



Rozdroża

Sirpień 2009 NR 8 (79)

Gazeta Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w Warszawie



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

Przypominamy o festynie ZZPKM

Już 5 września 2009 roku (sobota) po raz kolejny spotkamy się na naszym rodzinnym, festynie ZZPKM „Pożegnanie lata 2009” na terenie ośrodka SUS w Łazach koło Łochowa.

Jak zwykle, nie zabraknie miłej zabawy i miłych wspomnień na długie zimowe wieczory.

Zapewne nie trzeba przypominać, że tradycyjnie autobusy odjadą z Placu Wilsona o 7 rano.

Jednocześnie przypominamy, że płacąc symboliczne „złotówki” za bilet opłacamy swoje ubezpieczenia na czas imprezy, – czyli dojazd, pobyt i powrót. Serwowany poczęstunek jest bezpłatny, podobnie jak przejazd. Jednym słowem za symboliczne 5 zł można spędzić miło sobotę z dala od warszawskiej codzienności. Ba, nawet można nazbierać grzybów. Podobno właśnie na sobotę 5 września będzie ich największy wysyp. Również piękna, sło-



neczna, jak co roku, pogoda została już odpowiednio zamówiona.

A zatem, nie ma, na co czekać i już dziś skontaktować się z Przewodniczącym Zarządu Oddziałowego ZZPKM w swojej zajezdni

i wypełnić wszelkie formalności jak również pobrać bilety i bony na paczkę dla dzieci.

Jednym słowem – spotykamy się w Łazach.

Wiwo w sierpniu 2009 roku.

Niedługo minie 100 lat

W poszukiwaniu informacji na temat warszawskiej komunikacji natrafiłem na dość ciekawą informację, która zaczyna prawie stuletnią tradycję „budowania” a raczej skonstruowania w Warszawie z prawdziwego zdarzenia planu komunikacyjnego dla miasta i regionu, inaczej obszaru metropolitalnego.

Otóż, niemal od początku istnienia w Warszawie komunikacji zbiorowej (połowa XIX wieku) najpierw opartej o konne omnibusy i tramwaje, niemal nieustannie rozmawiano o stworzeniu jakiejś wizji rozwoju miasta, a wraz z nią komunikacji. W początkach komunikacji były to raczej jednostkowe rozmowy i postulaty, ale po odzyskaniu w 1918 roku niepodległości, pełni zapału do odbudowy i rozwoju kraju Polacy, powrócili także i do tego tematu. Wątek ten podchwycił w 1921 roku warszawski tygodnik „Myśl Narodowa”, który

żywo interesował się sprawami społecznymi. Jedną z takich spraw była sprawa uregulowania kwestii mieszkaniowych. Czyli nakreślenia jakiś planów perspektywicznych normujących budowę nowych i remonty starych domów, a pośrednio, co za tym idzie, rozwoju miasta.

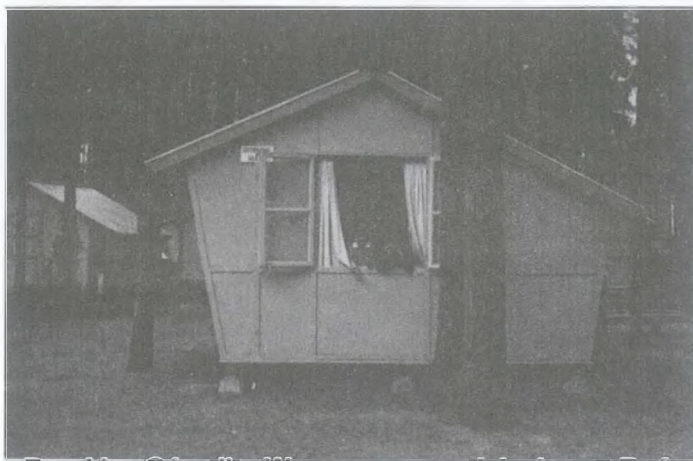
W lecie 1922 roku na swych łamach ogłosił ankietę w sprawie mieszkaniowej. Znalazła ona żywy oddźwięk w tzw. sferach gospodarczych i akademickich. Swoje opinie wyrażało wiele osób, niejednokrotnie ogłaszając gotowe, konkretne plany czy przepisy. Wśród nich znalazła odpowiedź, która do dzisiaj nie straciła na aktualności. Nadesłał ją sędziwy ekonomista, pisarz (autor biografii generała - hrabiego Tomasza Andrzeja Adma Łubieńskiego) i podróżnik (spędził wiele lat w USA i Francji) hrabia Roger Łubieński (1849 – 1930). Wiele swoich korespondencji z licznych

podróży i obserwacji zamieszał w amerykańskiej prasie jak również w „Kronice Rodzinnej” – dwutygodniku poświęconym sprawom społecznym, rodzinnym jak także informację z życia sfer szlacheckich. Uważny obserwator i mimo podeszłego wieku nieustający wizjoner rozwoju Warszawy. Otóż Roger Łubieński wysunął kilka ważnych postulatów powołując się między innymi na reformy urbanistyczne Haussmanna w Paryżu i rozbudowę miast amerykańskich. W jednym z nich proponował budowę osiedli domków jednorodzinnych, które jako takie pojęcie nie funkcjonowało w tamtych latach w Polsce. Osiedli połączonych szerokimi, wygodnymi drogami z centrum miasta i z dogodną, ogólnie dostępną komunikacją publiczną. Jednak do tego było potrzebne wykonanie planu komunikacyjnego miasta i regionu

dok. str. 2



Urok tamtych lat



**Domki w Ośrodku Wczasowym nad Jeziorem Roś
rok 1963 - Dzisiaj Oś. Rybitwy SUS**

Miesiąc lata mamy już za sobą. Czy było one udane, zobaczymy za miesiąc.

Dzisiaj coraz mniej jeździmy na urlopy w kraju a coraz częściej wybieramy letni

wypoczynkowym nad jeziorem Roś. Zdjęcie pochodzi z początku lat 60-tych XX wieku. Czyli raptem sprzed 50, albo aż, przed 50 laty. Być może wielu nie uwierzy,

pobyt gdzieś nad ciepłym morzem w Europie. Lecz jeszcze niedawno były takie czasy, kiedy były losowania, ściśle procedury przydziału w krajowych, najczęściej zakładowych ośrodkach wypoczynkowych. Również ówczesne MPA, MPK czy MZK posiadały takie zakładowe ośrodki wypoczynkowe.

Poniżej przedstawiamy fotografię domków w ośrodku

ale wielu zapewne dobrze pamięta, że nie zawsze udało się pojechać na zakładowe wczasy, co roku. Czasami można było skorzystać z zakładowego ośrodka tylko raz na dwa lata. Jeśli były miejsca, to często odbywało się losowanie wśród chętnych, bo zawsze było ich więcej niż miejsc.

Zamieszczając to zdjęcie – chcemy zachęcić naszych czytelników do podzielenia się z innymi wspomnieniami z tamtych lat i wspomnieniami z tamtych wczasów. Liczymy, że do wspomnień będą załączone zdjęcia ośrodków nad jeziora Roś, Międzywodzia, Mrzeżyna, Karpacza i innych zakładowych ośrodków pracowników komunikacji miejskiej w Warszawie.

Warto zachować dla przyszłych pokoleń pewien specyficzny urok tamtych czasów.

Zdjęcie pochodzi ze zbiorów prywatnych Andrzeja Bachańskiego byłego pracownika MZA – serdecznie dziękujemy i czekamy na następne.

Wiwo w sierpniu 2009 roku.

Kamyczek w temacie umundurowania



Niejednokrotnie na naszych łamach gościł temat umundurowania. Zawsze wzbudzał i zapewne będzie wzbudzał wiele emocji, polemik. Głosów chwalebnych i głosów zupełnie skrajnych. Co ciekawsze, ma on swoją prawie stuletnią tradycję. Oczywiście, kiedyś trochę mniej dyskutowano o walorach użytkowych i estetycznych i cieszą się, że w ogóle jest (szczególnie w okresie powojennym, kiedy większość ubrań z dobrych tkanin była na przydziałowe kartki).

A, że jest lato, kanikuła i wolny czas, warto przyrzeć się mundurom motorniczych, kierowców, które przydzielano pra-

wie 60 lat temu, na początku lat 50-tych XX wieku. Być może dzisiaj niektóre kroje, rozwiązania, dodatki będą nieco śmieszyć lub przerażać, ale wówczas tak było.

Otóż na początku lat 50-tych XX wieku, postanowiono nie tylko porządkować komunikację miejską pod względem technicznym, organizacyjnym, ale również pod kątem umundurowania. Rozwiązanie problemu umundurowania w skali całego kraju związane było głównie z usystematyzowaniem materiałów i producentów. Wówczas stawiano na rozwój wszelkiego rodzaju Spółdzielni Krawieckich. Czy

dok. str. 3

Niedługo minie 100 lat – dok. ze str. 1

w promieniu, co najmniej 15 kilometrów (dzisiaj, zapewne musiałoby to być nawet do 50 km Pałacu Kultury). Łubieński doradzał przy tym, żeby tereny potrzebne do budowy nowych dróg wywłaszczyć, a do budowy dróg i środków komunikacyjnych przystąpić bez zwłoki. Przewidywał również konieczność wprowadzenia ulg podatkowych i długoterminowych kredytów budowlanych i modernizacyjnych. Życie potwierdziło słusność postulatów Łubieńskiego. Z biegiem czasu prawie wszystkie zostały urzeczywistnione. Warszawę opasały liczne kolonie willi i domków jednorodzinnych. Jeden tylko postulat, ten kardyn-

alny, nie został urzeczywistniony; planu komunikacyjnego nie opracowano. Brak takiego planu odbił się bardzo niekorzystnie na rozwoju miasta. Sytuacja powtórzyła się niestety i po drugiej wojnie światowej, kiedy zmarnowano największą, jaką się może zdarzyć szansę urbanistyczną¹.

Tak pisał Andrzej Jeżewski² między innymi na łamach Tygodnika „Stolica”³ pod koniec lat 50-tych XX wieku.

O dziwo, prawie po 50 latach a właściwie prawie już stu latach, Warszawa nadal nie ma planu komunikacyjnego i dlatego budowa dróg, nowych linii komunikacyjnych nadal jest dziełem przypadku a nie konse-

kwentną realizacją planu. A przecież przy Ratuszu działają sztaby fachowców, którzy już dawno powinni byli zrobić taki plan (Biuro Komunikacji, ZTM, ZDM i inni), a nie zrobili. Być może ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, wreszcie przymusi „fachowców” do zrobienia takiego planu, bo jest on podstawą dla działania komunikacji miejskiej a także do pozyskania środków pomocowych z Unii Europejskiej.

Jak na razie wszystko wskazuje, że na prawdę w 2022 roku będziemy obchodzić setną rocznicę podjęcia próby stworzenia planu komunikacyjnego m. st. Warszawy.

Wiwo w lipcu 2009 roku

¹ Andrzej Jeżewski – Warszawa na starej fotografii – wyd. RSW Prasa 1960 rok, str. 164

² Andrzej Jeżewski – Warszawianista, wieloletni współpracownik tygodnika Stolica.

³ Tygodnik współfinansowany między innymi przez Naczelną Radę Odbudowy Stolicy istniał od 1946 roku do 1990. Potem reaktywowany w 1996 i znowu zawieszony. Od kwietnia 2006 ukazuje się jako miesięcznik i nadal sporo miejsca poświęca sprawom związanym z historią Warszawy

Kamyczek... – dok. ze str. 2



to chałupniczych, inwalidzkich czy pracy. Starano się o zapewnienie im odpowiedniego „portfela” zamówień. A, że, właściwie dopiero zaczynały swoją działalność, to trudno im było od samego początku „wrzucać” krótkie, trudne pod względem kroju, odmienne między sobą, serie dla poszczególnych firm komunikacyjnych.

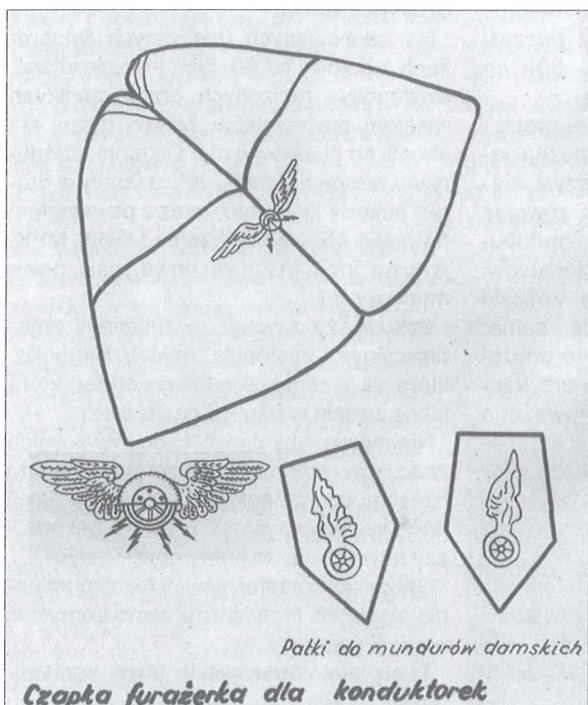
Nie bez znaczenia było także to, iż na rynku podstawowymi, w miarę łatwo dostępnymi (głównie ze względu na produkcję na potrzeby wojska) tkaninami były - brezent i sukno. Czyli tkaniny letnie i zimowe.

Tamten brezent był bardzo podobny do dzisiejszego, który służy do wyrobu tkanin namiotowych, lecz miał nieco więcej domieszki bawełny. Zmora dla właścicieli mundurów z brezentu była nie tylko mała przepuszczalność powietrza, ale również wyjątkowa podatność na gnienie. W upalne dni były gorące, a w chłodniejsze letnie wieczory stawały się niemal „lodówkami” i bez swetra trudno było w nich dotrwać do końca zmiany. Oczywiście

wszyscy radzili sobie jak mogli. Często w podstawowym wyposażeniu kierowcy czy motorniczego oprócz śniadania i kawy w „orenżadówce”¹ był sweter i bawełniana podkoszulka, które wkładało się przemienne pod mundur w zależności od potrzeby. Podobnie było z mundurami zimowymi.

Mundury zmieniano z letniego na zimowy niemal podobnie jak w wojsku. Czyli letni od 1 kwietnia do 1 listopada, a zimowy w pozostałe miesiące. Oczywiście, czasami przesuwano terminy na wyraźne protesty kierujących pojazdami, ale trwało to długo i wymagało wielu zabiegów administracyjnych, magazynowych, itd. Raczej nie pozwalano zbyt wolno w indywidualną dowolność doboru ubrania do pogody.

Uporządkowane, znormalizowane, zunifikowane wzory mundurów trafiły również do ówczesnych jeszcze Miejskich Zakładów Komunikacyjnych (MZK) w roku 1952. Miały



obowiązywać od pierwszego stycznia 1953 w Miejskim Przedsiębiorstwie Autobusowym (MPA) i Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym (MPK). Na 1 stycznia 1953 zaplanowano podział MZK na dwie różne firmy.

Odpowiednie rysunki, wzory przysłano z zaleceniem odpowiednio wcześniejszego rozeznania potrzeb, rozmiarów i zapoznaniem ludzi z oznaczeniami na mundurach, czapkach, itd. A trzeba powiedzieć, że owych oznaczeń było bardzo dużo i wymagało sporo wiedzy od magazynierów. Często sami kierujący pojazdami rozpoznawali siebie, – kto czym kieruje – po podejściu do siebie na odległość 1 metra i uważnym przyjrzeniu się metalowym znaczkom na patkach mundurów. Patki

były w dwóch wzorach. Jedne na tzw. kołnierzy stojący sztywno zapinany pod szyją. Najczęściej w mundurach sukienych zimowych. Drugi wzór patek obowiązywał w tzw. kołnierzach wykładanych najczęściej do mundurów letnich.

Znaczki na patkach były wykonane z blachy nierdzewnej w kolorze srebrnym dla szeregowych pracowników, dla kadry kierowniczej i dyrekcji proponowano wykonanie znaczków w kolorze złota z mosiądzu. Wykonane techniką wypraski. Znaczki umieszczano za pomocą przylutowanych od tyłu bolców - igieł zaginanych po wewnętrznej stronie patki. Warto dodać, że pozostałe elementy zdobiące patki w postaci pasków – belek, każdy przyszywał sobie sam w zależności od zajmowanego stanowiska, długości stażu, itd. Tasiemki były w podobnym rozmiarze do wojskowych z czerwoną nitką, zdobiącą krawędzie.

Jak już wcześniej było wspomniane znaczkami wyróżniały poszczególne grupy zawodowe a z czasem firmy komunikacyjne. Na projektach są wyraźne i powinny

dok. str. 4

¹„Orenżadówka” najczęściej szklana butelka o pojemności 0,25 litra, wielokrotnego użytku, zamykana porcelanowym lub szklanym korkiem z gumką umocowaną na sprężynowym, drucianym zamku. Nawa pochodziła od Oranżady, która była w nich najczęściej sprzedawanym napojem. W obiegu były także butelki 0,5 litra używane do piwa. Spotykało się również i większe z przeznaczeniem dla win musujących. Włana do „orenżadówki” kawa czy herbata i zawinięta w gazety potrafiła utrzymać ciepło do kilku godzin, i była jakby pierwszym, masowym, łatwo dostępnym „termosem”.

Kamyczek... - dok. ze str. 3



tów) w rzeczywistości były zauważalne z 1 metra.

Niektóre niewiele się różniły od siebie i trzeba było naprawdę wytrawnego oka, aby zauważyć czy jest to motorowy czy konduktor komunikacji miejskiej. Na czapce nie można było polegać, albowiem dla wszystkich pracowników komunikacji miejskiej był jednaki. Pozostawały tylko patki.

Czasami pewni złośliwcy mówili, że do rozróżnienia, kto jest, kim w komunikacji pomagała pleć osoby. Nie spotykano wówczas kobiet kierowców i motorniczych zbyt często. Najczęściej postrzegano kobiety jako konduktorki, jednak z biegiem czasu w połowie lat 50-tych, coraz więcej kobiet stawało się osobami kierującymi pojazdami. Najczęściej tramwajami. Jednak prawdziwy wysyp kobiet motorowych nastąpił dopiero z początkiem lat 60-tych XX wieku.

Podobne problemy rozpoznawania, kto czym kieruje mieli również kierowcy autobusów i trolejbusów. Z daleka znaczki były takie same, ale dopiero po dokładnym przyjrzeniu się zauważano różnicę, że znaczek trolejbusowy ma tzw. szelki na dachu.

Najłatwiej było poznać kierowcę innych pojazdów niż autobus czy trolejbus. Charakterystyczna kierownica w wnętrzu mówiła, że jest się kierowcą ciężarow-

MPK i MPA było ponad 100. Głównie służyły kontrolerom ruchu.

Pracownika drogowego i torowego poznawano po charakterystycznych młoteczkach a zaplecza technicznego po cyrku z kołem.

Mówiąc o mundurach warto wspomnieć o nakryciach głowy. Generalnie były dwa wzory. Letni i zimowy. Na lato czapka z daszkiem z lakierowanej tektury a na zimę czapka – uszanka z opuszczanymi na uszy bokami. Panie dodatkowo, na zimę otrzymywały szykowną, na kożusku czapkę w kształcie leśnego dzwoneczka. Najczęściej nosiły ją konduktorki i w pierwszym okresie bardzo się im podobały. Jednak z czasem chcąc uniknąć złośliwych żartów, że nie bez powodu zaprojektowano taki kształt w kształcie dzwoneczka, bo ciągle dzwonią, zakładały męskie czapki.

Przyglądając się, szczególnie zimowym mundurom i płaszczom warto zauważyć, że rękawy każdego ubrania posiadały, wzorem wojskowym, tzw. kieszenie narękawne. Były one przydatne do przechowywania nie tylko kart drogowych i innych służbowych dokumentów, ale również rzeczy osobistych. Konduktorki niejednokrotnie wykorzystywały je do przechowywania banknotów, choć są przypadki, że trzymały bardziej intymne przedmioty.

Dzisiaj patrząc z perspektywy czasu trzeba powiedzieć, że mundury nie były brzydkie i starały się nawiązywać do dobrych, starych przedwojennych wzorów mundurów kolejarskich i tramwajowych. Być może nie zawsze były wygodne, ale noszenie ich było dla wielu pewnego rodzaju nobilitacją.

Na zachowanych, nielicznych fotografiach z połowy lat 60-tych jeszcze widać, szczególnie noszonych przez starszych wiekiem pracowników. Młodzi raczej już stronili od dbałości o nie. Ostatnie mundury we wzorach „lata 50-te”, zniknęły w drugiej połowie lat 60-tych wraz z powstaniem na nowo MZK z połączenia MPA i MPK. A nowa firma, to znowu nowe znaki, nowe mundury, itd.

Szkoda, że zawsze ze zmianami organizacyjnymi następują zmiany symboliki, która zawsze jakoś odbiega od tej, która jakoś weszła w pamięć pasażerom.

Nie mówię, aby powrócić do metalowych znaczków rodem z tych wzorów, ale warto czasami przypomnieć je przy okazji jakiś firmowych uroczystości w formie dekoracji czy nawiązania do kontynuacji tradycji.

Sporo się czasami mówi o nie zapomnianiu symboliki firmy. Może warto pomyśleć o tym jeszcze raz.

Tramwaje Warszawskie jakoś kontynuują symbolikę koła z piorunami. Na pewno jest ona odmienna od pierwowzoru, ale nie odbiega zbyt daleko.

To tak pod rozwagę na kolejny, senny, upalny, urlopowy dzień.

Wiwo w sierpniu 2009 roku

być widoczne z odległości przynajmniej 4 metrów (takie było założenie projektan-

ki, pojazdu technicznego czy motocykla, których wówczas na stanie MZK a później

Testy autobusu SOR NB 12 City

We wtorek 21 lipca 2009 roku na terenie zajezdni „Ostrobramska” rozpoczęto testy kolejnego autobusu miejskiego. Tym razem jest to autobus czeskiej firmy „SOR” NB 12 City. Dla MZA jest ciekawy ze względu na zwiększoną liczbę drzwi zarówno w wersji 12-metrowej, jak również przegubowej (18 metrów). Cztery pary drzwi w autobusie pojedynczym lub 5 w przegubowym, sprawiają, że zwiększa się liczba miejsc stojących. Zaletą większej ilości drzwi jest znacznie usprawnienie ruchu pasażerskiego na przystankach poprzez szybszą wymianę pasażerów (wysiadający i wsiadający). A to w przypadku dużych potoków pasażerskich nie jest bez znaczenia i może wpłynąć na ograniczenie zużycia paliwa, jak również zwiększenie ilości przewożonych pasażerów. To dość istotny atrybut dla podjęcia decyzji o ewentualnym zakupie tego typu autobusów przez MZA.

Poza dodatkową parą drzwi, zadowolenie pasażerów mogą wzbudzić okna o dużej powierzchni z przesuwanymi szybami, a także przyciski do otwierania drzwi umieszczone na ich środku – w najbardziej widocznym dla pasażerów miejscu. Pewną nowością dla warszawskich pasażerów jest umieszczenie w autobusie składanych miejsc w przestrzeni środkowej, które w przypadku mniejszej ilości pasażerów zwiększają ilość miejsc siedzących. Autobus jest testowany do 7 sierpnia na jednej z bardziej obciążonych linii – „127”. Wybór trasy i obserwacja potoków pasażerskich pozwoli firmie MZA, jak również ZTM, na optymalną ocenę wartości pojazdu.

Warto wspomnieć, że nie jest to pierwszy autobus czterodrzwiowy testowany przez stołeczną komunikację – 24 lata temu po Warszawie kursowały testowo dwa autobusy Autosan H-10/30.

Testy autobusów różnych marek o różnych właściwościach pozwolą na zoptymalizowanie potrzeb MZA w odniesieniu do nowego taboru, który będzie zamawiany w najbliższym czasie (ogłoszenie przetargu na zakup autobusów jest przewidziany w początkach września). W tej chwili trwa procedura wyboru doradcy finansowego, dzięki któremu będzie możliwe poznanie źródła finansowania dla zakupu nowego taboru. Taka procedura jest konieczna ze względu na to, że firma samodzielnie finansuje zakupy autobusów.

Do tej pory Zarząd MZA podpisał umowę na zakup 20 autobusów jako przedłużenie kontraktu z firmą „Solaris”. Pojazdy pojawiają się na warszawskich ulicach we wrześniu tego roku i będą posiadały silniki euro5 jak również system gaszenia pożarów silnika. Również w lipcu tego roku podjęto decyzję o zakupie kolejnych 20 autobusów. W sumie w tym roku MZA chce kupić około 160 au-

tobusów. Warto wspomnieć, że w ostatnich dwóch latach MZA bije krajowe rekordy w zakresie zakupu autobusów (350 wozów w latach 2007 – 2008). Również i w tym roku chce utrzymać pozycję lidera w zakupach nowego taboru. Dzięki rekordowemu zakupom średnia wieku taboru spadła w ciągu ostatnich dwóch lat z ponad 10 do 8,5 roku.

Do tego dochodzą inwestycje na terenie oddziałów przewozów. Nowe stacja benzynowa na Woronicza. Przygotowywany jest zakup nowych myjni, odkurzaczy przemysłowych do sprzątania autobusów oraz urządzeń, które mają zautomatyzować obsługę codzienną wozów.

Szykowany jest także projekt kompleksowej modernizacji zajezdni „Kleszczowa” i „Ostrobramska”.

Jeżeli testy autobusu wypadną pomyślnie, to firma SOR może przełamać „monopol Solarisa” na dostawy 12 i 18-metrowych autobusów i stać poważnym konkurentem, tym bardziej, że nie jest to jedyna, atrakcyjna oferta firmy na miejskie autobusy. Firma SOR kończy testowanie tzw. biprzegubu, czyli autobusu 24-metrowego, które są przygotowane pod nową jakość miejskiej komunikacji autobusowej tzw. metrou-



Konferencja prasowa przed jazdami próbnymi autobusu SOR NB 12 City na terenie zajezdni „Ostrobramska”. Od lewej: Jerzy Wielgus, Mieczysław Magierski - Prezes MZA, Jan Cerny - Dyr. handl. firmy SOR - Polska

sów. Autobusów, które będą konkurować z komunikacją tramwajową pod względem przewożonych pasażerów jednym kursem i będą kursować z podobną częstotliwością jak metro (2-3 minuty po wyznaczonych buspasach). MZA w najbliższym czasie planuje zakup kilkunastu takich autobusów pod planowane przez ZTM – Warszawa uruchomienie pilotażowych linii metroubusów.

Jak widać młoda (zaledwie działająca na rynku 15 lat) czeska firma dynamicznie idzie do przodu i staje się poważnym konkurentem dla producentów biprzegębów (Volvo, Mercedes), a nie jest to ostatnie słowo firmy. Niewątpliwym strzałem w „10” mogą być w pełni elektryczne autobusy miejskie. Dlatego też, warto uważnie obserwować naszych sąsiadów zza południowej granicy i firmę SOR.

(ww)



Autobus SOR NB 12 City przed wyjazdem na pierwszą jazdę testową. Zajezdnia Ostrobramska 21 lipca 2009 roku

Warto rozwijać sportowe pasje



Sport to zdrowie – wie niemal każdy, jednak nie wszyscy, to znane hasło, zamieniają w konkretne działanie.

Jednak są wśród pracowników MZA ludzie, dla których nie jest to pusty, bez pokrycia, slogan. Dla których aktywne uprawianie sportu jest pasją, sposobem na czas wolny.

Jednym z nich jest Jerzy Czechowski (nr służ. 364) z zajezdni R-3/MZA „Ostrobramska”, który od pewnego czasu biega w różnego rodzaju maratonach, pół-maratonach w kraju.

Ostatnio był uczestnikiem XIX Biegu Powstania Warszawskiego, który odbył się 25 lipca na Warszawskiej Starówce. Nocna aura, wyjątkowa oprawa i niepowtarzalna atmosfera sprawiły, że tegoroczny bieg zapewne na długo zapisze się w pamięci nie tylko sportowców, ale również kibiców. Bieg rozpoczął się o 20.45 na Konwiktorskiej i przebiegał ulicami Bonifraterską, Karową, Krakowskim Przedmieściem, Karową, Wybrzeżem Gdańskim, Sanguzki na Konwiktorską. Łącznie trasa liczyła 5 km. Dla bardziej wymagających

– „Bieg”

liczył 10 kilometrów (dwa okrążenia). Z Konwiktorskiej ruszyło 3 tysiące biegaczy, choć, choć było znacznie więcej. Elementem wyróżniającym tegoroczny „Bieg” było stworzenie przez kibiców wzdłuż trasy „Łańcucha Pamięci”,

którzy trzymali w dłoniach płonące znicze. Był to swego rodzaju wyraz pamięci obecnych mieszkańców Warszawy o tych, którzy bohatercko walczyli o wolność w 1944 roku.

Również, po raz pierwszy w historii „Biegu” Jerzy Czechowski wystąpił w barwach MZA. Tym samym nie tylko zareklamował firmę, ale pośrednio wykazał, że MZA jako warszawska firma także oddaje hołd warszawskim powstańcom. Że jest nierozdzielalnym elementem Warszawy, nie tylko pamiętając o historii miasta, ale i tworzącym jego współczesność i przyszłość.

- Myślę, że podczas takiego biegu, nie są istotne czasy, zajęte miejsca, - stwierdził po biegu Jerzy Czechowski, - a swego rodzaju unikatowa atmosfera. Ta ogromna, przyjazna sobie ludzka masa. Pełna życzliwości, spontaniczności, a jednocześnie zachowująca wszystkie sportowe zasady współzawodnictwa. To wszystko sprawia, że naprawdę chce się dobiec do mety podczas imprezy, a później, pomiędzy maratonami, stale i systematycznie trenować, aby znowu poczuć tę niepowtarzalną atmosferę.

- Podczas tegorocznego biegu pobiłem swój rekord życiowy na 10 km o przeszło 2 minuty. Dystans 10 km przebiegłem w czasie 1 godziny, 3 minut.

- Bieganie naprawdę wciąga i uzależnia, z tym tylko, że jest to „nałóg”, który służy zdrowiu. Wielokrotnie powtarzam to swoim kolegom z zajezdni i cieszę się, że coraz więcej z nich zaczyna myśleć poważnie, aby dołączyć do mnie. Być może za rok, w następnym biegu wystawimy wspólnie jakąś ekipę?

- Korzystając z okazji, chciałbym w swoim imieniu – dodać w zakończeniu Jerzy Czechowski, - serdecznie podziękować Mieczysławowi Magierskiemu – Prezesowi MZA, jak również Działowi Marketingu za materialne wsparcie w przygotowaniach do „Biegu”, w postaci kompletnego, dobrej marki, stroju sportowego, który będzie mnie służył także w innych biegach. Między innymi w Maratonie Warszawskim czy Biegu Niepodległości. Rozwijanie sportowych pasji, niekoniecznie w kategoriach wyczynu, daje ogromną satysfakcję. Przekonuje się o tym coraz większa grupa pracowników MZA. Występowanie na różnych zawodach w barwach MZA podkreśla także niewątpliwą identyfikację pracowników z firmą, a to nie jest bez znaczenia dla postrzegania firmy i jej wyników ekonomicznych.

(ww)



Jerzy Czechowski z „Ostrobramskiej” przed startem w biegu

MZA w ścisłej czołówce

Zawsze w połowie roku są ogłaszane wyniki różnych sondaży, rankingów polskich firm komunikacji miejskiej za rok poprzedni. W tym przypadku za rok 2008. Według danych Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej, MZA jest największym miejskim przewoźnikiem autobusowym w Polsce obsługującym 157 linii dziennych i 17 nocnych. Również rejon obsługi mieszkańców jest największy w Polsce, bo poza Warszawą obejmuje obsługę 22 przyległych gmin. Np. drugi w statystyce obsługi gmin jest PKM Świerklaniec (18 gmin), ale ma tylko 22 linie autobusowe. Trzeci PKM Gliwice obsługuje 17 gmin i ma 47 linii.

MZA obsługuje 3 700 km linii. Drugi w kolejności MPK Kraków obsługuje 2090 km a trzeci MPK Wrocław 1200 km. Zaraz za Wrocławiem plasuje się MPK Łódź z 1112 km. Jednak trzeba pamiętać, że MPK Kraków czy Wrocław, Łódź, to dane zawierające linie tramwajowe i autobusowe.

Jak widać z powyższego różnice są dość znaczne.

Jako ciekawostkę warto wspomnieć, że najszybciej (średnia prędkość eksploatacyjna) jeżdżą autobusy w MZK Zamość (28,7 km/h), a najwolniej w Gdańsku (9,0 km). MZA ze swoją prędkością (17,4 km) mieszczą się w połowie tabel, jak większość przewoźników w innych polskich miastach.

W skali roku, MZA przewozi blisko 416 milionów pasażerów (dziennie około 1 miliona 140 tysięcy). Te dane mówią, iż każdy, statystyczny mieszkaniec warszawskiej aglomeracji skorzystał 138 razy w roku z usług Miejskich Zakładów Autobusowych (MZA). A drugi w tej tabeli KZK GOP Katowice przewiózł 263 miliony pasażerów. Inni przewoźnicy autobusowi nie przekroczyli liczby 100 milionów pasażerów.

MZA w 2008 roku po raz drugi zajęła pierwsze miejsce, jeśli chodzi o zakupy nowego taboru. W 2008 roku zakupiła 180 autobusów (150 Solarisów i 30 Jelczy). Na drugim miejscu uplasowało się MPK Wrocław (67 autobusów), a na trzecim MPK Łódź (62). Poza MPK Kraków (58 wozów), pozostali przewoźnicy kupowali średniorocznie od 5 do 20 autobusów.

Duże zakupy w MZA wpłynęły na kolejny wynik wysoko ponad innymi przewoźnikami, jeśli chodzi o tabor do 3 lat. MZA na 31 grudnia posiadała 354 autobusy do 3 lat. Druga w tabeli MPK Łódź mogła się pochwalić posiadaniem 162 autobusów w tym przedziale wiekowym. Trzeci,

MPK Kraków posiadał 121 autobusów. Większość pozostałych przewoźników posiadała od 4 do 70 autobusów w tym przedziale wiekowym.

To pozwoliło obniżyć średni wiek taboru z 10 lat (2006) do 8,5 lat (2009).

Przyjęty przez Zarząd MZA program modernizacyjny ma jeszcze poprawić te statystyki. Do roku 2017 ma być wymienionych prawie 1000 autobusów, co pozwoli na obniżenie średniego wieku eksploatowanych autobusów do 6 – 7 lat i znaleźć się tym samym w ścisłej europejskiej czołówce miejskich przewoźników.

Trend poszukiwania najlepszego transportu autobusowego zainicjowany przez obecny Zarząd MZA, będzie utrzymywany nadal. Dziś są plany, aby w coraz większym stopniu wchodziły nowoczesne wielkopojemne autobusy – czyste ekologicznie (hybrydowe, etanolowe, elektryczne). Jest to proces skomplikowany i kosztowny, ale realny tylko dzięki temu, iż potencjał finansowy, organizacyjny, ludzki (wysoko wykształcona kadra, wyszkoleni kierowcy), gwarantuje realizację nawet najtrudniejszych zadań.

(www)

Trochę historii, nie tylko MZA (11)

Lata pięćdziesiąte wyznaczyły nowe kierunki rozwoju warszawskiej komunikacji. Rozwoju nastawionego na intensywny rozwój trakcji spalinowej (jak wówczas mówiono), czyli komunikacji autobusowej, która wówczas była niebywale tania nie tylko pod kątem eksploatacji autobusów, ale i uruchamiania nowych linii. Niewątpliwą zachętą dla ówczesnych decydentów, aby stawiać właśnie na komunikację autobusową był również znaczny postęp techniczny i technologiczny, który potaniał produkcję autobusów. Jednym słowem tanie paliwo i coraz tańsze autobusy zachęcały do powierzenia rozwoju komunikacji miejskiej właśnie autobusom.

Podobnie było w Warszawie, która rozrastała się z każdym rokiem nie tylko pod kątem obszaru, ale i ludności. Szczególnie w obszarach podmiejskich, gdzie budowano nowe fabryki a przy nich nowe osiedla mieszkaniowe. To wymuszało zapewnienie niemal z dnia na dzień sprawnej komunikacji, a taką mogła zapewnić tylko komunikacja autobusowa. Budowa linii tramwajowych była kosztowna i długotrwała i dlatego często plany jej roz-

budowy były brane pod uwagę w dalszej kolejności.

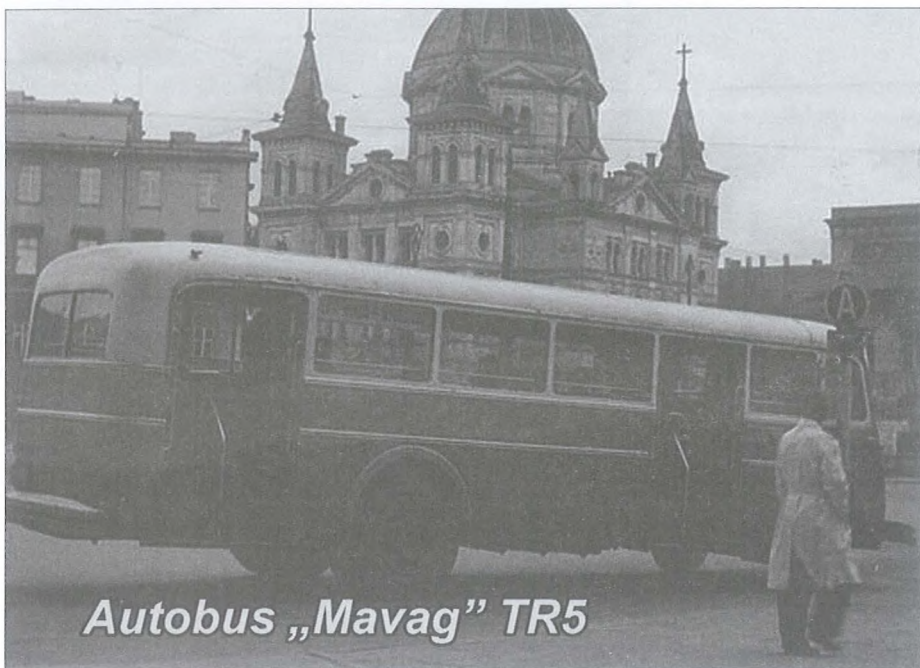
Poważnym wyzwaniem dla warszawskiej komunikacji było trzykrotne powiększenie obszaru administracyjnego Warszawy. W wyniku rozporządzenia Rady Ministrów z 5 maja 1951 roku - 15 maja 1951 roku przyłączono do Warszawy szereg podmiejskich miejscowości takich jak: Białołęka, Tarchomin, Zacisze, Wawer, Radość, Falenica, Wilanów, Powsin, Pyry, Okęcie, Włochy, Jelonki, Bemowo, Wólka Węglowa, Młociny, Czyste, Ursynów, Chomiczówka, Wawrzyszew, Chrzanów, Odolany, Miedzeszyn, Górcze, Dawidy, Zagórz część Bródna wraz z przyległymi do nich wsiami i osadami. Przedwojenne, podwarszawskie miejscowości letniskowe stały się tym samym częścią Warszawy. Wiele z nich zachowało swój charakter do dzisiaj (Falenica, Powsin), a inne zurbanizowały się w wielkie blokowiska i tereny przemysłowe (Służewiec, Tarchomin).

Mimo, że przyłączono tak wiele miejscowości, to przez wiele lat obsługiwała je dalej przedwojenna komunikacja kolei

dok. str. 8



Trochę historii, nie tylko MZA (11)



Autobus „Mavag” TR5

szerokotorowych i wąskotorowych. Przez wiele lat nie dotarła do nich komunikacja autobusowa, mimo zapewnień ówczesnych władz, że jest to tylko kwestią nieodległego czasu.

Obietnice, obietnicami a tak naprawdę, to brak było konkretnego planu komunikacyjnego, mimo, iż w lutym 1950 podjęto próbę uporządkowania schematu linii. Było to raczej dostosowanie jej do możliwości taboru i ciągów komunikacyjnych, które nadal były odbudowywane przy przebudowywane. W każdym bądź razie 1 lutego zmieniono trasy dziesięciu linii tramwajowych i siedmiu autobusowych. Również tego samego dnia uruchomiono, po raz pierwszy po II wojnie światowej komunikację nocną składającą się z 11 li-

nii tramwajowych i trzech autobusowych. Były one oznaczone przekreślonymi numerami linii dziennych. Nocne autobusy zaczynały i kończyły trasy przy tymczasowej zajezdni w Halach Mirowskich, która z końcem roku przekazała wszystkie autobusy do zajezdni przy Inflanckiej.

Były to „kreślone 111” PLAC ŻELAZNEJ BRAMY – plac Mirowski – Chłonna – Wolska – Młynarska zajezdnia – Wolska – aleja Solidarności – Towarowa – plac Zawiszy – Aleje Jerozolimskie – Marszałkowska – plac Zbawiciela – Marszałkowska – plac Unii Lubelskiej – Puławska – Rakowiecka – aleja Niepodległości – Raclawicka – BALONOWA „Kreślone 119” PLAC ŻELAZNEJ BRAMY – Graniczna – Królewska – Krakow-

skie Przedmieście – Nowy Świat – Aleje Jerozolimskie – most i aleja Poniatowskiego – aleja Zieleniecka – Targowa – Dworzec Wileński – Targowa – Żąbkowska – Radzymińska – ZACISZE (TUŻYCKA). „Kreślone 120” PLAC ŻELAZNEJ BRAMY – Graniczna – Królewska – Krakowskie Przedmieście – Nowy Świat – plac Trzech Krzyży – Książęca – Rozbrat – Myśliwiecka – Piękna – Mokotowska – plac Zbawiciela – Marszałkowska – plac Unii Lubelskiej – Klonowa – Spacerowa – Zawrotna – Belwederska – Chełmska – Czerniakowska – Powsińska – SĄDOWA.

Oprócz linii dziennych kursowały również sezonowe – „M” BIELANY AWF – Marymoncka – Pułkowa – Improwizacji – IMPROWIZACJI (KINO ORZEŁ) w dni świąteczne i w dniach wyścigów – „W” - PLAC ZBAWICIELA – Marszałkowska – plac Unii Lubelskiej – Puławska – WYŚCIGI.

W sumie 32 linie dzienne, 3 nocne i 2 specjalne

W 1950 roku na warszawskich ulicach pojawiły się pierwsze węgierskie autobusy „Mavag” oznaczone symbolem TR5. Miały one wniesić pewną nową jakość w komunikacji, jak twierdziły ówczesne władze, jednak tak naprawdę, pewne zaostrożenie polityczne na linii wschód – zachód spowodowało poszukiwanie nowych autobusów wobec braku możliwości dalszego sprowadzania francuskich autobusów „Chausson”. Poszukiwanie w krajach tzw. „obozu socjalistycznego”. Jednym z nielicznych producentów autobusów były właśnie Węgry. Polskie autobusy były jeszcze w fazie prób i były raczej budowane na podwoziu samochodów ciężarowych (Star).

Pierwsze siedem sztuk nadeszło do Warszawy 7 stycznia 1950. W ciągu całego 1950 roku w sumie dotarło 81 sztuk. Miały być następne dostawy, lecz odstąpiono od nich w wyniku licznych awarii (planowano zakup 20 sztuk w 1951 roku). Swoją karierę w warszawskiej komunikacji zakończyły w 1953 roku, kiedy to wymieniono je z PKS-em na Chaussony APH 47. Kursowały na wszystkich liniach.

Były pewną nowością, albowiem posiadały pneumatycznie zamykane drzwi i posiadały 60 miejsc (24 siedzących i 36 stojących).

Na koniec 1950 roku Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Warszawie miały około 290 autobusów.

Reszta na stronie www.zzpkm.waw.pl



Autobus „Mavag” TR5 na linii 116

Brud w kabinach motorniczych

Coraz częściej docierają do nas sygnały o coraz bardziej zauważalnym brudzie w kabinach motorniczych, szczególnie w starszych modelach 13N. To, że w najbliższym czasie są przeznaczone do kasacji, nie znaczy, że można o nie mniej dbać, także zaoszczędzając na mydle i wodzie czy kilku szmatkach do przetarcia uchwytów, dźwigni, itd.

Sprawa nie jest jednak prosta. Otóż zewnętrzna firma sprzątająca wagony ma wyraźny zakaz wchodzenia do kabin tramwajów, w związku z powyższym nie sprząta dokładnie kabiny motorniczego koncentrując się

jedynie na przestrzeni pasażerskiej. Jeśli się czasami zdarzy, że w kabinie jest monter, mechanik to po nim, podobno pod jego czujnym okiem, jest wpuszczana osoba sprzątająca. Wówczas kabina, ma to przysłowiowe szczęście, jest dokładnie wysprzątana, ba, nawet spryskana miłym w zapachu dezodorantem. Jednak, jeśli tramwaj nie ma awarii i przez kilka tygodni omija go monter wraz z jego kabiną, wówczas z każdym dniem, przybywa w kabinie brudu. Szczególnie widocznego dla dość dużej grupy tzw. motorniczych zasilających, bo to oni głównie, jakby za karę, dostają te „brudaski”. A wiadomo – zasilający nie

zawsze ma prawo wyboru tramwaju, a jedzie tym, co mu zleci dyspozytor.

Oczywiście nie ma tu złej woli dyspozytora – broń Boże, on często nawet nie wie jak tramwaj wygląda – znaczy, w jakim stanie czystości jest wóz i kabina motorniczego. Prawdopodobnie nie ma również złej woli sprzątających, bo ci, zapewne, kiedy dostaną wyraźny nakaz sprzątania, zapewne z ogromną chęcią „wypucują” także kabinę.

Skro, zatem nikt nie ma złej woli, to, dlaczego są brudne kabiny?

Może warto by było przemyśleć tę sprawę i zastanowić się na odpowiednio wysokim szczeblu decyzyjnym, jak tę sprawę załatwić? Może dać motorniczemu szmatkę, kubek wody i niech sobie sam posprząta? Niby jest w tym pewien pomysł, ale możliwy do realizacji tylko w przypadku, kiedy jeden wóz będzie przypisany tylko do jednej dwuosobowej brygady. Wówczas kabina będzie lśniąca, a i zapewne w oknie po lewej stronie pojawią się firanki i prawdziwe, żywe kwiaty. Wszak większość motorniczych, to właśnie kobiety, a te najlepiej dbają o swoje miejsce pracy. Nawet kwiaty przynoszą z domu.

Jednak danie kubeczka wody i odpowiedniej ilości szmat wymaga jeszcze dodatkowych pieniędzy. Raz z tytułu zapłacenia za dodatkowe godziny, przeznaczone na sprzątanie, drugie, za jaką stawkę na godzinę, po trzecie ile razy w tygodniu, itd. Zatem znowu „scho-dy”, a sprawa niby prosta.

Ale co zrobić z zasilającymi, którzy często zmieniają wozy? Ci, prawdopodobnie musieliby sprzątać kabiny codziennie i za stawkę jak za sprzątanie. Czy zgodzą się na niższą stawkę i rozszerzenie obowiązków? A kto będzie ich sprawdzał, nadzorował? Zapewne ktoś powie – sami się skontrolują i będą zwracać sobie uwagę na niedociągnięcia poprzednika. Już nawet nie chce myśleć jak będą wyglądały te rozmowy, ale raczej wymowy usłanej różami nie należy się spodziewać. Z prostej przyczyny, każdy inaczej sprząta i ma inne standardy czystości.

Jak zatem z powyższego widać, niby prosta sprawa a ile „trudnych zakrętów”, które mogą skutecznie zahamować załatwienie sprawy. Czy zatem pozostaje motorniczemu tylko cierpliwość, wiara i nadzieja, że ktoś to załatwi, gdy pochyleni nad balią piorą koszu-le i swoje tramwajarskie mundury?

Tekst nieco wyprany z „róż” na prośbę motorniczych nie tylko z zajezdni R-3/TW „Motokotów”.

Wiwo w czerwcu 2009 roku

Czyżby naprawdę było „lato na działkach”?

Sierpień, połowa lata za nami. Jedni jadą na urlop inni wracają. Na mieście jakby sennej, spokojnej – wyraźnie widać, że są wakacje. Ogólna, wzorem hiszpańskiej, letnia sjeść.

Ale czy ta sjeść jest także w TW i MZA? Czy naprawdę nic się nie dzieje? Wszyscy są zadowoleni, szczęśliwi?

Rozmawiając z ludźmi, właściwie na nic się nie skarżą, poza jednym – ciągłym brakiem pieniędzy. Prawdopodobnie, gdyby dał im pieniądze, jakich oczekują byłiby najszcześliwszymi ludźmi. Nawet brak mydła, papieru toaletowego, brudnych ubrań prawdopodobnie zniknąłby z horyzontu. Podobnie jak wiele innych istotnych dla pracownika i jego miejsca pracy spraw.

Ale czy pieniędzmi można naprawdę zamylać wszystkim oczy?

Czy naprawdę, potrafią one znieczulić ludzkie odruchy i troskę o innych?

Wiadomym jest, że pieniądze są bardzo ważne. Potrafią coś rozwiązać, ale i czasami zagmatwać.

Dlatego też, ważnym jest, aby nie zapominać o innych i ich potrzebach, troskach. Być uważnym obserwatorem wszystkiego, co wokół się dzieje i reagować, gdy dzieje się źle. Nie można koncentrować się tylko

na pieniądzu i ich braku. Trzeba czasami wybiegać w przyszłość i planować ją. Nie samemu a wspólnym działaniem.

Związek Zawodowy Pracowników Komunikacji Miejskiej nie tylko dba i troszczy się o pieniądze za pracę dla wszystkich pracowników. Aby były godne i adekwatne do włożonej pracy. Jednak nie jest to jedyny nurt działalności. Niemal równorzędnym jest dbałość o warunki pracy, o poszanowanie pracownika, jego miejsca pracy. Również o szeroki rozwój osobowości i zdolności intelektualnych, przydatnych nie tylko w miejscu pracy.

Warto o tym pamiętać i zwracać się do koleżanek i kolegów z ZZPKM niemal we wszystkich sprawach. Nawet, wtedy, gdy wokoło letnia kanikuła i „na działkach” nic się nie dzieje poza zwiększoną aktywnością ogórków gruntowych.

W niektórych sprawach prosimy zwracać się również do naszej gazety. Nie ma spraw nieważnych i nieistotnych. Jeżeli tylko dotyczą konkretnej grupy osób a nie spraw indywidualnych na pewno podejmiemy temat, poruszymy go i w miarę możliwości wyjaśnimy.

„Rozdroża” nie mają letniej przerwy i pracują wszędzie tam, gdzie są potrzebne. Wystarczy tylko zadzwonić, emaliować.

Wiwo w sierpniu 2009 roku



Warszawa - początek lat 60-tych XX wieku - Most Poniatowskiego. Sportowy sposób jazdy warszawską komunikacją. „Na gronko” - tramwaj - „na orla” autobus Chausson.

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



Pocieszające a jednocześnie niepokojące, czyli kilka dość istotnych danych o miejskiej komunikacji

W połowie czerwca 2009 roku Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej opublikowała wybrane dane obrazujące najważniejsze aspekty funkcjonowania komunikacji publicznej w polskich miastach. Warto się im przyjrzeć i wyciągnąć pewne wnioski na temat jej kondycji, tendencji rozwojowych i ewentualnych kierunków dalszego rozwoju.

Zebrane dane pochodzą głównie od przewoźników – operatorów zrzeszonych w Izbie. Brak jest danych od przewoźników prywatnych, którzy w niektórych miastach (Warszawa) wykonują około 10-15 procent ogólnej liczby wozokilometrów (wzkm). Zatem, trzeba mówić o przybliżonych danych, a do podawanych tutaj wartości liczbowych nanieść pewną poprawkę o 10-15 procent wwyż.

Przedstawione dane nie zawierają też danych o ilości wzkm, zatrudnieniu, ilości tras innych operatorów szynowych niż tramwaje. Czyli Metra, Szybkiej Kolei Miejskiej czy Przewozów Regionalnych wykonywanych pośrednio na terenie miast i aglomeracji. Mimo wszystko pokazują pewną skalę wielkości i znaczenia transportu publicznego w miastach jako jednego ze składników szeroko rozumianej gałęzi – transport i przewozy osób.

Rok 2008 w porównaniu do roku 2007 przyniósł kolejne zwiększenie ogólnej ilości wzkm wykonywanych przez transport publiczny w miastach. Widać wyraźny skok wzkm w przewozach autobusami i spadek wzkm w przewozach tramwajami. To może budzić pewien niepokój i zdziwienie w przypadku, gdy są środki pomocowe Unii Europejskiej (UE) właśnie na rozwój komunikacji szynowej.

Operatorzy autobusowi i tramwajowi w 2008 roku wykonali ponad 1,5 miliarda wzkm. Jest to trzykrotnie więcej niż operatorzy kolejowi w skali całego kraju. Firmy zatrudniały 44 250 pracowników, z czego ponad połowa (23 708 osób), to osoby kierujące pojazdami (motorniczy i kierowcy 52 procent ogółu zatrudnionych). Kolejną grupą mającą pośredni, znaczący wpływ na wykonanie liczby wzkm, to pracownicy zaplecza. W ogólnej liczbie zatrudnionych stanowili 24 procent (10 558 osób). Jedynie 15 procent ogółu zatrudnionych, to pracownicy umysłowi (6 417 osób). Resztę, 9 procent (3 567 osób) stanowili pracownicy pozostali. Czyli osoby nie związane bezpośrednio z wykonywaniem zadań przewozowych, a pracujące często

na etatach fizycznych, robotniczych (osoby sprząające, służby remontowo budowlane, ochrona, itd.).

Jak widać z powyższych danych w dalszym ciągu zmieniają się proporcje pomiędzy fizycznymi i umysłowymi. Grupa umysłowych dzięki wprowadzaniu nowych form zarządzania, obiegu informacji (technika komputerowa) z roku na rok zmniejsza się a powiększa grupa prowadzących pojazdy. Świadczy to między innymi o tym, że firmy przewozowe dostają nowe, dodatkowe zlecenia na usługi i zwiększają zatrudnienie właśnie w grupie prowadzących pojazdy. Również, nie bez znaczenia jest rozwój wielu miast i porządkowania sieci komunikacyjnych, co wymusza tworzenie tras, połączeń – głównie autobusowych.

W 2008 roku w porównaniu do 2007 roku wzrosła wydajność pracy, między innymi poprzez wprowadzenie na trasy dość dużej ilości nowego taboru autobusowego i tramwajowego, co pozwoliło na zmniejszenie zjazdów awaryjnych i tym samym przyczyniło się do wykonania większej ilości wzkm zakontraktowanych i płatnych. Również przyjęcie dodatkowych, okresowych czy stałych zleceń wpłynęło na zwiększenie ilości wzkm tym samym zatrudnieniem (remonty ulic, otwarcie nowych dojazdów do nowych osiedli, itd.).

Dane za 2008 rok mówią, że średnio licząc ilość wykonanych wzkm na jednego zatrudnionego wśród prowadzących pojazdy, to motorniczy przejechał w roku ponad 39 tysięcy km, a kierowca autobusu, trolejbusu ponad 29,5 tysięcy kilometrów.

Jak widać komunikacja tramwajowa nadal wykonuje znaczącą część zadań przewozowych i dość mocno dystansuje przewozy autobusowe, choć te dane mogą nieco mylić, albowiem nie uwzględniają wszystkich przewozów autobusowych wykonywanych w mieście (brak danych z PKS, przewoźników prywatnych, itd.). Patrząc na to, co aktualnie dzieje się w przewozach tramwajowych (ograniczanie lub likwidacja wielu tras tramwajowych w Górnśląskim Okręgu Przemysłowym- GOP) należy przypuszczać, że rok 2009 wykaże dalszy spadek wzkm tramwajowych na rzecz wzkm autobusowych. A jest on poważny i nawet oddawanie nowych, zmodernizowanych tras tramwajowych (Warszawa, Gdańsk, i in.) nie pozwoli na uzyskanie tak dobrych wyników jak w 2008 roku.

Mimo dość znacznych zakupów nowego taboru autobusowego, nadal średnia wie-

kowa taboru jest powyżej 10 lat. To przy średniej wiekowej wielu europejskich przewoźników (7 lat) wskazuje, jak wiele jeszcze trzeba zrobić w autobusowej komunikacji miejskiej, jeśli chodzi o wymianę taboru a tym samym zmniejszenie kosztów eksploatacji (mniej awarii, zjazdów, itp.) i oddziaływania transportu autobusowego na środowisko. Według danych ponad 50 procent operatorów eksploatuje tabor powyżej średniej 11 lat. Wśród przewoźników są i tacy, którzy średnią wiekową mają powyżej 15 lat (10 procent). Patrząc na średnią trzeba pamiętać, że tworzą ją autobusy 20-letnie i więcej i nie stanowi to odosobnionych przypadków. Niemal w każdej firmie są autobusy, które już dawno powinny zostać skasowane i złomowane, jednak zwiększająca się ilość wzkm, nie zawsze pozwala na ich kasację, szczególnie w przypadku braku perspektyw na zakup nowego taboru. A te, w obecnym czasie kryzysu, powoli, szczególnie dla małych przewoźników coraz częściej będą realiami. To w konsekwencji następnych lat nie obniży średniej wieku autobusów a wręcz odwrotnie. Średnia wiekowa będzie rosła zamiast spadać.

Przedstawione powyżej dane, mogą cieszyć producentów autobusów, bowiem pokazują, że zbyt na ich wyroby może być jeszcze przez najbliższe kilka czy kilkanaście lat. Jednak te nadzieje muszą być poparte konkretnymi zamówieniami i pieniędzmi, między innymi z kas samorządów, które z każdym miesiącem zaczynają świecić coraz większymi pustkami i wymagają kolejnych cięć budżetowych. Między innymi na komunikację publiczną. Cięcie jest tym łatwiejsze, albowiem, nadal nie obowiązuje ta ustawa o transporcie publicznym i związane z nią wydatki na komunikację zbiorową. W tym przypadku „wierzą” w magiczną moc prywatnego rynku przewoźników, a ta „wierza” jest coraz bardziej złudna, bo coraz więcej z nich, po prostu, wycofuje się z przewozów miejskich jako mniej opłacalnych. Przykład Warszawy i innych miast wskazuje, że duży rynek miejski nie zawsze jest opłacalny. Często wymaga dodatkowych, dość znacznych środków finansowych, a firmy prywatne mają coraz większe trudności w pozyskaniu kredytów bankowych bez odpowiednich poręczeń. Między innymi od samorządów.

Reszta na stronie www.zzpkm.waw.pl



SCANIA
Scania Polska S.A.



SCANIA
Scania Polska S.A.



SCANIA
Scania Polska S.A.

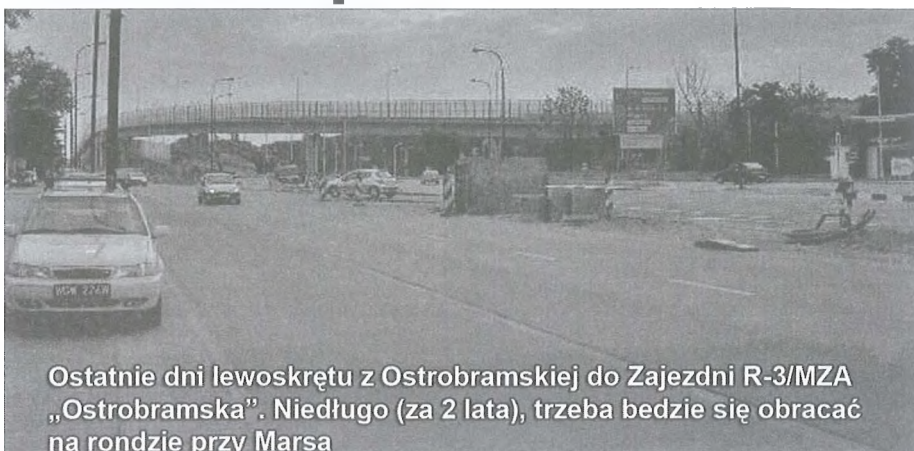
Kto za to zapłaci?

Po wielu bataliach pomiędzy „miastem” a właścicielem auto komisu na rogu Ostrobramskiej i Płowieckiej, wreszcie ruszyła budowa, a raczej dokończenie budowy Trasy Siekierskiej. Cieszą się kierowcy samochodów osobowych, że już niedługo, będą szybko i bezpiecznie mijać jedno z bardziej niebezpiecznych skrzyżowań w Warszawie. Jednak na tę chwilę radości muszą jeszcze poczekać około 2 lat. Oni już się cieszą a kierowcy z Zajezdni R-3/MZA „Ostrobramska” mają coraz mniej powodów do radości.

Otóż z chwilą rozpoczęcia prac przy skrzyżowaniu, zamknięto ostatecznie skręt w lewo do zajezdni „Ostrobramska”. Do głównej bramy wjazdowej. Na czas budowy, jak i czas późniejszy jedną z głównych bram wjazdowych będzie brama od ulicy Rodziewiczówny. Małej, niemal osiedlowej uliczki, która nie spełnia standardów dla ciężkiego ruchu kołowego, nie mówiąc o jej szerokości, która w wielu wypadkach nie pozwoli na swobodne manewrowanie autobusem przełubowym. A będzie to jedyny wjazd dla autobusów zjeżdżających od strony centrum. Mała uliczka, zapcha się dosłownie w kilka minut jak będą zjazdy czy to po porannym czy popołudniowym szczycie. W przypadku, gdy nie będzie możliwości zjazdu z Rodziewiczówny trzeba będzie jechać dalej do ronda przy Marsa, (ale to dopiero za 2 lata). Dzisiaj pozostaje uzbroić się w cierpliwość, zacisnąć zęby i albo kombinować na Rodziewiczówny albo szukać innego rozwiązania, aby wjechać – skręt w prawo, na teren zajezdni. Czyli krótko mówiąc – szukać objazdów, które niestety będą kosztować nie tylko zwiększonym zużyciem paliwa, ale również dodatkowym czasem pracy wielu kierowców z zajezdni.

A przecież projektant trasy projektował rozwiązanie nie w ostatniej chwili, na kolanie tylko wiedział, że w pobliżu jest zajezdnia i skręt w lewo jest jedną z najważniejszych dróg dojazdowych dla autobusów. Czy naprawdę nie było innego rozwiązania? A może projektant w ramach rozliczenia kosztów projektu i budowy „nie chciał” tego brać pod uwagę, licząc, że z czasem i ta zajezdnia zostanie wyprowadzona poza miasto?

Trudno powiedzieć, czym kierował się projektant, w każdym bądź razie na dzień dzisiejszy koszty radosnej twórczości speców od tras będzie musiał pokryć MZA. A koszty mogą być nie małe. Bo jak, policzyć średnio wyjeżdżających w ciągu dnia tylko w porannym szczycie około 300 autobusów i potem każdemu doliczyć tylko 2 dodatkowe kilometry, to wychodzi nam dodatkowych, niepłatnych około 600 km. Dodać do tego popołudniowy szczyt, to mamy już 1200 km, na które potrzeba około 240 litrów ON. Teraz to policzyć razy 365 dni w roku to wychodzi niezła cysterna ON, za którą musi zapłacić MZA, no, bo ktoś inny. ZTM-u tradycyjnie



Ostatnie dni lewoskrętu z Ostrobramskiej do Zajezdni R-3/MZA „Ostrobramska”. Niedługo (za 2 lata), trzeba będzie się obracać na rondzie przy Marsa

to nie obchodzi, ZDM zwali na projektanta, a ten prawdopodobnie na decyzje miasta, z którymi w chwili obecnej trudno dyskutować, bo już po fakcie. A zatem pozostają tylko dodatkowe koszty, które wpłyną na ogólną działalność firmy.

Czy naprawdę już nic w tej sprawie nie można zrobić? Chyba nie jest tak źle i trzeba działać, bo nie będą to tylko zwiększone

koszty na okres budowy, ale również w latach przyszłych.

A teraz należy się „modlić”, aby szukający sensacji „dziennikarze” nie znaleźli jej przy Rodziewiczówny stając w obronie mieszkańców z pobliskiego osiedla a zapewne nie staną w obronie MZA, które musi płacić za cudze błędy.

Wiwo w czerwcu 2009 roku

Czyżby zabawa w kotka i myszkę?

Patrząc na poczynania ZTM-u w sprawie ciągłego stwierdzania niezgodności wyjazdów z krańców z czasem kontrolerów ZTM-u, można odnieść takie wrażenie, że nasza zabawa przeniosła się teraz na inny kraniec. Już nie na naszej „ulubionej pętli” Młociny, a tym razem na krańcu Regulska.

Nie będziemy przytaczać szczegółów naszej zabawy, bo była opisana w jednym z poprzednich wydań „Rozdroży” („Czas z satelity”), ale niezorientowanym przypomnimy, że chodzi o niezgodności wyjazdów według kierowców i kontrolerów z ZTM-u. Otóż według wydruków (komputer pokładowy) kierowców, jeśli mają opóźniony wyjazd, to góra o 3-4 sekundy. Natomiast według kontrolerów ten sam kurs wyjechał z 2-3 minutowym opóźnieniem. A to stanowi podstawę dla kontrolerów, aby ukarać kierowcę i MZA karą regulaminową 25 zł. Najpierw trzeba karę zapłacić, a potem dochodzi prawdy. Dochodzić, pisząc niezliczoną ilość papierów, pism, wysyłając mnóstwo kopii, faksów. Na ogół owe 25 zł wraca po 2-3 miesiącach w milczeniu, bez słowa kontrolera – przepraszam. Jednak przez 3 miesiące leży sobie na koncie ZTM-u i „łapie procenta”. Oczywiście dla ZTM-u.

Jeżeli teraz sobie policzymy, że w skali miesiąca takich „zapisków” jest kilkaset i przemnożymy przez 25 zł, to wychodzi niezła sumka.

Zadajemy, zatem po raz kolejny pytanie. Czy naprawdę zadaniem kontrolerów jest zarabianie pieniędzy na różnicach w zegarach? Czy, zatem nie warto kupić kontrolerom i kierowcom tych samych zegarków? A może wreszcie ktoś w ZTM-ie zada sobie trudu i ustawi swój czas zgodnie z MZA?

No, tak, ale jak ustawi, to ZTM znowu straci kilka złotych, które łatwo przychodzą.

Patrząc na aktywność kontrolerów z ZTM-u, zapewne po naszych uwagach o czasy, zwiększyli swoją czujność, jeśli chodzi o czystość w autobusach. Rzecz nie idzie o czystość autobusu jako taką, a o czystość szyb.

Otóż intensywnie obserwują naklejanie i zrywanie swoich nalepek okazjonalnych. Np. jest ulotka naklejona ze znakiem ZTM, jako współorganizatora informująca o imprezie 25 lipca. A już 26 lipca kontrolerzy karzą, że ulotki nieaktualne, że zaśmiecają. Widać z tego, że mają jakiś patent i zapewne jest zespół ludzi, który pilnuje interesu i podaje komórkami aktualne dane. Nawet o 4 rano. Jeśli tak jest, to trzeba być pełnym podziwu, za organizację pracy w ZTM pod kątem, jak tu „upupić” MZA lub TW, właśnie na duperełach. Wszak na grubszych sprawach trudniej, choć i tutaj pomysłowość ZTM-u nie ma sobie równych.

Zatem MZA jako ta myszka uciekła kotkowi ZTM z Młocin, a teraz musi uciekać z Regulskiej. Ciekawe, gdzie kotek zostawi na myszkę pułapkę? Może jednak zamiast polować na myszkę lepiej konsumuje „Kitycat z puszek” i zapoluje na inne owady?

Wiwo w sierpniu 2009 roku

Webasto

Feel the drive

Webasto

Feel the drive

www.ogrzewanie-postojowe.pl

Oczami pasażera

Być może ktoś powie, że zawarte tutaj uwagi nie są do końca obiektywne, bo pisane przez człowieka związanego pośrednio z MZA czy TW, ale mimo wszystko podjąłem próbę obiektywnego spojrzenia na pracę kierowców, motorniczych i zachowania pasażerów.

Swoje uwagi oparłem na licznych obserwacjach dokonanych w środkach komunikacji publicznej w ciągu ostatnich dwóch miesięcy. Jednego (czerwiec), kiedy większość Warszawiaków była w swym mieście i drugiego (lipiec), kiedy większość wyjechała. Przez te dwa miesiące wyjątkowo dużo jeździłem autobusami i tramwajami a nieco mniej metrem. I co dało się najbardziej zauważyć?

Otóż, niestety pogarszającą się kulturę podróżowania Warszawiaków, jak również coraz większą nieumiejętność korzystania z pojazdów komunikacji zbiorowej. Pojazdy są coraz bardziej dostosowane do wymagań pasażerów (niska podłoga, klimatyzacja, elektronika, itp.) a pasażerowie coraz gorzej z tego korzystają. Inaczej mówiąc, nie bardzo wiedzą, co, do czego służą i w jakim celu zostało wkomponowane. Np. guziki do otwierania drzwi czy we wewnątrz czy na zewnątrz. Zimą – „jako ciepło”, aby zachować ciepło w autobusie, latem, aby utrzymać temperaturę w klimatyzowanym autobusie. Tak czy inaczej niewielu ludzi wie, że gdy autobus się zatrzyma na przystanku, to trzeba często otworzyć sobie samemu drzwi. Dopiero, gdy autobus ruszy, jedna pani z drugim panem leci z awanturą do kierowcy, że nie otworzył drzwi na przystanku. Kierowca chcąc działać zgodnie

z wewnętrznym regulaminem, nie może podczas jazdy rozmawiać z pasażerem. Zatem nie rozmawia i dopiero na kolejnym przystanku objaśnia, co i jak. Lecz nie znajduje zrozumienia u pasażera a jedynie stek wyzisk i podejrzeń o gburowatość, chamstwo itd. Często milczy, jednak czasami coś palnie (szczególnie po 6 godzinach jazdy w korkach i upale) i wtedy się zaczyna. Pani z panem piszą skargę na kierowcę, aby go przykładowie ukarać. Zaczyna się procedura wyjaśniająca, ileś osób wykonuje zbyteczną pracę a kierowca traci premie. A wszystko z prostego powodu – braku wiedzy pasażera i jego błędnego przekonania, że pasażer ma zawsze rację. Nawet, jeśli nie ma. Niestety często, w takim błędnym rozumowaniu utwierdza go codzienna, brukowa prasa.

W sumie takich przypadków zauważyłem 7 przy 75 przejazdach w ciągu 2 miesięcy. Czyli 10 procent. I to nie tylko w autobusach MZA, ale również innych przewoźników. W większości były to osoby po 60 roku życia.

Innym ciekawym przypadkiem, a było ich 3 w ogólnej liczbie 75, było przytrząskiwanie zamykanymi drzwiami pasażerów. Dwa przypadki były u konkurencji, jeden w MZA. Patrząc na podbiegającego w ostatniej chwili pasażera na wprost drzwi trudno winić kierowcę. Jeden przykład to ewidentna wina pasażera, który nie bardzo wiedział czy wsiąść czy nie. Raz wkładał łaskę do drzwi drugim razem machał ręką w stronę lusterka.

Podejrzewam, że większość pasażerów nie zdaje sobie sprawy, że kierowca widzi

niewielki kąt od drzwi autobusu i jedynym informatorem, czy ktoś wsiada, czy nie jest tylko lusterko. Jeśli nie widzi pasażera w lusterku, odczeka dosłownie 3 sekundy i rusza. Wówczas, gdy ruszy niestety zaczyna patrzeć przed siebie a nie w lusterka wsteczne. Nie wiedzą, albo nie chcą wiedzieć o tym pasażerowie. Niestety świadczy to tylko jednym – braku zrozumienia funkcjonowania autobusu w komunikacji miejskiej.

Mówiąc o braku kultury pasażerów już nie warto mówić, że pasażerowie zapomnieli w ogóle o kulturze wysiadania i wsiadania. Zapomnieli, że trzeba grzecznie stanąć z boku i wypuścić wysiadających, a następnie wsiąść. Niemal nagminnym jest jednocześnie wsiadanie i wysiadanie jednymi drzwiami. Często, szczególnie młodzi, wysiadają dopiero jak ludzie wsiadają. I znowu kierowca od Pazera dostaje „zmyłkę” nie patrzy w lusterka wewnętrzne a zewnętrzne, bo wszyscy wysiedli, a tu – hop – jeszcze jeden wysiada. Zatem powtarza zabieg lusterka wewnątrz i lusterka na zewnątrz. Traci kolejną sekundę na przystanku, nie mówiąc, że może się zdeenerwować. O czym to świadczy? Niestety o braku kultury i poszanowania innych.

Takich przypadków mogę tutaj przytoczyć całe mnóstwo. Jednak nie jest moja intencją wylizywać je wszystkie i wyjaśniać, a jedynie zasygnalizować pewną sprawę. Zasygnalizować nie tylko dla MZA czy TW, ale przede wszystkim dla ZTM. Aby wreszcie podjął rzeczowe badania poprzez obserwacje zachowań pasażerów.

Reszta na stronie www.zzpkm.waw.pl

O co tutaj chodzi?

Czas płynie a ZTM, ciągle, nieustannie, negocjuje warunki wieloletniej umowy z MZA. Czasami wydaje się, że jakby grał na zwłokę a czasami jakby próbował za wszelką cenę znaleźć dla siebie jak najwięcej możliwości pozyskania pieniędzy za wszelkie uchybienia MZA a nie swoje. Bo jak należy rozumieć fakt, że nie chce płacić MZA za wzkm, które nie zostały wykonane, właśnie z winy miasta. Czyli wszelkiego rodzaju utrudnień w ruchu miejskim, dodatkowych objazdów, niezaplanowanych robót drogowych, itd. A w obecnym boomie budowlanym na warszawskich ulicach, szczególnie w okresie innym niż zimowy, coraz więcej jest i będzie wszelkiego rodzaju objazdów, chwilowych (24-48 godzin) zamknięć ulic, po których kursują autobusy a na czas remontu niektóre linie będą zawieszane. W tym momencie MZA są ewidentnie stratne.

Czy zatem nie mają prawa upomnieć się przynajmniej o 50 procent stawki za wzkm, którego nie wykonały a były gotowe wykonać? To, że nie wykonały, to już nie ich wina, a odpowiednich służb miejskich, w tym także ZTM, który powinien szybko i sprawnie skierować autobusy na

inne trasy, między innymi poprzez zagęszczenie kursów na danej linii lub innych rozwiązań. Jednak ZTM-owi wygodniej stwierdzić – niewykonane, to nie płacimy. W ten sposób zaoszczędzi swoją „kasę”, ale nieco „złupi kasę MZA”. Bo, kierowcy są gotowi do pracy, autobusy też, a to, że nie wyjechali, to nie znaczy, że nie trzeba im zapłacić za to. Zapewne ZTM chciałby, aby dać im bezpłatny urlop na te kilka dni. Tylko, dlaczego za błędy urzędników miejskich mają płacić kierowcy?

A przecież w ciągu miesiąca jest również dużo zdarzeń nieprzewidywanych i rozwiązywanych dosłownie od ręki i niektóre autobusy są zawracane do zajezdni, a ZTM odpisuje je jako kursy niewykonane. Trudno tutaj mnożyć wszelkie przypadki i konkretne zdarzenia, ale jest ich sporo.

Czy zatem tak trudno zrozumieć decydem z ZTM, że mimo wszystko powinni zapłacić za wzkm, które nie zostały wykonane nie z winy MZA? Podobnie jak robi się to w innych dziedzinach życia. Ot w przypadku prac budowlanych, gdzie często inwestor dopłaca wykonawcy w przypadku zmiany planów czy założeń wykonawczych. W tym przypadku inwe-

storem mógłby być ZTM a wykonawcą MZA. I podobnie jak w budownictwie należy się wykonawcy zapłata za wykonaną dodatkową pracę. W tym przypadku gotowość do pracy. W budownictwie często płaci się za gotowość do pracy a nie za wykonaną pracę. To, że wykonawca nie wykonał pracy to wina inwestora, który nie zabezpieczył materiałów, frontu robót, itd. Podobnie działają firmy handlowe.

To, dlaczego nie może na tej samej zasadzie przyjętej już prawie zwyczajowo i prawnie ZTM? Po prostu płacić za gotowość do pracy uzgodnioną stawkę.

Ktoś zapewne zapyta, a skąd ZTM weźmie pieniądze na płacenie za gotowość? Ano, po prostu od tego, kto zwinął – firm budowlanych i innych. Przecież firmy często płacą słone kary i pieniądze z nich wpływają do miejskiej kasy. A ZTM jest instytucją miejską.

Czy zatem MZA nie ma prawa upominać się o częściowy zwrot poniesionych kosztów?

A czas leci, pieniądze przepadają również, a mogłyby być skierowane na nowy tabor, inwestycje, podwyżki dla pracowników.

Wiwo w czerwcu 2009 roku