobie i

innym pasażerom jak najwięcej takich kierowców. (Kierowca nr 193 otrzymał pochwałę od kierownika zakładu)

W piątek w godzinach wieczornych jechałem linią 182 z

przystanku Rzymowskiego w kierunku Witolina (odjazd o 17.32, nr pojazdu 4940). Na przystanku Telewizja wysiadł młody niepełnosprawny chłopak na wózku inwalidzkim. Nawet poruszanie się na tym wózku sprawiało mu widoczną trudność. Kierowca opuścił klapę ułatwiającą wyjazd i sam nieproszony pomógł temu chłopakowi opuścić autobus. Ja wiem. Że to są standardy pracy kierowców, jednak jeżdżąc komunikacją miejską w Warszawie już osiem lat tylko raz widziałem jak kierowca opuścił tę specjalną klapę dla wózków. Nigdy natomiast nie widziałem, żeby któryś z kierowców pomagał niepełnosprawnemu. To budująca postawa, sądząc po reakcji innych pasażerów, oni także nie spotykają się z tym na co dzień. Byłoby dobrze, gdyby firma doceniła pozytywne wzorce reprezentowane przez jednego z jej pracowników. (Kierowca nr 608 otrzymał pochwałę od kierownika zakładu)

Chciałabym bardzo serdecznie podziękować kierowcy autobusu linii 180 (numer 8117 odjeżdżającego o godzinie 15.58 z przystanku Powązkowska w kierunku Wilanowa – 1 listopada 2008) za sprawną reakcję na zasłabnięcie młodej pasażerki pojazdu. Postawa kierowcy – zaangażowanie w sytuację zrobiły na mnie ogromne wrażenie. (Pismo pasażerki trafiło do akt kierowcy nr sł. 62



Uroczystość jubilatów umilił koncert kolęd w wykonaniu zakładowego chóru „Surma”
foto: A. Stawicki MZA

Autobusowa orkiestra

Miejskie Zakłady Autobusowe po raz kolejny miały swój udział w zbiorce pieniędzy na Wielką Orkiestrę Świątecznej Pomocy. Podobnie jak w zeszłym roku przekazaliśmy przedmioty związane z komunikacją na licytację organizowaną przez Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej. W aukcji poza MZA uczestniły Zarząd Transportu Miejskiego i Tramwaje Warszawskie. Dochody z licytacji przyniosły w sumie ponad osiem tysięcy złotych i były o dwa tysiące większe niż w zeszłym roku. Oprócz tego autobus Solaris Urbino 18 należący do MZA woził w niedzielę od godziny 8 rano do pierwszej w nocy wolontariuszy Orkiestry do gmachu TVP przy ulicy Woronicza. Nasz pojazd zamienił się niemalże w prawdziwy transportowiec orkiestry - jeździło nim kilkuset wolontariuszy przewożących puszki z pieniędzmi, banery i inne atrybuty orkiestry. Szefostwo fundacji Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy wystosowało do MZA oficjalne podziękowanie za wsparcie dzieła ratowania dzieci chorych na raka. Zapewniamy, że nie tylko w przyszłym roku, ale do końca świata i o jeden dzień dłużej będziemy wspierali dzieło orkiestry.



Trochę historii, nie tylko MZA (5)

W poprzednim odcinku historii warszawskiej komunikacji autobusowej dotarliśmy do 1935 roku. Trzeba powiedzieć, że był to rok zwycięstwa miejskich autobusów nad konkurencją SKA (Społeczna Komunikacja Autobusowa), która przez kilka lat dokładnie i skutecznie „odbierała” pasażerów magistralnej komunikacji autobusowej.

Rok 1935 to także rok, dość dużego skoku ekonomicznego Polski po dość dokuczliwym ogólnoswiatowym kryzysie ekonomicznym, gospodarczym. Powstawały nowe fabryki, nowe miejsca pracy a przez to poprawiało się mieszkańcom w portfelach, co było nie bez znaczenia, także dla

rozwoju komunikacji miejskiej. Bogatsi mieszkańcy częściej korzystali z komunikacji zbiorowej, a ta mając większy dochód śmiało patrzyła w swoją przyszłość. Planowano duże zakupy nowego, nowoczesnego (dzisiaj byśmy powiedzieli pojazdy z najwyższej półki) taboru, rozwoju linii i wychodzenia z nimi coraz bardziej za miasto, gdzie intensywnie rozbudowywały się podwarszawskie miejscowości (Okęcie, Włochy, Bemowo, Wilanów, Wawer, Anin, itd.).

Jakby „śmiertelnym ciosem” dla SKA było zdublowanie tras przez magistralne autobusy na najbardziej dochodowych li-

dok. str. 8



Trochę historii, nie tylko MZA (5)



Autobus Chevrolet na Placu Krasińskich
Ze zbiorów Archiwum Dokumentacji Mechanicznej

niach (Pl. Wilsona – Os. Zdobywc Robotnicza oraz Pl. Unii Lubelskiej – Chelmska). Walka na trasach była dość zacięta i często bez pardonu. Głównym argumentem w walce o pozyskanie pasażera była cena biletu i jakość świadczonych usług (większy komfort podróży, punktualność a także kultura obsługi pasażera). W magistrackich autobusach dbano, aby pasażer był obsługiwany jeszcze lepiej niż w znanych z kultury osobistej - motorniczych, konduktorów warszawskich tramwajów. Zawsze nieskazitelny mundur, giętkość języka, ogromna cierpliwość dla pasażera i uprzejmość przy wsiadaniu i wysiadaniu. No, przynajmniej tak zachwalano warszawskie, magistrackie autobusy. A tak naprawdę, to nie zawsze była mile widziana „giętkość języka” niektórych kierowców. Nie brakowało sprzeczek i nieporozumień a o wielu pisano w warszawskiej prasie, jednak starano się.

Wygrana batalia z SKA przyniosła nie tylko dodatkowe wpływy, ale i sporo nauczyła ówczesne władze magistrackich au-

tobusów. Nauczyła, że chcąc nie dopuścić do kolejnych strat, trzeba zainwestować w nowy tabor. W 1936 zakupiono 12 autobusów Saurer – Zawrat, wykonanych na licencji szwajcarskiej ale z zupełnie polską konstrukcją nadwozia, wykonaną przez PZInż. w podwarszawskich Czechowicach (dzisiejszy Ursus – więcej o tej konstrukcji pisałem w poprzednim odcinku). Jednak nie sprawdziły się na wąskich ulicach Śródmieścia, między innymi ze względu na swoje gabaryty (zbyt potężne, za długie, itd.). W związku z tym postanowiono szukać innych rozwiązań i innych autobusów. Celem przestawiania najlepszych dla Warszawy autobusów zakupiono 4 autobusy wiodących w 1936 roku producentów. Wśród nich autobus Mercedes – Benz, Henschell oraz Chevrolet.

Pojawienie się autobusów produkcji innej niż polska, wywołało sporo krytyki Warszawiaków, którzy dawali jej swój upust na łamach niemal wszystkich gazet codziennych czy branżowych, poświęconych motoryzacji. A trzeba powiedzieć, że naj-

bardziej krytyczne były w gazetach skierowanych do fachowców z branży – przemysłowców, fabrykantów, mechaników, kierowców. Niemal „grzmiano” w nich, że oto znowu jest zмова bogatych, aby niszczyć odradzający się polski przemysł samochodowy po kryzysie. Postulowano, aby doskonalić polskie rozwiązania.

Taki niezbyt przychylny stosunek Warszawiaków do testowanych autobusów zmusił władze magistratu do powstrzymania się od zakupów kolejnych autobusów celem przetestowania. Być może dlatego, nie pojawiły się następne modele autobusów, choć między innymi francuskie firmy (Renault, Somua późniejszy Chausson) mocno były zainteresowane dostarczeniem, nawet bezpłatnie swoich wozów, co było wtedy dość unikalne.

Najbardziej pozytywne opinie fachowców od komunikacji i Warszawiaków uzyskał autobus Chevrolet EFD 183 FS, który aby pogodzić wszystkich zaczął w 1937 roku powstawać w polskich zakładach. Podwozie produkowano w Towarzystwie Przemysłowym Lilpola, Raua i Löwenstaëna, a nadwozie w Zakładach Przemysłowych „Bielany” S.A. Obie firmy miały swoje siedziby w Warszawie. Warto dodać, że zakłady Lilpola produkowały także pociągi, które obsługiwały warszawską linię średnicową od Otwocka poprzez Dworzec Główny do Pruszkowa a później do Grodziska Mazowieckiego. Obie firmy miały dość poważny wkład w rozwój warszawskiej komunikacji zbiorowej.

W sumie do września 1939 roku wyprodukowano około 60 sztuk Chevroletów. Można je było jeszcze zobaczyć w 1949 roku w ilości 3 sztuk, które prawdopodobnie powróciły do Warszawy z Krakowa, do którego część z nich trafiła po 1939 roku.

W sumie na 1 września 1939 roku po Warszawie kursowało 130 autobusów i planowano dalsze zwiększenie ich ilości jednak było to uzależnione od rozbudowy warszawskich ulic, które zaledwie w 10 procentach posiadały nawierzchnie asfaltowe a w dalszych 30 wykładane kostką. Reszta warszawskich ulic były to nawierzchnie wykładane brukowcem „kocie łby” czy nawet gruntowe. Dopiero Prezydent Starzyński w połowie lat 30-tych rysował śmiałe plany rozwoju miasta, poszerzenia ulic czy budowy nowoczesnych arterii miejskich (Trasa Łazienkowska, Wisłostrada, Żwirki i Wigury. Al. Niepodległości i inne), które miały łączyć przedmieścia ze ścisłym centrum miasta.

Reszta na stronie www.zzpk.m.waw.pl



Autobus Büssing
foto ze zbiorów prywatnych

A za oknem mróz

Mamy zimę w pełni. Śnieżną i mroźną i jak zawsze o tej porze warszawska prasa bije na alarm – pasażerowie marzną, nic nie widzą przez zamrożnięte szyby. Wokół tyle wrzawy, hałasu, jakby mroźna zima była ewenementem i takim samym zaskoczeniem jak śnieg w Kongo podczas zbioru bananów. I jak zawsze winni są kierowcy, motorniczy, którzy podobno oszczędzają na ogrzewaniu a sami w swych kabinach pływają się luksusem ciepła. I znowu MZA i TW wszystkiemu winne, że mają stary tabor, który nie sprawdzi się w zimowych warunkach, itd., itd. Jednym słowem, co roku to samo (no, nie zawsze, bo ostatnio kilka zim z rzędu było łaskawszych, to i temat dyżurny jakby był mniej odgrzewany).

Jednak w tej całej wrzawie szanowni redaktorzy nie zadali sobie trudu, aby przypomnieć sobie jedną z lekcji fizyki, na której, zapewne z mozołem, nauczyciel tłumaczył, co to jest resublimacja. Czyli mówiąc po polsku – tłumaczył zjawisko osadzania się w szronu (pary wodnej) między innymi na szybie. Bo wbrew pozorom w zimie, wcale nie jest mniejsza wilgotność powietrza jak w upalne, duszne dni. Naturalnym jest, że pasażerowie podczas jazdy autobusem, wydzielają dość sporo ciepłego, wilgotnego powietrza, które chciał czy nie, zawsze osiądzie na zimnej szybie bez względu na to czy jest to szyba „Ikarusa” czy nowiutkiego „Solarisa”. A im zimniej na zewnątrz, tym grubość szronu na szybie jest większa. Ogrzewanie autobusu powoduje zwiększenie się wilgotności we wnętrzu, itd., itd. Jednym słowem z prawami fizyki nie wygrasz. Trzeba przeczekać, wyczekać i przecierpieć falę ostrych mrozów i nie narzekać na stare „Ikarusy”.

Ale dziennikarze nie są od tego, aby tłumaczyć czytelnikom resublimację a jedynie od tego, aby szukać sensacji i ciągle narzekać. Podobno takie ich zajęcie. A szkoda, że ani w jednym zdaniu nie napisali o pracy kierowców, motorniczych, mechaników w tych trudnych mroźnych dniach. Nie napisali, że często pracują w warunkach powietrza poniżej „0” stopni Celsjusza (otwarte, nieszczelne drzwi hal napraw, nieustanne przeciągi, itd.). Nie napiszą o „radości poranka”, kiedy motorniczy, kierowca wsiada do tramwaju, autobusu na placu postojowym nad ranem, gdy temperatura w nocy była bliska -20 stopniom. Nie napiszą o trudzie ich pracy, gdy ulice śliskie, nieprzejezdne, zastawione między innymi „przez roztropnych kierowców”, którzy zapomnieli o swych akumulatorach. Dlaczego nie apelują, aby zostawili swoje „auteczka” pod domem i skorzystali z komunikacji miejskiej? Jakoś, nigdzie nie mogłem się doczytać troski dziennikarzy nad pasażerami i pracownikami komunikacji miejskiej. Ale, po co mieli pisać, przecież to „nielotne” tema-



ty, łatwiej szukać dziury w całym i wymyślać „tanie” sensacje.

Dlatego też kierowcy, motorniczowie zamiast wysłuchiwać kąśliwych uwag pasażerów powinni wypisać na tabliczkach hasło – „Drogi pasażerze – zamarza ci szyba, nic nie widzisz, to tylko efekt resublimacji”. Efekt murowany, wielu pasażerów ze wstydem opuści głowę i przestanie narzekać a inni będą szukać odpowiedzi w internecie lub mądrych książkach z fizyki. Po zaczerpnięciu odpowiedniej ilości wiedzy, prawdopodobnie będą później tłumaczyć innym pasażerom, dlaczego zamarzały szyby w autobusach. Czyli drogą łańcuskową, chyba wszyscy Warszawiaczy, poznają to ciekawe zjawisko fizyczne i będzie po temacie. Kierowcy odetchną z ulgą a dziennikarzom jeden temat dyżurny wypadnie z portfela byle, jakich informacji.

A swoją drogą może warto by było prze-myśleć temat i zrobić coś. Np. przesłać wszystkim „fachowcom – dziennikarzom” od komunikacji odpowiednią informację, – co to jest resublimacja? Bo zapewne trudno by było oblepić wszystkie autobusy i tramwaje nalepkami – „Pasażerze wspólnie walczmy z resublimacją”. To zadanie chyba warto jednak zostawić dziennikarzom.

A póki, co, przy następnej fali mrozów trzeba znowu zacisnąć zęby i trwać, słuchając uwag pasażerów.

A dlaczego ten temat poruszamy? Ano, dlatego, że uwagi pasażerów powodują niepotrzebny stres prowadzących pojazdy, a my musimy dbać, aby pracownicy warszawskiej komunikacji wykonywali swoją pracę solidnie, sumiennie i bez stresu, który może być przyczyną wypadku.

Wiwo w styczniu 2009 roku

Czy komunikacji zbiorowej grozi kryzys?

Niestety, trzeba otwarcie powiedzieć, że coraz bardziej rozprzestrzeniający się na różne gałęzie gospodarki, jej sektory, kryzys ekonomiczny, a tym samym gospodarczy, nie ominie także zbiorowej komunikacji publicznej. Być może nie będzie on aż tak bardzo dotkliwy jak dla przemysłu samochodowego, branży meblarskiej, budowlanej, eksporterów, gdzie ogranicza się produkcję, zwalnia ludzi – jednak nie ominie wielu przedsiębiorstw transportowych. W zależności od wielkości firmy, obszaru, jaki obsługuje, własności (samorządowa, prywatna, państwowa) skutki kryzysu mogą być różne. Krótkotrwałe, długofalowe aż do zniknięcia z rynku włącznie.

Patrząc na firmy komunikacyjne obsługujące transport kolejowy, drogowy czy miejski trudno powiedzieć, które, z jakiego sektora, odczuwają najbardziej nadciągający kryzys. Podobnie jak trudno, w chwili obecnej, do-

kładnie przewidzieć, z jakiej strony przyjdzie. Czy ze strony finansowania, modernizacji taboru, budowy i rozbudowy infrastruktury czy niewydolności finansowej spowodowanej wieloma czynnikami. Ludzkim, koniunkturalnym, społecznym i innymi.

Prawdopodobnie najszybciej kryzys da o sobie znać w przewozach kolejowych, drogowych obsługiwanych przez firmy prywatne, które niemal w całości opierają swoją działalność na kredytach bankowych, leasingu czy dzierżawie, podnajęciu. Już dziś wiadomo, że będzie coraz trudniej uzyskać kredyt na dobrych warunkach (łatwe procedury, niskie oprocentowanie, wariantowość spłaty, małe zabezpieczenie), a jeśli już się go otrzyma, to będzie musiał być zabezpieczony wieloma dodatkowymi dokumentami...

Reszta na stronie www.zzpkm.waw.pl



Strażak też człowiek

18 stycznia 2009r. wchodzi w życie nowelizacja Kodeksu Pracy. Wprowadza zmianę przepisu dotyczącego bhp i p. ppoż.. Kodeks narzuca obowiązek zatrudnienia strażaka lub specjalisty p. ppoż. w każdej firmie zatrudniającej pracowników.

Osoba, której pracodawca powierzy wykonywanie czynności w zakresie ochrony ppoż., ewakuacji lub udzielanie pierwszej pomocy, musi mieć status pracownika. Niedopuszczalne jest korzystanie ze specjalistów zewnętrznych na wzór realizacji zakresu bhp).

Osoba wyznaczona przez pracodawcę musi posiadać odpowiednie kwalifikacje. Szkolenie w zakresie udzielania pierwszej pomocy przedlekarskiej jest wydatkiem w granicach 200 – 400 zł od osoby. Sporo problemów nastroić będzie skierowanie pracowników na szkolenie dające kwalifikacje do wykonywania czynności z zakresu ochrony p. ppoż. Znowelizowany Kodeks Pracy odsyła, bowiem w tym zakresie do przepisów o ochronie przeciwpożarowej. Zgodnie z nimi wykonywanie w/w czynności wymaga

ga kwalifikacji, co najmniej inspektora do ochrony przeciwpożarowej. Kwalifikacje dają kursy trwającego, co najmniej 80 godzin zakończonego egzaminem, który kosztuje około 1500 zł. Państwowa Straż Pożarna organizujące takie szkolenia nie posiada aktualnie miejsc na kursach. Jest jasne, biorąc pod uwagę ilość firm w kraju, że w najbliższym czasie nie będzie możliwości zaspokoić zapotrzebowania na wspomniane kursy.

Pracodawca może też zatrudnić wykwalifikowaną osobę, np. zawodowego strażaka. W tej sytuacji koszt firmy będzie zależał od warunków wynagrodzenia z zatrudnianą osobą.

Zatrudnienie pracownika o odpowiednich kwalifikacjach wydaje się być rozwiązaniem mało realnym, trudnym do zrealizowania i bardzo kosztownym. Konsekwencją zaś złamania zapisu Kodeksu Pracy jest przewidziana sankcja za złamanie zasad bhp zagrożona karą od 1 do 30 tys. zł.

A może ustawodawcy chodzi o innego strażaka, szczególnie po ostatnich pro-

testach związkowców pod Sejmem RP? Może miał na myśli „gaszenie” społecznych ognisk zapalnych? Być może napatrzyli się posłowie z okien Sejmu na palące się opony i postanowili jak najszybciej coś w tej sprawie zrobić? Zawsze lepiej „gasić gorące głowy i zapal” w zakładzie pracy niż pod Sejmem. Coś tym musi być, ale jak na razie, to wygląda na to, że nasi posłowie chyba najpierw muszą zatrudnić u siebie więcej strażaków, bo naprawdę coraz mocniej im dymią głowy, nad takimi bułkami i zawsze może z tego wybuchnąć niezły ogień.

Śmiechy, śmiechami, ale jak wspomniany powyżej zapis nie ulegnie poprawie, to trzeba się spodziewać istnej inwazji strażaków na tramwajowe, autobusowe zajezdnie a być może także konieczność uzupełnienia każdej z brygad w autobusie i tramwaju – strażakiem, bo przepis mówi o stanowisku pracy, a autobus, tramwaj jest stanowiskiem pracy. Miejmy nadzieję, że ów przepis pozostanie jedynie „pożywką” dla kolejnych dowcipów.

Wiwo w styczniu 2009 roku

Powody do chwały?

Koniec roku, na ogół, kojarzy się podsumowaniem, tego, co udało się zrobić i z tym, co pozostało dalej w sferze planów czy marzeń. Zawsze staramy się, aby lista sukcesów była jak najdłuższa, opleciona glorią chwały w blasku fleszy i szumie medialnym. A lista tego, co nie udało się zrobić była krótka i najlepiej „szepetana”, żeby nie powiedzieć przemilczana.

Patrząc na dokonania Ministerstwa Infrastruktury w 2008 roku w dziedzinie publicznego transportu miejskiego chyba nie ma powodów do chwały. Właściwie nie zrobiono nic mimo szumnych zapowiedzi. Najważniejsze dla funkcjonowania tego sektora transportu ustawy, zarządzenia, ciągle są w fazie projektów i konsultacji. Dopiero w drugiej połowie roku, a dokładnie pod koniec sierpnia, października i listopada pojawiły się jako takie długo oczekiwane projekty konkretnych aktów prawnych. Być może jeszcze nie wszystkich, potrzebnych dla prawidłowego funkcjonowania, ale zasadnych by uznać je jako te pierwsze, spełniające rolę nadrzędnych i podstawowych dla tworzenia następnych aktów prawnych. Na pewno do takich należą projekty ustaw o publicznym transporcie zbiorowym, o prowadzących pojazdy i zmieniające ustawy o prawie drogowym i pracy kierowców, choć do pełni szczęścia brakuje jeszcze kilku innych ustaw i rozporządzeń, które gdyby były na pewno wreszcie ustabilizowały podstawy działania dla wszystkich firm zajmujących się przewożeniem osób w skali transportu zbiorowego. Wszystkich, to znaczy i tych

na drogach, na szynach, na wodzie i w powietrzu.

Mówiąc o tych brakujących należy wymienić wszystkie ułatwiające korzystanie z funduszy pomocowych Unii. Czyli upraszczające procedury pozyskiwania funduszy, ułatwiające wypełnianie ton niezbędnych formularzy, wniosków, aplikacji związanych z uzyskaniem dotacji. Wskazujących prawa współwłasności i odpowiedzialności za infrastrukturę komunikacyjną w postaci przystanków, węzłów przesiadkowych, dworców, pętli autobusowych, tramwajowych, aby nie było tak, że teren pod pętlę był własnością gminy miasta, za które są pobierane opłaty dzierżawy, a koszt utrzymania był ponoszony przez firmę transportową korzystającą z tego terenu. Niekiedy opłaty utrzymujące infrastrukturę przystankową są kilkakrotnie większe, niż zakładane w rocznym budżecie firmy. Krótko mówiąc, te i inne sprawy, na linii samorząd – firma komunikacyjna, były zawarte w ustawie o własności samorządu i współgospodarzeniu. Fakt, nie do końca powinna być dziełem Ministerstwa Infrastruktury a kilku, wśród nich Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Finansów, itd.

Gdyby taka ustawa powstała, uregulowałyby także wiele innych spraw. Na pewno uprościłaby procedury pozyskiwania terenów pod infrastrukturę komunikacyjną w postaci terenów pod nowe podstacje dla trakcji tramwajowej, trolejbusowej czy Szybkiej Kolei Miejskiej, metra. Pod nowe zajezdnie, pętle krańcowe czy coraz częściej sprawdzające się w wielu krajach –

„nocne zajezdnie autobusowe” – wydzielone pętle, na których w godzinach nocnych jest przetrzymywana część autobusów, przez co oszczędza się na przejazdach, paliwie, z zajezdni na kraniec.

Powstanie ustawy pozwoliłoby również na unormowanie spraw związanych z odpowiedzialnością samorządów za własne samorządowe przedsiębiorstwa komunikacji zbiorowej, miejskiej. Co jest zgodne z ogólnym trendem w innych krajach Unii, gdzie już dawno wyznaczono samorządy jako właściciela komunikacji zbiorowej. To tylko kilka ważnych elementów, które powinna regulować, umownie nazywana – ustawa własności i współgospodarzenia samorządów.

Inną dość ważną ustawą, rozporządzeniem dla komunikacji zbiorowej, bez której trudno mówić o normalności komunikacji, jest zbudowanie aktu prawnego umożliwiającego otrzymywanie ulg podatkowych z tytułu innowacyjności, wprowadzania nowych technologii, nie mówiąc łatwiejszym pozyskiwaniu środków finansowych na badania i wprowadzanie nowych rozwiązań. Aktu prawnego, a właściwie zbioru aktów prawnych, którymi posługują się firmy transportowe w Wielkiej Brytanii, Francji, Niemczech, dzięki którym stać je na zlecenie instytutom badawczym konkretnych prac w celu uzyskania obniżenia kosztów, zwiększenia mobilności itd. Również i w tym przypadku Ministerstwo Infrastruktury powinno współdziałać z Ministerstwem Finansów, Nauki i Szkolnictwa Wyższego, itd.

Reszta na stronie www.zzpkm.waw.pl

Wokół projektu „Ustawy o kierujących pojazdami”

Niebawem do Komisji sejmowych trafi rządowy projekt „Ustawy o kierujących pojazdami”. Kiedy odbędzie się pierwsze posiedzenie w sprawie tego projektu trudno powiedzieć, ale z tego, co wiadomo patrząc na harmonogram posiedzeń Komisji na pewno nie będzie to w styczniu 2009, a i na luty nie jest pewne czy zostanie zaplanowane. Szkoda, że tak ważny akt prawny, który wreszcie pod koniec sierpnia 2008 roku został „dopracowany” (po przeszło 2 latach konsultacji, prac nad zapisami) ciągle jeszcze czeka w kolejce do przeprowadzenia prac legislacyjnych a co dopiero mówiąc o uchwaleniu przez Sejm. Patrząc na historię legislacyjną innych ustaw, należy mieć nadzieję, że być może pod koniec przyszłego roku zacznie on funkcjonować jako prawo. Choć nie jest do końca takie pewne, bo okres ten może znacznie się wydłużyć, jeśli odpowiednie Komisje dostrzegą kilka uchybień, które, niestety, trafiły się w projekcie. Szczerze mówiąc, wolałbym, aby Komisje je dostrzegły i wprowadziły odpowiednie poprawki bez potrzeby odsyłania projektu do Ministerstwa Infrastruktury, który jest projektodawcą ustawy. Odesłanie projektu znowu odwleczę uchwalenie ustawy przynajmniej o rok lub dłużej. Chociaż odesłanie do Ministerstwa pozwoliłoby na uzupełnienie konsultacji społecznych o środowiska związane z osobami kierującymi pojazdami zawodowo.

Niestety, projekt ustawy nie został skonsultowany z Izłą Gospodarczą Komunikacji Miejskiej oraz reprezentantami kierowców, motorniczych w postaci central związkowych, nie mówiąc o reprezentantach traktorzystów, woźniców, rowerzystów, motorowerzystów, motocyklistów i innych, których ta ustawa będzie dotyczyć, a którzy są także użytkownikami dróg i jako tacy kierują pojazdami.

Prawdopodobnie poszerzenie konsultacji społecznych o w/w pozwoliłoby na uniknięcie kilku „wpadek” proponowanego projektu już na starcie w Komisjach sejmowych.

Należy mieć nadzieję, że Komisje sejmowe uzupełnią owe konsultacje poprzez zaproszenie na jedno ze swych posiedzeń reprezentantów w/w środowisk, które zostały pominięte w trakcie budowy projektu lub w najgorszym wypadku poproszą o konsultacje pisemne w trakcie prac nad poselskim projektem ustawy o kierujących pojazdami. Nie chodzi tutaj o „zadośćuczynienie” jakimś środowiskom, a jedynie o uniknięcie w chwilę po przyjęciu ustawy

niezbędnych poprawek, długich procesów proszących o interpretację zapisów czy podstawę prawną lub wprowadzenie autopoprawek, poprawek, zmian.

Mówiąc o projekcie ustawy należy przypomnieć, że właśnie środowiska związane z publicznym transportem zbiorowym były żywotnie zainteresowane powstaniem takiej ustawy jako pewnego rodzaju dokumentu uzupełniającego ustawę o publicznym transporcie zbiorowym. Obie ustawy są niezmiernie ważne właśnie dla tych środowisk, bo stanowią między innymi podstawy prawidłowego funkcjonowania transportu zbiorowego w Polsce. Postulat stworzenia takiego dokumentu był zgłaszany między innymi na spotkaniu w Łodzi w dniu 31 sierpnia 2006 roku przez związkowców i pracodawców z transportu miejskiego z ówczesnym Ministrem Transportu Bogusławem Kowalskim. Również o potrzebie stworzenia takiego dokumentu wielokrotnie rozmawiano podczas prac Komisji mieszanej (przedstawiciele pracodawców, związkowców środowisk transportu miejskiego, przedstawiciele Ministerstwa, specjaliści, konsultanci transportu zbiorowego) przy Ministerstwie Transportu podczas prac nad projektem ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Niestety, w jakimś trudnym do określenia „zamęcie” ustawa nieco zmieniła swój kształt i znaczenie. Nie znaczy to, że jest jakimś niepotrzebnym i nietrafionym aktem prawnym. Jest na pewno ważnym dokumentem, jednak niespełniającym

wszystkich oczekiwań, a niewiele potrzeba, aby za jednym „zamachem” rozwiązać dodatkowo i inne sprawy, które powinny znaleźć się w takim zapisie jak - ustawa o kierujących pojazdami. Wszak ustawa nie powinna tylko ograniczać się do uregulowania ważnej sprawy, jaką jest uzyskanie prawa jazdy, systemu szkolenia, sposobu kontroli, zatrzymania prawa jazdy i wszelkich spraw z tym związanych a powinna szerzej mówić o osobach kierującymi pojazdami. Niestety w proponowanym przez Ministerstwo Infrastruktury kształcie - ustawa w ponad 120 artykułach szczegółowo omawia sprawy związane z pozwoleniem na prowadzenie pojazdów lub jego odebraniem, a nie określa, co należy rozumieć przez prowadzącego pojazd, kto nim jest a kto nie jest i co najważniejsze nie precyzuje pojęcia pojazd lub o niektórych pojazdach nawet nie wspomina. Ot, choćby o trolejbusie, silnikowym pojeździe szynowym czy pojazdach magazynowych, które czasami wyjeżdżają poza obszar zamknięty na drogi publiczne, na które często prawa jazdy są wydawane przez zakłady pracy jako wewnętrzne dokumenty uprawniające do prowadzenia pojazdów (wózki akumulatorowe, podnośniki, itd.).

Projekt ustawy nie określa precyzyjnie pojęcia zawodowe prawo jazdy i amatorskie i związane z tym wymagania. Zapis, że zawodowe prawo jazdy (inne niż kat. „B”) można uzyskać po skończeniu 21 lat lub 24 lat nie jest zbyt precyzyjny.

Reszta na stronie www.zzpkm.waw.pl



SCANIA
Scania Polska S.A.



SCANIA
Scania Polska S.A.



SCANIA
Scania Polska S.A.



SCANIA
Scania Polska S.A.



Scania Omnilink

Ekologiczny, naturalny - dobry wybór

Zasilany etanolem wydziela do atmosfery o 90% mniej dwutlenku węgla niż tradycyjne silniki zasilane olejem napędowym

SUS

**DŁUUGI WEEKEND
BOŻE CIAŁO 2009
10.06-14.06.2009**



MRZEŻYNO



RYBIT



MIĘDZYWODZIE

**SPÓŁDZIELNIA USŁUG SOCJALNYCH
KARPACZ
GWARANTUJE UDANY WYPOCZYNEK
DLA CIEBIE
I
TWOJEJ RODZINY!!**



**CENA: 265 zł/os
(nocleg + wyżywienie)**

Pobyt rozpoczyna się 10.06 bez posiłku,
a kończy się 14.06 śniadaniem.

DZIAŁ MARKETINGU I SPRZEDAŻY
Spółdzielnia Usług Socjalnych
ul. Wał Miedzeszyński 391
03-975 Warszawa
www.sus.pl/sus@sus.pl
tel./fax: (022) 616 33 49 lub 616 33 58
poniedziałek-piątek 7.30-15.30

MAJÓWKA 2009

30.04 - 03.05.2009r.

Pomysł na wolne dni!

Międzywodzie, Mrzeżyno, Karpacz lub Rybitwy

**Cena 208 zł/os
(nocleg + wyżywienie)**

Pobyt rozpoczyna się 30.04 bez posiłku,
a kończy się 03.05 obiadem.



SPÓŁDZIELNIA USŁUG SOCJALNYCH
UL. WAŁ MIEDZESZYŃSKI 391
03-975 WARSZAWA
www.sus.pl/sus@sus.pl

Szczegółowych informacji udzieli
Dział Marketingu i Sprzedaży
(022) 616 33 49 lub 616 33 58
poniedziałek-piątek 7.30-15.30