



Rozdroża

Lipiec 2010 NR 7 (89)

Gazeta Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w Warszawie

25
ZZPKM
lat

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

Nowe prawa jazdy?

W chwili obecnej trwają prace nad kolejnym, ósmym od marca 2010 roku (data złożenia projektu), projektem ustawy o kierujących pojazdami (druk sejmowy 2879). A na dobrą sprawę od 9 lat, kiedy to wprowadzono ustawę o transporcie drogowym (6 września 2001) zmieniającą i uzupełniającą ustawę Prawo o ruchu drogowym (20 czerwca 1997). Już w 2001 roku było wiadomo, że trzeba będzie uporządkować sprawy z uprawnieniami dla prowadzących pojazdy. Jednak nie śpieszono się zbyt i odkładano sprawę na później. Dopiero przystosowanie polskiego prawa do unijnych dyrektyw przyspieszyło prace.

Jedną z wielu przesłanek bieżących prac sejmowych, oprócz dostosowania jej do wymogów dyrektywy nr 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 roku w sprawie praw jazdy (przekształcenie) oraz częściowo dyrektywy 2003/59/WE z 15 lipca 2003 w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu osób i rzeczy jest również zmiana ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym. A właściwie wyłączenie z niej Rozdziału 1 - Uprawnienia do kierowania z Działu IV – Kierujący; i stworzenie odrębnego aktu prawnego, jakim ma być ustawa.

Obecne przepisy regulujące sprawy zawarte we wspomnianej ustawie – Prawo o ruchu drogowym stały się niewystarczające i jak podkreślają wnioskodawcy (Ministerstwo Infrastruktury, Ośrodki szkolenia kierowców, itp.) są zbyt mało precyzyjne. Zatem doprecyzowano je w postaci stworzenia 122 artykułów z dotychczasowych 57 regulujących sprawę prawa jazdy (sama ustawa – Prawo o ruchu drogowym mieściła się w 152 artykułach a wśród nich także sprawy związane z kodeksem drogowym, określeniem, co to jest ruch, itd.).

Zmian jest dużo a wiele zapisów w projekcie opatrzonych jest klauzulą – ewentualność uzupełnienia w związku z pracami nad ustawą Ministerstwa Infrastruktury. A zatem końcowa wersja może posiadać jeszcze więcej artykułów i jeszcze bardziej uszczegółowić i tak już szczegółowe zapisy.

Także poruszane tutaj sprawy mogą jeszcze ulec zmianie. Jednak warto przyrzeć się jej już teraz, a na obecnym etapie



ma ponad 100 poprawek, co zapowiada, że nie szybko trafi pod obrady Sejmu RP.

Trudno je tutaj przedstawić nawet w największym skrócie, dlatego warto też wspomnieć tylko o niektórych, które są pewną nowością w stosunku do obecnych przepisów zawartych w – Prawie o ruchu drogowym,

Projekt przewiduje zawężenie pojęcia, – czym jest prawo jazdy - czyli inaczej mówiąc dokument stwierdzający posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym lub zespołem pojazdów składających się z pojazdu silnikowego i przyczepy lub naczepy.

Otóż nowe przepisy mają dopuszczać, jako ważne na terytorium RP prawa jazdy wydane za granicą, jeżeli były one uzyskane w zgodzie z Konwencją o ruchu drogowym sporządzonej w Wiedniu dnia

8 listopada 1968 roku lub wydane były w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA), . Zatem można domniemać, że prawa jazdy wydane na Białorusi, Ukrainie, Gruzji są na terenie

RP nieważnymi w przypadku, gdy ich posiadacz chce podjąć pracę, jako kierowca np. autobusu miejskiego. Może ono

jednak stać się ważne po 6 miesiącach od dnia rozpoczęcia stałego lub czasowego pobytu. Również w przypadku posiadania Międzynarodowego Prawa Jazdy wydane go zagranicą w określonych przypadkach może ono zostać uznane za nieważne, jeśli było robione poza Unią czy krajami EFTA. Konwencja o ruchu drogowym, co prawda przewiduje możliwość kierowania pojazdem w ramach tzw. tranzytu (TIR) przez kraje EFTA, ale tylko w określonych warunkach i w określonym czasie. Przeważnie są to przejazdy jednorazowe i wymagające za każdym razem uzyskanie określonego zezwolenia wymaganego prawem poszczególnych państw.

W nowych przepisach będzie aż 16 kategorii prawa jazdy (dotychczas 12). Przybędą 4 nowe kategorie: AM – upoważniająca do prowadzenia motoroweru lub czterokołowca lekkiego;

A2 – upoważniająca do kierowania motocyklem o mocy nieprzekraczającej 35 kW, motocyklem trójkołowym o mocy nieprzekraczającej 15 kW i pojazdami z kategorii AM. Dwie pozostałe nowe kategorie to połączenia kilku kategorii łącznie.

Nowe przepisy określają minimalny wiek, który należy posiadać, aby otrzymać okre-



Nowe prawa jazdy?



ślone prawo jazdy. I tak dla kategorii AM minimalny wiek to 14 lat; dla A1, B1 i T – 16 lat; dla A2, B, B+E, C1 i C1+E – 18 lat; A – 20 lat, jeżeli osoba posiada, co najmniej dwa lata prawo jazdy kategorii A2; dla C, C+E, D1 i D1 + E – 21 lat. Np. minimalnym wiekiem dla otrzymania prawa jazdy kat D (kierowanie autobusem solo) lub D+E (kierowanie przegubem) wynosi 21 lat jednak jest obwarowane przepisami szczegółowymi odnoszącymi się do ustawy z dnia 6 września 2001 i posiadają kwalifikację wstępną przyspieszoną. Wówczas mogą one prowadzić przewóz osób na liniach komunikacyjnych nieprzekraczających 50 km. W innym przypadku, aby posiadać kat. D+E trzeba mieć 23 lata.

Jak zatem widać wnioskodawcy chcą podnieść wiek minimalny na określone kategorie. Chcą również uporządkować sprawy związane z kierowaniem modnych ostatnio m. in. na prezenty pierwszej komunii, tzw. lekkich czterokołowców.

Czy zaproponowane zmiany przejdą – trudno powiedzieć, ale są słuszne i wielokrotnie zgłaszane przez Policję, użytkowników dróg i środowiska transportowców drogowych i miejskich? Ograniczenie dostępu, określonym wiekowo grupom kierowców do określonych pojazdów powinno przynieść widoczne rezultaty w postaci mniejszej ilości wypadków, których ilość ponownie wzrasta, szczególnie wśród młodych wiekowo kierowców.

Ciekawe, ale zarazem zawile jest wydawanie wg ewentualnej nowej ustawy praw jazdy. Generalnie nie będą już wydawane tzw. bezterminowe prawa jazdy. Wszystkie będą wydawane na określony czas. I tak kat. AM; A1; A2; A; B1, B + E lub T wydaje się na okres 15 lat. Jednak w przypadku kat. B wydanej po raz pierwszy wydaje się na okres 2 lat – na okres próbny. W tym okresie kierowca zobowiązany jest odbyć między 4 a 8 miesiącem, licząc od dnia otrzymania prawa jazdy – kurs doszkalający i praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym. Przez pierwsze 8 miesięcy powinien kierowca wyłącznie pojazdem oznakowanym z tyłu i z przodu okrągłą nalepką barwy białej z zielonym symbolem liścia klonowego. W okresie próbnym, przed upływem

8 miesięcy, licząc od dnia otrzymania prawa jazdy, kierującemu pojazdem zabrania się: - przekraczania prędkości 50 km/h w obszarze zabudowanym i 80 km/h poza obszarem zabudowanym, podejmowania pracy zarobkowej, czy wykonywania własnej działalności zarobkowej (przed upływem 8 miesięcy). Starosta, jako wydający prawo jazdy, może wydłużyć okres próbny, jeżeli kierowca w tym czasie popełnił dwa wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji stwierdzone prawomocnymi wyrokami sądów.

Dotychczas nie było, aż tak szczegółowe uregulowania.

Kategorię C1; C1 + E; C; C + E, D1, D1 + E; D lub D + E wydaje się na okres 5 lat, nie dłużej jednak niż na okres wynikający z orzeczenia lekarskiego lub krótszy, również wynikający z orzeczenia lekarskiego. Okres ważności w/w praw jazdy jest przedłużany przez starostę po przedłożeniu – orzeczenia lekarskiego o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem i orzeczenia psychologicznego o braku przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy na podstawie badań. Osoba podlegająca badaniu lekarskiemu jest obowiązana wypełnić oświadczenie w formie ankiety, dotyczące stanu zdrowia, pod rygorem odpowiedzialności karnej. Ankiety składa się uprawnionemu lekarzowi. Osoba badana lub podmiot kierujący na badania, która nie zgadza się z treścią orzeczenia lekarskiego, może wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania.

Nowe przepisy dość precyzyjnie określają obowiązkowe, w przypadku ubiegania się o otrzymanie czy przedłużenie ważności prawa jazdy w kat. C1; C1 + E; C; C + E; D1; D1 + E, D, D1 + E, badania psychologiczne w zakresie psychologii transportu (nieco inne od badań psychotechnicznych). Badania przeprowadzają doświadczeni psychologowie lub poradnia psychologiczna posiadająca odpowiedni zestaw metod badawczych i urządzeń (jaki to zestaw, dopiero zostanie dodatkowo ustalony po wejściu w życie nowej ustawy).

Projekt nowej ustawy bardzo znacznie uszczegółowił procedury związane ze szkoleniem osób ubiegających się o uprawnienie do kierowania pojazdami. Generalnie w swej zasadniczej części nie odbiegają od już stosowanych, choć nie brakuje nowości, wśród których, chyba największym dla prowadzących ośrodki szkolenia będzie znaczne zwiększenie biurokracji i kolejnych „załączników” Za-interesowanych działalnością ośrodków szkolenia odsyłam na stronę internetową, choć zamieszczony tam projekt jest stale poprawiany i kolejne wersje nie są zamieszczane. Powyższy tekst powstał

na podstawie 8 wersji, a ze zgłoszonych poprawek wynika, że prawdopodobnie powstanie jeszcze kilka wersji.

W każdym bądź razie szykuje się rewolucja w prawach jazdy. Nie tylko w ich otrzymywaniu, wydawaniu, ale i przedłużaniu ich ważności. Patrząc na proponowane zmiany zapewne dużo dobrego wniosą, ale również skomplikują ze względu, że do tej pory nie były w Polsce praktykowane pewne rozwiązania i są pewnego rodzaju nowością.

A co z tego wynika dla MZA?

Zapewne ograniczenie zatrudnienia cudzoziemców spoza Unii na etatach kierowców. Przynajmniej tych okresowo przebywających w Polsce. Jeśli będą przebywać, co najmniej pół roku i zdadzą ponowny egzamin na prawo jazdy zgodnie z wymogami RP muszą jeszcze przejść dodatkowe badania lekarskie, psychotechniczne i psychologiczne, które w sumie mogą wynosić wraz z odpowiednimi wypisami, tłumaczeniami nawet 2 tysiące złotych. Zatem nie każdego będzie na to stać nie tylko pod względem finansowym, ale i czasowym.

Obniżenie wieku kandydata na kierowcę do uzyskania pierwszych kwalifikacji do kat. D1 (dopuszcza prowadzenie autobusów do 17 osób łącznie z kierowcą o długości nieprzekraczającej 8 m) do 21 lat może powodować zwiększenie wypadkowości, kolizji ze względu na brak dostatecznego doświadczenia. Dla uzyskania kat. D lub D + E (autobus solo lub przegub) minimalny wiek to 23 – 24 lata w zależności od posiadanych poprzednich praw jazdy. Nowa ustawa dopuszcza uzyskanie prawa jazdy kat. D już po minimum 2 latach posiadania prawa jazdy kat. B, które można uzyskać kończąc

18 lat. Tym samym można jeszcze przed ukończeniem 21 lat uzyskać pierwsze kat. D1 i analogicznie przed 23 rokiem życia kat. D. Jak zatem widać okresy są krótkie i nie zawsze zapewnią dostateczne doświadczenie. Tym bardziej, że kierowca z kat. D1 wykonując regularne przewozy pasażerskie nie może przekroczyć łącznej, dziennej liczby kilometrów powyżej 50km. To również zwiększa ryzyko wypadkowości.

Z drugiej jednak strony daje możliwość zatrudniania młodych kierowców na małe autobusy, a raczej mikrobusy, którzy mają mniejsze wymagania płacowe i czasami są pozbawieni tzw. maniery doświadczonego kierowcy. To także możliwość zaproponowania nowej usługi w postaci mikrobusów turystycznych, okazjonalnych czy tzw. kolejek turystycznych miejskich z napędem spalinowym (taka usługa będzie możliwa po wejściu w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – dodatkowo nie-kontraktowana z ZTM).

Wiwo w lipcu 2010 roku.

Dawno, dawno temu... (2)

W poprzednim numerze rozpoczęliśmy przedruk pochodzącej z 1933 roku instrukcji – przewodnika dla każdego pracownika „Tramwajów i Autobusów m. st. Warszawy” pod tytułem „Szczegółowe warunki pracy w Przedsiębiorstwie T. i A. m. st. W. Dzisiaj dalsze paragrafy.

§. 6

Najemnicy wszystkich Wydziałów, z wyjątkiem Wydziału Sieci, Wydziału Linji i Budynków oraz Biura Budowy, jeżeli uznani są przez lekarzy za zdatnych do pracy, przyjęci są do pracy przed ukończeniem 40 lat życia, umieją czytać i pisać i dobrze wypełniają swe obowiązki, - najpóźniej po 6 miesiącach pracy przy eksploatacji będą mianowani stałymi pracownikami.

W Wydziałach: Sieci, Linji i Budynków oraz biurze Budowy okres trwania pracy najemników przy robotach wykonywanych przez te Wydziały, jest nieograniczony z zachowaniem dla nich pierwszeństwa przy wakansach (dzisiaj. – wakaty, przyp. autora) na stałych pracowników w danym Wydziale, ewentualnie innym.

Przy przyjęciach pracowników sezonowych pierwszeństwo mają pracownicy z poprzednich dwóch sezonów, dobrze pełniący swe obowiązki.

§. 7

Dodatek rodzinny dla pracowników stałych, zastępców konduktorów i motorowych, kierowców oraz najemników, którzy przesłużyli bez przerwy 6 miesięcy, stanowiący dla żonatych bezdzietnych 5 procent, a dla dzietnych 10 procent płacy niewykwalifikowanego najemnego robotnika w okresie 6-ciu miesięcy pracy będzie utrzymany w dotychczasowej wysokości i wliczony do nowej stawki uposażeniowej (dodatek, o którym mowa wynosił 4gr (5%) lub 8gr (10%) na godzinę, przy średniej tygodniowej stawce 48 godzin 1, 92 zł lub 3,84 zł – przyp. autora).

Dalsze zmiany stanu rodzinnego nie będą miały wpływu na zmianę stawki uposażeniowej, natomiast będą miały wpływ przy przesunięciach na wyższe stawki przy równych kwalifikacjach. W stosunku do nowowstępujących stan rodzinny przy określeniu stawki uposażeniowej nie będzie brany pod uwagę.

§. 8

W zależności od uznania Dyrekcji może być wypłacana premia miesięczna za wydajną pracę. Ustalenie wysokości premii zależne jest od Dyrekcji. Wypłata premii nie stanowi warunków pracy i płacy, co nie pozbawia pracowników i Związków pracowników tramwajowych prawa zwracania się o wyjaśnienia i poprawki.

§. 9

Począwszy od dnia 1 grudnia 1932 roku dodatki do pensji, wynoszące w stosunku miesięcznym do pensji 12 ½ nie będą przysługiwać pracownikom. Jeżeli jednak w przyszłości Magistrat przyzna dodatkowe wypłaty o charakterze 13-ej pensji lub

jej części pracownikom Wydziałów administracyjnych i innych przedsiębiorstw, to wypłatę taką otrzymają także pracownicy Tramwajów i Autobusów. Za ostatni okres czasu od 1 stycznia do 1 grudnia 1932 w 4 ratach, a mianowicie; 35% pensji zasadniczej z dodatkiem rodzinnym wg. norm z listopada 1932, w kwietniu 1933 roku – 35% pensji zasadniczej jak wyżej, w lipcu 1933 – 32,5% pensji zasadniczej jak wyżej, w listopadzie 1933 roku – 35% pensji zasadniczej jak wyżej.

§. 10

Wszyscy pracownicy Tramwajów i Autobusów m. st. Warszawy uprawnieni są do pobierania zasiłku za wysługę lat zgodnie z uchwałą Rady Miejskiej z dnia 6 lutego 1922 roku i do odpraw i emerytur wg. statutu o zaopatrzeniu emerytalnym z dnia 28 stycznia 1932 roku, w razie zmiany tych podstaw prawnych – zgodnie z nowymi przepisami powziętymi w drodze właściwej.

Pracownicy, będący na służbie w chwili zawarcia niniejszej umowy, a przyjęci przed 1 marca 1932 korzystają będą nadto z przywileju § 98 przytoczonego statutu. Do czasu utworzenia funduszu emerytalnego wypłata emerytur będzie uskuteczniata przez Dyrekcję Tramwajów i Autobusów bezpośrednio, bądź za pośrednictwem P.K.O.

§. 11

Pracownicy, zwolnieni wskutek choroby lub redukcji oraz powołani do wojska, poza poborami, należnymi do dnia zwolnienia, otrzymują zasiłki przewidziane prawem. Po zwolnieniu z wojska każdy pracownik powołany do wojska z poboru korzysta w razie odpowiedniego wakansu w którymkolwiek z wydziałów z prawa pierwszeństwa przy powrotem przyjęciu do pracy.

Jak widać z powyższego wystarczyło nienagannie przepracować 6 miesięcy,

uzyskać dobrą opinię przełożonego i stało się stałym pracownikiem. Dzisiaj jest już trudniej, bo najpierw trzeba odbyć trzymiesięczny okres próbny a potem dopiero przy trzeciej umowie można zostać stałym pracownikiem. Czasami bywa, że poprzedzające trzecią umowę dwie mogą łącznie trwać nawet do 6 czy w skrajnych przypadkach do 10 lat. Czyli w tym przypadku obecni pracownicy TW i MZA chyba stracili jeden z przywilejów wywalczonych w 1931 strajkiem, podobnie jak wielu innych pracowników po kolejnych zmianach kodeksu pracy, a przecież taki przed wojną nie istniał.

W okresie międzywojennym „Tramwaje i Autobusy” dość chętnie korzystały z tzw. pracowników sezonowych. Najczęściej pracowników fizycznych do różnych robót budowlanych, torowych i porządkowych, których, szczególnie w latach 1930 – 39, prowadziły bardzo dużo (budowa nowych zajezdni autobusowych, tramwajowych, nowych torowisk, itp.). Często dostanie pracy sezonowej, gorzej płatnej, pozbawionej wielu dodatków pozwalało młodym ludziom wejść do tzw. rodziny tramwajowej. Było także okazją do wstąpienia do związków zawodowych, co w przyszłości ułatwiałoby uzyskanie pracy jako najemnego czy stałego pracownika. Bez przynależności do związku trudno było uzyskać dobrą pracę.

Warto wczytać się w paragraf 7 mówiący o dodatkach rodzinnych. W zależności od stanu cywilnego (kawaler, panna, mężatka, żonaty) już po 6 miesiącach przysługiwał 5-cio lub 10-cio procentowy dodatek rodzinny. W tej wysokości procentowej funkcjonował przez cały czas trwania pracy. Był liczony od stawki godzinowej lub miesięcznej (pracownicy biurowi). Jednak nie przekraczał miesięcznie 60 zł (przy 10%) dla urzędników czy Służby Nadzorczej.





Dawno, dawno temu... (2)



Strajk tramwajarzy 17-20 listopada 1931. Przed wiecem na placu zajezdni przy Młynarskiej.
foto ze zbiorów NAC

Ciekawym jest, że już wówczas nie miało wpływu na stawkę uposażeniową, godzinową czy miesięczną stan cywilny pracownika. Stwierdzano jedynie – wolny lub nie – dawano dodatek rodzinny i po sprawie. Dzisiaj, niestety nie ma już takiego dodatku a jest jedynie dodatek rodzinny na dzieci pod warunkiem, że się uczą. Nie jest on określany procentowo a kwotowo i w porównaniu do tamtego jest na pewno mniejszy.

reakcja nie udzielała odpowiedzi zadowalających związkowców, co stawało się niejednokrotnie polem do wielu zatargów. Zresztą nie tylko na linii Dyrekcja – związki zawodowe, ale często pomiędzy związkami zawodowymi, które dawały upust swym oskarżeniom w licznych związkowych gazetach wydawanych w Tramwajach (m. in. można o tym przeczytać w „Robociarzu tramwajowym” dostępnym w zbiorach Biblioteki Narodowej).

Ciekawe są zapisy paragrafów 8, 9 i 10 mówiące o premiach i tzw. „trzynastce”. Jak widać już wówczas przysługiwało związkom zawodowym prawo do odwołania się o przyznanych premii konkretnym osobom. Co prawda nie zatwierdzały one przed wypłatą list premiowanych pracowników a jedynie zwracały się z prośbą o wyjaśnienia, ale i tak często ostatnie zdanie należało do Dyrekcji. W wielu przypadkach Dy-

Jak widać „trzynasta pensja” nie była wymysłem „byłego, podobno niesłusznego ustroju”. Po raz pierwszy „13” wypłacono pracownikom państwowym w 1920 roku. Na jej wypłatę wpłynęła między innymi demonstracja kolejarzy w kwietniu 1920 w Poznaniu, podczas której od kul polskiej policji zginęło 7 demonstrantów. Z czasem wypłaty „13” zaczęto wprowadzać we wszystkich firmach państwowych i miejskich. W „Tramwajach” po raz pierwszy wypłacono w grudniu 1921 roku (w fabrykach broni, m. in. radomski „Łucznik” wypłacał nawet „14”). Niestety, w wyniku kryzysu gospodarczego lat trzydziestych, w 1932 roku wprowadzano generalne oszczędności i „obcinano” wszelkie dodatki. Oszczędności zaczęto robić już w 1929 roku co przyczyniło się do wielu strajków w całej Polsce.

Uprawnienia do pobierania zasiłku za usługę lat i odpraw emerytalnych zostały wprowadzone na podstawie tzw. konstytucji marcowej z 1921 roku przez Radę Miejską m. st. Warszawy w lutym 1922 roku w dość ciekawych zapisach, które były zarzewiem wielu późniejszych konfliktów politycznych, ale to już inna sprawa.

W następnym odcinku o urlopach, zasiłkach zdrowotnych, losowych.

Zapraszam do lektury

Wiwo w lipcu 2010 roku

Mało znane fakty z historii warszawskich autobusów

Niewielu, obecnie pracujących w MZA, pamięta „walkę” o pasażera i poprawę warunków komunikacji autobusowej w Warszawie. „Walkę”, która tak naprawdę trwa nadal, choć nieco z użyciem już innych narzędzi i metod.

Właściwie, patrząc na minione 90 lat stołecznych autobusów, to owa „walka” była stale obecna i nabierała na sile z różną mocą. W zależności od potrzeb, sytuacji i okoliczności, które sprzyjały rozwojowi komunikacji autobusowej lub jej utrudniały z różnych względów. Jednak jak zawsze

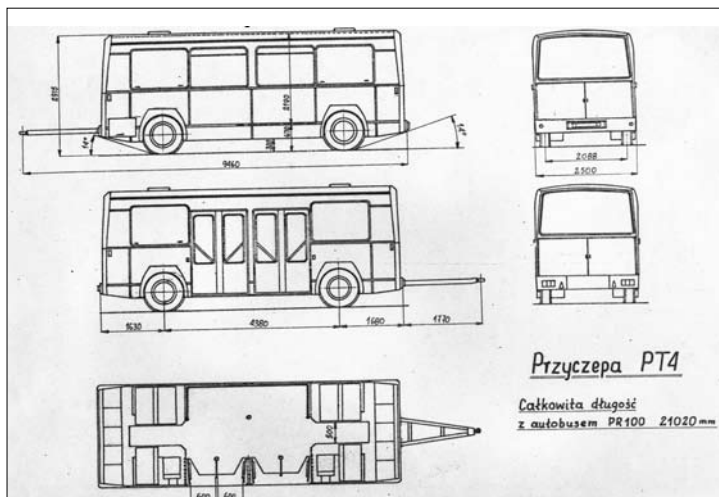
„potrzeba matką wynalazku” a i, „że Polak potrafi” radzono sobie z potrzebami w różnoraki sposób.

Jednym z takich wynalazków powstałych z potrzeby przewożenia większej ilości pasażerów, szczególnie na przeciążonych liniach było wybudowanie serii przyczep dla autobusów Berliet

PR 100.

Choć nie tylko, ale o tym już ówczesna prasa, a i także decydenci nie mówili zbyt głośno. Trzeba było znaleźć jakiś „cudowny środek” na przedłużenie „życia” nadmiernie wyeksploatowanym Berlietom, szczególnie tym pierwszym w 100 procentach złożonym z oryginalnych francuskich części. Jako swego ciekawostkę warto nadmienić, że pierwsza „setka” Berlietów była montowana w dawnym CWS- ie obecnie ORT „Włociańska”. Dopiero w kilka miesięcy później nad napisem „Berliet” na przedniej czołowej części pojawił się napis „Jelcz – Berliet”, co oznaczało, że kolejne autobusy pochodzą już z Jelcza. W pierwszym roku (1973), gdy wprowadzono Berliety do eksploatacji do ówczesnego MZK trafiło w sumie 169 pojazdów. W następnych latach, co roku trafiało do MZK

po około 200 sztuk. Budziły zachwyty Warszawiaków, ale jednocześnie były utrapieniem dla kierowców i mechaników. Ogromna awaryjność, trudne i kosztowne



Mało znane fakty...

naprawy, brak oryginalnych części i na dodatek fatalne drogi, przepełnienie, można rzec – dewastowały autobusy zbyt szybko.

Już w trzy lata później (1976 rok) na jezdniach było unieruchomionych ponad 130 autobusów przy ogólnej ich liczbie 699. Unieruchomionych do tego stopnia, że właściwie nadawały się tylko do złomowania. Był to, zatem dość duży problem nie tylko w kwestii napraw, ale przede wszystkim niewykonanych planów przewozu osób.

Chcąc niejako znaleźć „złoty środek” na wyjście z sytuacji, postanowiono część Berlietów przywrócić do „życia” jako przyczepy.

Pierwsze prace konstrukcyjne i technologiczne rozpoczęto w CWS-ie pod koniec 1977 roku. Przed budowniczymi przyczepy stały zupełnie nowe zadania. Otóż stosowane w przyczepach autobusowych używanych w PKS-ie od lat, rozwiązania zaczepów, hamulców nie mogły być użyte w warunkach miejskich gdyż promień skrętu byłby zbyt duży i nie mieściłby się w tzw. torach ciągnącego ją autobusu. Na szosie, przy długich i prostych najczęściej odcinkach wada ta nie ma znaczenia. W trudnych warunkach miejskich, gdzie trasy komunikacyjne są kręte „zarzucanie” przyczepy na boki jest jednak niedopuszczalne. Należało, więc skonstruować pojazd, w którym wada ta byłaby wyeliminowana, a więc przyczepę o obu osiach skrętnych.

Nadwozia dwóch autobusów Berliet zostały porożcinane i zespawane w ten sposób, że dwa płyty tylne stworzyły przód i tył nowego pojazdu, a części przednie, (w których znajdują się właśnie osie skrętne) jego środek. Powstał w ten sposób bardzo zwrotny „wagon” długości 9,5 metra z podwójnymi drzwiami. Wewnątrz urządzono go tak, by pomieścić 69 osób, w tym 24 na miejscach siedzących.

Przyczepę wyposażono we własne ogrzewanie i niezależne hamulce pozwalające jej się zatrzymać w przypadku oderwania od pojazdu holującego. Dla zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów zastosowano w wozie blokadę hamulców uniemożliwiającą jego ruszenie przy otwartych drzwiach. Zainstalowano również linki sygnalizacyjne łączące przyczepę z autobusem.

Dwupojazdowy zestaw (autobus z przyczepą) mógł maksymalnie rozwinać 70 km/h. Do holowania przyczep nadawały się tylko Berliety PR100 przerobione w zakładzie przy Włociańskiej, czyli takie, w których zamiast oryginalnego francuskiego silnika zastosowano leylandowski (wykonywany w Mielcu) o mocy 202 KM. Pomysł zainstalowania tych silników opracowano również w MZK.

Całość zestawu miała długość 21,5 metra (kodeks drogowy dopuszczał 22 me-

try). Był bardzo zwrotny, jednak nie sprawdził się na ulicach Śródmieścia, głównie ze względu na swą długość. W wielu zatoczkach przystankowych nie mieścił się na swej długości, a w tych nieco większych pod względem długości, blokował wjazd dla następnych autobusów.

To ostatecznie zadecydowało, że postanowiono takie zestawy wysłać na podmiejskie trasy czy do obsługi „zielonych linii” (linie sobotnio-niedzielne, m. in. do Świdra, Nieporętu, Zalesia, itd.).

Przyczepa pozwalała zwiększyć liczbę zabieranych z przystanku pasażerów przez pojazd stosunkowo tanim kosztem. Je zbudowanie wymagało nakładu ok. 300 tysięcy złotych, czyli ¼ ceny nowego autobusu.

W sumie planowano zbudować 50 takich przyczep, które jednorazowo mogły zwiększyć zdolność przewozową MZK o 3450 osób i poprawić warunki podróżowania na dalekich liniach podmiejskich.

Zbudowanie prototypu trwało ok. 2 miesięcy.

Konstruktorami przyczepy byli: inżynierowie – Witold Homan, Jerzy Natali, Zdzisław Podborski, Jerzy Antczak, Stefan Lancholc. Prace przy wykonaniu przyczepy nadzorował kierownik działu montażu Stanisław Petykiewicz.

Przyczepy przeszły wszystkie testy, próby i na jesieni 1978 roku rozpoczęto produkcję przyczep w zakładzie przy Włociańskiej. Z planowanej ilości (50 sztuk) wykonano 25 przyczep, które mimo wszystko nie przyjęły się wśród pasażerów. Najczęściej były puste i stanowiły dodatkowe obciążenie dla autobusu, co znacznie zwiększało zużycie paliwa, a Berliety jak były awaryjne tak były dalej awaryjne. Czy to z przyczepą czy bez niej. Również kierowcy nie lubili jeździć tak długimi zestawami, które wymagały większej uwagi przy prowadzeniu a i na przystankach krańcowych nie zawsze szły „po torze holownika”.

Tym samym powróciły z czasem na Włociańską by przejść kolejną metamorfozę tym razem na ruchome ekspedycje. Tam, często pozbawione kół, ustawione na ceglanych docze-kały swego końca. Swego czasu jeszcze pod koniec lat 80-tych XX wieku najwięcej można było ich zobaczyć w pobliżu Pałacu Kultury



Fotografia z „Życia Warszawy” z 1978 roku z komentarzem: „Takimi zestawami Berlieta z przyczepą już niedługo będą jeździć pasażerowie MZK”

i Nauki - na Emilii Plater czy Placu Defilad, gdzie rozpoczynało lub kończyło swą trasę większość „zielonych linii”. Pojedyncze stały również na terenie parkingu przy wyścigach konnych czy przy dużych wieloliniowych pętach autobusowych. Można było w nich również kupić biletów jednorazowych czy biletów miesięcznych. Wówczas były to jeszcze naklejane, co miesiąc znaczki pocztowe na kartonik ze zdjęciem, które Warszawiacy nie naklejały a tylko wkładali ze celofanowe okienka tzw. ramki. Często ówczesni kontrolerzy biletów (kanary) karali za to, że znaczek nie jest przyklejony, bo wówczas na jednym znaczku jeździło kilka osób wymieniając go między sobą w zależności od potrzeby. Ot, Polak potrafi.

Podstawowe dane przyczepy: długość – 9 480 mm, szerokość – 2 500 mm, wysokość 2 915 mm, rozstaw osi 4 380 mm, ciężar własny 5 500 kg, użytkowy 4 485 kg, całkowity 10 045 kg, szerokość drzwi 1 200 mm. Wentylacja: - 2 okna boczne przesuwne i dwie kłapy dachowe, ogrzewanie – system wodny z własnym agregatem grzewczym (całość niezależna od autobusu). Szkielet nadwozia – samonośny. Rodzaj zawieszenia osi – miechy powietrzne.

W materiale wykorzystano materiały z Miesięcznika „Motoryzacja” czerwiec 1978, „Życia Warszawy” czerwiec 1978, Janusza Bossakirskiego i własne autora.

Wiwo w lipcu 2010.



Prototyp przyczepy do autobusu PR110 produkcji CWS - maj/czerwiec 1978
Konstruktorzy i twórcy - od lewej: Stefan Lancholc, Sławomir Diakowski, Zdzisław Podborski, Jerzy Natali, Witold Homan, Stanisław Petykiewicz, Tadeusz Jakubowski



Warto wiedzieć

Jak leczyć się w czasie urlopu

Osoby ubezpieczone w NFZ mają prawo do bezpłatnego leczenia w czasie wakacji zarówno w kraju, jak i za granicą. Lekarz nie może odmówić konsultacji tylko dlatego, że pacjent mieszka w innym województwie i nie jest jego stałym pacjentem.

Aby uniknąć problemów z dostaniem się do lekarza lub szpitala w czasie urlopu, trzeba mieć przy sobie dokument, który potwierdza prawo do leczenia finansowanego przez NFZ.

Dokumenty aktualne 30 dni

Prawo do leczenia opłacanego przez fundusz potwierdzają różne dokumenty, w zależności od tego, czy pracujemy, jesteśmy studentem czy też emerytem. Najczęstszym dokumentem, którym posługują się pracownicy, jest książeczka ubezpieczeniowa (rodzinna) lub odpowiedni druk ZUS, który potwierdza, że pracodawca regularnie opłaca za nas składki zdrowotne. Książeczka zostanie przez lekarza uznana za aktualną, tylko jeżeli jest podstemplowana przez zakład pracy. Pieczętka pracodawcy w legitymacji ubezpieczeniowej zachowuje swoją ważność przez 30 dni.

Brak dokumentu potwierdzającego ubezpieczenie zdrowotne nie pozbawia nas jednak prawa do opieki medycznej. Możemy go dostarczyć w późniejszym terminie. W przypadku:

- nagłego zachorowania,
- wypadku, urazu lub zatrucia,
- stanu zagrożenia życia lub
- porodu

dowód ubezpieczenia może zostać przedstawiony w innym czasie, nie później jednak niż w terminie 30 dni od pierwszego dnia, np. pobytu w szpitalu. Jeżeli chory nie jest w stanie w tym czasie dostarczyć potwierdzenia ubezpieczenia zdrowotnego, to ma jeszcze 7 dni od dnia np. wypisania ze szpitala na dostarczenie takiego dokumentu.

Przykład 1

Widok pacjenta zapłaci za świadczenie

Turysta złamał rękę. Pomoc została mu udzielona, ale nie miał przy sobie aktualnego dokumentu ubezpieczeniowego. Na jego dostarczenie ma 30 dni od dnia udzielenia mu świadczenia. Jeżeli w tym czasie pacjent nie przedstawi dowodu ubezpieczenia lub okaże się, że nie opłacił składki zdrowotnej przez okres dłuższy niż miesiąc, będzie musiał pokryć koszty udzielonej mu pomocy (np. za pobyt w szpitalu, wyżywienie, przeprowadzone badania i zabiegi). Ważne jest, że w przypadku osób, za które pracodawca nie opłacił składki zdrowotnej w terminie, to ten ostatni poniesie koszty leczenia pracownika.

Paradoks rynku pracy: im dłużej pracujesz, tym jesteś biedniejszy

Dłuższy czas pracy, wbrew pozorom, wcale nie jest równoznaczny z dobrobytem. W Europie najdłużej, bo znacznie powyżej 2000 godzin rocznie od lat pracują Grecy, a zaraz po nich Węgrzy, których kraje są zagrożone w kryzysie.

Za to Niemcy, które mają jedną z najbardziej zdrowych gospodarek w Europie, zmniejszają systematycznie czas pracy i w 2009 roku – według danych Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju, OECD – doszli do 1390 godzin przepracowanych rocznie przez jednego zatrudnionego.

W tym momencie dla Polski powinien zapalić się silny sygnał ostrzegawczy, gdyż Polacy w tej kategorii zaliczają się do największych „pracusiów” w krajach OECD. W zeszłym roku przepracowaliśmy 1966 godzin, czyli tylko o 23 godziny mniej niż Węgrzy, ale o 24 godziny więcej niż Czesi.

Najnowszy raport „Prognoza stanu zatrudnienia w OECD na rok 2010: Wychodzenie z kryzysu zatrudnienia” (OECD Employment Outlook 2010: Moving beyond the Jobs Crisis) ujawnia bardzo niewygodną prawidłowość, że im dłużej pracujesz, tym jesteś... biedniejszy. Faktem jest, że mieszkańcy bogatych państw od lat pracują krócej. I tak Holendrzy 1378 godzin, Francuzi – 1554, a Amerykanie – 1768 godzin rocznie. Wyjątek od tej reguły stanowią Koreańczycy pracujący wciąż 2256 godzin rocznie. Jeszcze w 1983 roku ich średnia wynosiła aż 2923 godziny, podczas gdy Japończycy w tym czasie przepracowywali 2095 godzin rocznie, a w zeszłym roku zeszli już do tylko 1714 godzin.

Pogrążeni dzisiaj w kryzysie Grecy dwa lata temu (dane OECD za 2008 rok) zarabiali przeciętnie o 10 tys. dolarów rocznie więcej (w przeliczeniu na siłę nabywczą, PPP) niż Polacy, dla których średnia wypadła 17.485 dolarów. Zarabialiśmy zatem trzykrotnie mniej od najlepszych w tej dziedzinie Amerykanów (50.888 dolarów), przeszło dwa razy mniej od średniej w OECD. Na 31 krajów organizacji wyprzedzamy tylko Słowację (16.021 dolarów).

Inne ciekawe spostrzeżenie z raportu OECD dotyczy pracy w niepełnym wymiarze godzin. Według organizacji jest to jedno z tych rozwiązań, które powinno się stosować dla walki z bezrobociem. I chociaż z plagą bezrobocia nie jest obecnie w Polsce tak źle, jak w Hiszpanii, to mamy w krajach OECD najniższy odsetek pracujących w niepełnym wymiarze godzin w stosunku do wszystkich zatrudnionych. Wynosił on w zeszłym roku 8,7 proc., podczas gdy średnia dla OECD sięga 16,2 proc., w USA

wynosi 14,1 proc., w Niemczech i Norwegii nieco ponad 20 proc.

Rekordzistą jest Holandia, gdzie na niepełny etat zatrudnia się 36,7 proc., czyli przeszło jedną trzecią ogółu zatrudnionych.

Źródło: Własne

Pracodawcy proponują zmiany w kodeksie pracy

Ograniczenie liczby wstępnych badań lekarskich, uproszczenie zasad karania pracowników czy zmniejszenie liczby dni urlopu na żądanie z czterech do dwóch – to propozycje organizacji Pracodawcy RP dotyczące zmian w kodeksie pracy, zgłoszone do sejmowej komisji Przyjazne Państwo.

Jak argumentują pracodawcy, przedstawione przez nich propozycje zmian mają przyczynić się do „likwidacji niektórych barier biurokratycznych stanowiących przeszkodę dla pracodawców w zatrudnianiu nowych pracowników”.

„Proponujemy, by badaniom wstępnym nie podlegały osoby przyjmowane ponownie do pracy u danego pracodawcy na to samo lub podobne stanowisko, na podstawie kolejnej umowy o pracę zawartej w ciągu 30 dni od rozwiązania lub wygaśnięcia poprzedniej umowy” – powiedział PAP ekspert Pracodawców RP Marcin Walczak. Jego zdaniem, obowiązek poddania się wstępnym badaniom powinien dotyczyć wyłącznie pracowników, u których przerwa w zatrudnieniu wynosi dłużej niż miesiąc.

Zgodnie z obecnymi przepisami, pracodawca musi skierować pracownika na wstępne badania nawet wtedy, gdy w ciągu kilku dni od rozwiązania poprzedniej umowy zatrudnia go ponownie na tym samym stanowisku.

„Obecnie procedura związana z nałożeniem na pracownika kary jest zbyt skomplikowana”

Inna propozycja zmian w kodeksie pracy dotyczy kar porządkowych. Pracodawcy chcą, by o zastosowanej karze pracodawca zawiadamiał pracownika na piśmie, wskazując rodzaj naruszenia obowiązków i datę, w której do tego doszło. Pracownik mógłby w ciągu 14 dni od dnia zawiadomienia go przez pracodawcę o zastosowanej karze wystąpić do sądu pracy o jej uchylenie. Pracodawca mógłby na wniosek pracownika lub reprezentującej go organizacji związkowej cofnąć karę.

„Obecnie procedura związana z nałożeniem na pracownika kary jest zbyt skomplikowana, wymaga spełnienia wielu wymogów formalnych. Naruszenie któregośkolwiek z nich może doprowadzić do uchylenia kary przez sąd pracy, a pracodawca poniesie koszty postępowania sądowego. Dlatego



SCANIA
Scania Polska S.A.



SCANIA
Scania Polska S.A.



SCANIA
Scania Polska S.A.



wielu pracodawców woli od razu rozwiązać umowę o pracę niż podjąć próbę dyscyplinowania pracownika" - powiedział Walczak.

Wyjaśnił, że owe nadmierne wymogi formalne to np. obowiązek ponownego przeanalizowania obrony pracownika, po tym jak wniesie on sprzeciw od wymierzonej mu kary. Pracodawca musi też zapoznać się z opinią związku zawodowego reprezentującego pracownika. Jeśli nie uwzględni sprzeciwu ukaranego, musi mu to wyraźnie oświadczyć na piśmie.

„Urlop na żądanie może dezorganizować pracę zakładu”

„Biorąc pod uwagę, że pracodawca jest zobowiązany do wysłuchania pracownika przed zastosowaniem kary, a pracownik ma prawo wnieść odwołanie do sądu pracy, te dodatkowe wymogi są zbędne” - powiedział Walczak.

Trzecia propozycja Pracodawców RP dotyczy urlopu na żądanie. Zgodnie z przepisami pracownik ma prawo do czterech dni takiego urlopu. Organizacja chce, by pracodawca był zobowiązany udzielić nie więcej niż dwóch dni urlopu w roku. Pracownik musiałby zgłosić żądanie urlopu najpóźniej w dniu poprzednim. Pracodawca miałby możliwość odmówienia udzielenia urlopu na żądanie, jeśli uzna, że obecność pracownika w firmie jest niezbędna ze względu na istotny interes firmy.

„Urlop na żądanie może dezorganizować pracę zakładu. Prawo do niego nie powinno zatem zależeć tylko od woli pracownika, bez uwzględniania potrzeb przedsiębiorstwa. Jeśli tak jest, to można ją uznać za pozastrajkową formę protestu pracownika, np. przeciwko jakiemuś poleceniu pracodawcy” - zaznaczył Walczak.

Jak poinformowała w piątek rzeczniczka prasowa ministerstwa pracy Bożeny Diaby, resort nie otrzymał jeszcze propozycji pracodawców. „Gdy je dostaniemy, na pewno zostaną uważnie przeanalizowane” - dodała.

GIP zaapelował o skrócenie pracownikom czasu pracy

Główny Inspektor Pracy zaapelował do wszystkich pracodawców o skrócenie czasu pracy pracownikom albo wprowadzenie dodatkowych przerw - z powodu panujących w Polsce upałów.

„Zauważamy, że organizm ludzki nie jest w stanie dostosować się bez uszczerbku dla zdrowia, do wykonywania pracy między innymi w wysokiej temperaturze. Podkreślamy, że nie ma przeszkód prawnych, aby czas pracy ulegał skróceniu, przewidują to przepisy Kodeksu pracy” - powiedział we wtorek z-ca Głównego Inspektora Pracy dr Marian Liwo. Jak wyjaśnił, zgodnie z przepisami Kodeksu pracy, pracodawca może skrócić obowiązujący wymiar czasu pracy poniżej 8h dziennie i 40h w tygodniu. „Może to robić w dwóch formach: poprzez ustanowienie dodatkowych przerw w pracy, bądź też skrócenie czasu pracy. Pracownik w sytuacji świadczenia pracy skróconej

zachowuje wynagrodzenie” - podkreślił. Liwo przypomniał, że podczas upałów każdy pracodawca ma obowiązek nieodpłatnego dostarczenia pracownikom napojów, gdy temperatura powietrza na stanowiskach pracy przekracza 28 stopni Celsjusza, a na otwartej przestrzeni - 25 stopni. Napoje te powinny być dostarczane stale i w ilościach zaspokajających potrzeby pracowników. Obowiązek zapewnienia pracownikom napojów podczas upałów wynika z Kodeksu pracy oraz rozporządzenia Rady Ministrów z 1996 r. w sprawie profilaktycznych posiłków i napojów. Przepisy te stanowią, że napoje powinny być udostępnione nieodpłatnie, w ciągu całej zmiany roboczej, w ilości zaspokajającej potrzeby pracowników. Z przepisów wynika też, że pracodawca ma również obowiązek dbania o utrzymanie sprawności urządzeń wentylacyjnych lub klimatyzacyjnych na terenie zakładu. Musi też zainstalować rolety lub żaluzje, które pozwolą zasłonić okna. Jak poinformował Liwo, pracownicy mło-

dociani mają zakaz pracy w pomieszczeniach, w których temperatura powietrza przekracza 30 stopni Celsjusza, a wilgotność względna powietrza - 65 proc. „Osobom wykonującym prace +brudzące+ na otwartej przestrzeni, w wysokiej temperaturze, pozbawionym dostępu do wody bieżącej, pracodawca zobowiązany jest zapewnić co najmniej 90 litrów wody dziennie na każdego pracownika” - przypomniał Liwo. GIP prowadzi w okresie wakacyjnym kontrole pracodawców pod kątem dostarczania m.in. napojów. W ub.r. na przełomie czerwca i września GIP przeprowadził ok. 300 kontroli, wydał ponad 200 decyzji odnośnie nieprawidłowości, skierował ponad 100 pism do pracodawców. „Za naruszenie przepisów bezpieczeństwa pracy, pracodawcy grozi kara w postaci mandatu ze strony inspektora pracy w wysokości minimum 1 tys. zł do 2 tys. zł, a w przypadku recydywy do 5 tys. „ - powiedział Liwo. Od kilku dni w Polsce utrzymują się temperatury powyżej 30 stopni Celsjusza.

Coraz bliżej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym

Mimo upalnej pogody i trwających wakacji Nadzwyczajna Podkomisja Komisji Infrastruktury pracuje nad rządowym projektem ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (druk 2916 dostępny na stronie internetowej Sejmu RP). Aktualnie odbywa się tzw. drugie czytanie projektu, podczas którego członkowie Podkomisji, doradcy, specjaliści w zakresie publicznego transportu, jak także przedstawiciele firm transportu publicznego i przedstawiciele pracowników (strona związkowa jako czynnik społeczny) zgłaszają uwagi i poprawki do projektu ustawy. W chwili obecnej adresatem wszelkich poprawek w imieniu strony rządowej są prawnicy Ministerstwa Infrastruktury (MI) będący współtwórcami szczegółowych zapisów projektu. W pracach Podkomisji biorą udział także przedstawiciele resortów, m. in. Ministerstwa Finansów, Urzędu Transportu Kolejowego i inni, którzy w przyszłości będą korzystać z zapisów ustawy lub będą w sposób pośredni czy bezpośredni związani z jej zapisami pod względem spójności czy zależności.

W sumie podczas odbytych dotychczas posiedzeń Podkomisji zgłoszono 149 poprawek do przedstawionego przez Ministerstwo Infrastruktury projektu ustawy. Samo Ministerstwo podczas prac zgłosiło 22 poprawki.

Najwięcej poprawek zgłosiło środowisko związane z kolejowymi przewozami pasażerskimi. Głównie z powodu nie uczestniczenia w pracach Komisji na szczeblu ministerstwa podczas budowania pierwszego projektu ustawy. W początkowym okresie środowisko kolejowe nie przywiązywało zbytnej uwagi do wzmiankowanej ustawy, gdyż koncentrowało się głównie

na budowie zmian do ustawy o transporcie kolejowym. Jednak z czasem zaczęto zauważać, że zarówno ustawa o transporcie publicznym jak i ustawa o transporcie kolejowym musi mieć wiele wspólnych cech czy nawet jednakowo brzmiących zapisów. Pozwoli to w przyszłości na lepsze wykonywanie zapisów obu ustaw i wpłynie nie tylko na poprawę przewozów kolejowych czy miejskich, regionalnych, ale również na łatwiejsze zarządzanie transportem publicznym czy budowaniem planów transportowych

Warto zaznaczyć, że strona związkowa współpracując nad projektem od chwili jego powstania (listopad 2006), od samego początku wprowadzała zmiany, propozycje współdziałając z Izłą Gospodarczą Komunikacji Miejskiej (IGKM). W późniejszym okresie, już uzgodnień na szczeblu międzyresortowym, wspólna koalicja związkowców, IGKM, Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SliTK RP) pozwoliła na przyspieszenie prac nad skierowaniem wniosku pod obrady Rady Ministrów i skierowanie następnie do Sejmu RP.

reszta na stronie zzpkm.waw.pl

Rozdroża – Gazeta ZZPKM,
W-wa, ul. Siedmiogrodzka 20
Nakład 1500 egz.
Wydaje: Prezydium ZZPKM
Redaguje: Winek Włodzimierz
e-mail: wiwo3@op.pl
Fotoskład: www.poligrafia.nets.pl
Materiały prosimy kierować pod adres:
01-232 Warszawa,
ul. Siedmiogrodzka 20,
tel. 631-42-72, 632-11-83

Koniec usług medycznych przy Siedmiogrodzkiej

Z dniem 1-go lipca 2010 roku, uległa likwidacji Przyzakładowa Przychodnia Służby Zdrowia przy Siedmiogrodzkiej 20, która mieściła się na terenie Tramwajów Warszawskich Zakładu R-1 „Wola”. Likwidacja Przychodni była planowana dużo wcześniej, jeszcze na początku 2009 roku i wówczas planowano, że zakończy swą działalność z końcem grudnia tego samego roku.

Jednak dzięki negocjacjom Związków Zawodowych działających w MZA i TW z Zarządem TW, okres funkcjonowania tej placówki został przesunięty na 30 czerwca 2010 roku.

Likwidacja tego obiektu związana jest z planem przeniesienia Centrali Ruchu TW z ulicy Coraziego na teren Zajezdni przy Młynarskiej. Ponieważ Przychodnia przy Siedmiogrodzkiej funkcjonowała prawie 40 lat, warto trochę wspomnieć o jej historii, jej niewątpliwych zasług na rzecz zdrowia pracowników MZA i TW, a wcześniej MZK. Zapewne zaciekałaby wielu młodych stażem pracowników.

Przychodnia powstała na początku lat 70-tych (marzec 1973) i założona była przez **doktora Zenona Nowickiego – dermatologa, który pracował w niej do 2006 roku (łącznie 33 lata), kiedy przeszedł na emeryturę.** Przez cały czas swej pracy w Przychodni był jej kierownikiem, a właściwie więcej jak kierownikiem. Nie będzie przesady jak powie się, że jej oddanym gospodarzem dogłębnie dosłownie wszystkiego.

Przychodnia świadczyła specjalistyczne usługi z zakresu medycyny pracy. Mieściły się tu gabinety: chirurgiczny, neurologiczny, laryngologiczny, okulistyczny, wcześniej także dermatologiczny. Były

też gabinety internistyczne, zabiegowy. A pracownicy korzystali z Poradni „K”. Można było wykonać badania laboratoryjne oraz EKG. W piwnicach budynku znajdował się Zakład Rehabilitacji.

Z usług tej Placówki korzystali przede wszystkim pracownicy Służby Ruchu MZA i TW, którzy wykonywali tu badania okresowe, niezbędne do prowadzenia autobusów i pojazdów szynowych. Znaczna część pacjentów, to także pracownicy zaplecza technicznego, jak również pracownicy umysłowi z różnych zajezdni rozrzuconych na terenie całej Warszawy.

Z danych statystycznych wynika, że w Placówce tej z pomocy lekarskiej tygodniowo korzystało od 300 do 480 pacjentów. Najwięcej chorych zgłaszało się w poniedziałki i piątki. Przeliczając te dane przez miesiące i lata wynika, że Przychodnia na przestrzeni lat przyjęła prawie milion pacjentów, zaś pracowało w niej 12 lekarzy, 9 pielęgniarek, 2 panie rejestratorki, pani w szatni oraz 2 panie sprząające. Większość pracowników Służby Zdrowia w Przychodni, to ludzie, którzy przepracowali ponad 30 lat. Stanowili oni jedną wielką rodzinę – niektórych pacjentów znali dosłownie po imieniu, ponieważ badania okresowe

wykonuje się, co 5 (w późniejszym wieku, co rok). Dlatego nie ma się, co dziwić, że najstarsi pracownicy Przychodni widząc jej likwidację z łezką w oku wspominali te wszystkie minione lata.

Kiedy byłem w Przychodni 1-go lipca ok. godziny 10-tej, widziałem jak pracownicy firmy transportowej wywozili z niej różnego rodzaju sprzęt medyczny oraz wyposażenie gabinetów, tj. biurka, szafki, fotele i inne przedmioty. Nie jest to widok przyjemny. Widziałem również jak pani w rejestracji przyjmuje telefony od licznych pacjentów, którzy chcą się zapisać do lekarza, ale niestety już żaden z nich nie otrzyma tu jakiegokolwiek pomocy, ba - nawet porady.

Na zdjęciu Pani Halina Jończyk (przełożona pielęgniarek) w rejestracji odbiera telefony, w których informuje zainteresowanych, że Przychodni już nie ma, zaś usługi medyczne przeniesione są do Centrum Medycyny Pracy „Attis” przy Górcewskiej 89.

Czy z tych usług będą zadowoleni pracownicy komunikacji miejskiej – czas pokaże?

Juliusz Szymański – Wydział Zarządzania Przewozami MZA

