



Rozdroża

Styczeń 2011 NR 1 (95)

Gazeta Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w Warszawie

25
ZZPKM
lat

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

Tramwaje mają już Regulamin Wynagradzania

Po wielu miesiącach trudnych, często wymagających ustępstw wszystkich stron, negocjacji w dniu 12 stycznia 2011 roku w siedzibie Zarządu Tramwajów Warszawskich podpisano Regulamin Wynagradzania. Dokument regulujący wszelkie sprawy związane z wynagrodzeniem. Tym rozumianym jako tzw. „czysty pieniądz do ręki” i tym w postaci różnego rodzaju ekwiwalentów rzeczowych (umundurowanie, napoje, itd.) i finansowych w przypadku braku rzeczowych a należnych.

Regulamin zawiera w swej podstawowej części 52 artykuły regulujące sposoby rozliczania, naliczania należnego wynagrodzenia jak również różnego rodzaju dodatków efektywnościowych, premii czy

zapomóg losowych dla pracowników TW. Dokument dodatkowo zawiera 14 szczegółowych załączników w postaci zapisów i tabel dotyczących grup zaszergowania, maksymalnych i minimalnych stawek na określonym, konkretnym stanowisku. Począwszy od członków Zarządu a skończywszy na stanowiskach robotniczych o minimalnych wymaganiach przygotowania zawodowego.

Trzeba powiedzieć, że „Dokument” jest dość szczegółowy i powinien spełniać oczekiwania płacowe pracowników TW. W wielu przypadkach swymi rozwiązaniami wyprzedza czas, co powinno mu gwarantować pewną stabilność na kilka najbliższych lat. Jest to o tyle ważne, że

w przypadku stabilności rozwiązań płacowych, a w szczególności tzw. ścieżki dochodzenia do określonych, wyższych grup zaszergowania osobistego daje gwarancję awansu płacowego i stanowiskowego. Jest to spełnienie zgłaszanych przez wiele lat związkowych postulatów, aby w sposób jasny i czytelny dla każdego pracownika istniał w firmie system awansów pionowych i poziomych. Szczególnie ludzi młodzi chcą wiedzieć, czy można z TW wiązać swoją przyszłą karierę nie tylko zawodową.

Wiele zapisów to wynik wielomiesięcznych, czasami twardych i nieustępliwych, szczególnie ze strony ZZPKM, negocjacji.

➤➤

Kredyt gotówkowy

Skorzystaj z okazji

OFERTA DLA PRACOWNIKÓW
TRAMWAJÓW WARSZAWSKICH,
MZA i METRA



- oprocentowanie **12,49%**
- do **17-krotności** miesięcznych dochodów netto bez poręczycieli
- do **15 000 zł** bez zgody współmałżonka
- nawet do **150 000 zł**
- do **150 miesięcy**

Zamień swoje drogie raty na niższe - skorzystaj z oferty kredytu konsolidacyjnego

PRZYKŁADOWE RATY KREDYTU*

KWOTA KREDYTU	RATA na 36 m-cy	RATA na 48 m-cy	RATA na 60 m-cy	RATA na 84 m-cy	RATA na 96 m-cy	RATA na 120 m-cy	RATA na 150 m-cy
5 000 zł	172	137	116	92	85	75	68
10 000 zł	345	274	232	185	170	151	136
20 000 zł	690	548	464	369	341	302	272
50 000 zł	1 724	1 370	1 159	923	852	754	680
100 000 zł	3 448	2 740	2 319	1 847	1 703	1 508	1 361

*RPSO w rozumieniu Ustawy z 20.07.2001 r. o kredycie konsumenckim z późn. zmianami 19,9% przy założeniu: kredyt udzielany 04.01.2011 r. na 12 m-cy, w wysokości 8 000 zł, powiększony o prowizję należną Bankowi, oprocentowanie zmienne 12,49%, prowizja 3%, spłacany w ratach równych do 04. Każdego miesiąca. Powyższe informacje nie stanowią oferty w rozumieniu art. 66 Kodeksu Cywilnego

Bank Poczty

- Zadzwoń lub wyślij sms o treści „Kredyt”

Piotr Walczuk

tel. komórkowy **724 662 754**,

tel. stacjonarny **22 829 48 87**



Nocą na „Kleszczowej”



Jarosław Rejtarowski (z lewej) i Kazimierz Alberski - ślusarze z „Kleszczowej” podczas pracy na „Blacharni R-2” na nocnej, III zmianie - styczeń 2011

Gdy wielu z nas, w ciepłym mieszkaniu, w środku nocy, przekręca się na drugi bok w błogim śnie, inni pracują, abyśmy mogli rano wsiąść do czystego, sprawnego autobusu, tramwaju. Często nie zdajemy sobie sprawy z tego, ile wysiłku, ile pracy trzeba włożyć, aby rano znowu na miasto wyjechał tabor zgodnie z planem. Wysiłku ludzi z tzw. zaplecza technicznego, które czasami nie jest doceniane na tyle na ile naprawę zasługuje. Wszak to od nich w dużej mierze zależy wykonanie dziennego „planu” przewozów.

Godzina 21.30 Teren Zajezdni R-2 „Kleszczowa”. Jak każdego z 365 dni w roku, przed Hali „OC” ustawia się kolejka zjeżdżających po popołudniowym szczycie autobusów. Co chwila otwierają

się drzwi wjazdowe na halę. Wjeżdża kolejny autobus. Gdy kolejka staje się coraz dłuższa, otwierają się kolejne pary drzwi i już na dwa kanały przejazdowe dokonuje się codziennego przeglądu stanu technicznego pojazdu. Ekipa sprzątająca czyści autobusy wewnątrz a mechanicy w kanale, i w autobusach sprawdza wszystkie najważniejsze mechanizmy. Znakiem „OK.” wskazują brygadziście, że autobus może jechać dalej. Głośny dzwonek i zielone światło oznajmiamy kierowcy zgodę na zjazd z kanału i wjazd do myjki. Po chwili, ponownie otwierają się drzwi i na kanał wjeżdża kolejny autobus. Średnio, co 3-4 minuty sytuacja się powtarza, aż do 1.15 w nocy, kiedy to zjeżdża ostatni wóz.

W wieczornym szczycie zjazdowym na „Kleszczowej” od 18.00 do 1.15 w dni pracujące drzwi na „OC” otwierają się średnio 220 razy, co oznacza, że zjeżdża 220 autobusów (zajezdnia na Kleszczowej ma ok. 290 autobusów). W niedzielę i święta jest 100 do 110 zjazdów.

Godzina 22.00. Pracę kończy II zmiana i zaczyna III, ale już w nieco większym składzie, głównie na „OT”. Przed rozpoczęciem pracy brygadziści III zmiany „OT” odbierają od mistrza zlecenia na naprawy pojazdów, zgłoszone przez kierowców zjeżdżających do godziny 21.45.

Pięć minut po 22.00 z Hali „OC” wychodzą mechanicy na plac postojowy. Znikają gdzieś za równo ustawionymi w rzędy autobusami, by po chwili wyjechać zgłoszonym do naprawy autobusem i przejechać na kanał naprawczy w Hali „OT”.

Godzina 22.30. Ruch przed Hali „OC” coraz większy. Pora tzw. przesilenia zjazdowego. Teraz, co jakiś czas otwierają się trzecie wrota w Hali „OC”, co oznacza, że i na trzecim kanale rozpoczęto prace. Głównie mające związek z tzw. szybkimi naprawami lub gruntownym, dokładnym myciem autobusu wewnątrz zanieczyszczonym, niestety głównie przez pasażerów.

Godzina 23.00. Zjechał 140 autobus. Do końca zjazdów jeszcze ponad 2 godziny i 80 autobusów.

W Hali „OC” duży ruch pojazdów i ludzi. Jednak wszyscy dokładnie wiedzą, co robić, wzajemnie uzupełniają się, nikt nikomu nie przeszkadza. Wszystko idzie szybko i składnie.

Godzina 23.59. Zjechał 180 autobus. Ruch wjazdowy nieco mniejszy. Z Hali „OT” wyjechał na plac postojowy kolejny, gotowy na rano, autobus. O 3.30, gdy wyjeżdża pierwszy autobus, musi być gotowych do



Tramwaje mają już Regulamin Wynagradzania

Negocjacje popartych konkretnymi argumentami i wzorcami zaczerpniętymi z podobnych regulaminów funkcjonujących w nie tylko w polskich firmach transportu miejskiego. Zapoznając się z zapisami podobnych dokumentów trzeba jednoznacznie stwierdzić, że „Regulamin TW” może stać się wzorcem dla innych regulaminów. Dzięki zastosowaniu szeregu tzw. otwartych katalogów może być weryfikowany bez większych problemów i dostosowywany do bieżących potrzeb. Oczywiście nie należy zapominać, że wszelkie zmiany będą jak zawsze negocjowane pomiędzy stronami, które ów dokument wypracowały dla dobra pracowników w TW jak i samej firmy Tramwaje Warszawskie. Czyli reprezentantów załogi w postaci wszystkich organizacji związkowych działających w TW

jak i w imieniu pracodawcy, którego reprezentowali członkowie Zarządu TW.

Regulamin Wynagradzania w TW ze strony związkowej podpisali: Wiceprzewodniczący ZZPKM – Krzysztof Tomaszewski, NSZZ „Solidarność” w TW i MZA – Leszek Grzechnik, MKZ ZZ „Kontra” – Jerzy Piłka, Przewodniczący NSZZ „Solidarność 80” – Bernard Cieślak, WZZ „Sierpień 80” – Krystyna Goszczyńska i Przewodniczący ZZ „Tor” – podpis nieczytelny.

Ze strony Zarządu TW: Krzysztof Karos – Prezes Zarządu TW, Wojciech Pęsik – członek Zarządu, Joanna Baczewska – członek Zarządu.

Trudno w tym miejscu skomentować wszystkie zapisy sześćdziesięciu dwu stronicowego „Dokumentu”, ale przy najbliższej okazji, będziemy do niego powra-

cać w następnych wydaniach „Rozdroży”.

Dziś zachęcamy do odwiedzenia naszej strony: http://zzpkm.waw.pl/downloads.php?cat_id=1 i zapoznania się z zapisami „Regulaminu”.

Mamy nadzieję, że w najbliższym czasie również w MZA powstanie „Regulamin wynagradzania” i będzie realna podstawa do stworzenia Układu Zbiorowego Pracy w TW i w MZA. Jakże długo oczekiwanego dokumentu bez którego trudno mówić o istnieniu konkretnej i realnej polityki kadrowej w obu firmach. Oczywiście nie odcinku awansów płacowych, bo te inne uzależnione są nie od dokumentów regulujących stosunki płacowe i pracownicze, a od wiedzy, doświadczenia i umiejętności posługiwania się nimi.

Wiwo w styczniu 2011 roku

Nocą na „Kleszczowej”

kolejnego dnia ponad 200 autobusów. Gdy wyjedzie 220 w ciągu dnia, to znaczy, że po raz kolejny udało się zrealizować zakładany plan na ten dzień.

Godzina 0.20. Krótka przerwa na posiłek. Chwila wytchnienia i pora na ciepłą, nocną kolację. Dziś pracownicy zaplecza technicznego mają na gorąco gulasz po węgiersku z ryżem a na surówkę marchewkę z groszkiem. Czas przerwy, to okazja, aby usiąść, gdzieś w ciepłym zacisznym kącie i trochę porozmawiać o pracy, o tym, co w niej złego a co dobrego.

W jednym z takich miejsc spotykamy Kazimierza Alberskiego, Jarosława Rejtarowskiego i Romana Kacprzaka – ślusarzy z Blachami Zakładu R-2 „Kleszczowa”. Wszyscy legitymujący się kilkudziesięcioletnim stażem pracy w warszawskiej komunikacji, aktywni działacze Zarządu Oddziałowego ZZPKM na „Kleszczowej”. Dwaj pierwsi, co warto zaznaczyć, to aktywni kiedyś piłkarze reprezentacji MZK.

- Dzisiaj mamy naprawdę smaczną kolację – pomiędzy kolejnymi kęsami stwierdza Jarosław Rejtarowski. – Jednak nie zawsze są takie dobre. Nie wiem, od czego to zależy, ale czasami trafia się nieco mniej smaczna kolacja.

Patrząc na serwowane posiłki w zeszłym sezonie zimowym, to te obecne są nieco gorsze. Mam nadzieję, że do końca sezonu większość będzie smacznych. Szczerze mówiąc, to i tak po firmowym posiłku dopycham się jeszcze własnymi, przyniesionymi z domu kanapkami. Przecież z czegoś trzeba mieć siłę do tej roboty, a nie jest lekka. Szczególnie w nocy.

- No właśnie – potwierdza Kazimierz Alberski – co tu dużo mówić, pracy nam stale przybywa. Głównie z powodu przestarzałego taboru, a ten ciągle łatany, naprawiany też ma swoją granicę wytrzymałości. Najwięcej pracy mamy z siedzeniami. Głównie są dewastowane te w naszym „Ikarusa”, bo kierowca właściwie nie widzi dokładnie, co dzieje się na tyle autobusu. Nie ma nocy, podczas której nie naprawiałoby się kilkunastu foteli. Rozdarcia, podpalenia siedzeń, to normalność. Podobnie jak wygięcia rurek podtrzymujących fotele. Nie wiem, jakiej siły trzeba, aby wygiąć taką rurkę. Czyżby jedzenie z McDonald’a dawało tyle siły młodym ludziom? Nie wierzę.

- Czasami są takie noce, że jak dostajemy od Mistrza „OC” zlecenia, to nie wiadomo, za co się wziąć najpierw – wtrąca Roman Kacprzak. – Trzeba szybko podejmować decyzje, co najpierw robimy i czy mamy wszystkie części. Nie bez znaczenia jest czas, którego jest bardzo mało. W dodatku brak kanałów, który dodatkowo spowalnia obsługę autobusów. Czasami musimy do 5 rano czekać na konkretny kanał, aby wjechać i zrobić wszystko. A czas goni, bo już wyjeżdżają następne wozy i każdy, który

„złeci” z planu to znowu nerwy i stres nie tylko nasz, ale i dyspozytorów, kierowców, itd. A przecież nie zawsze to nasza wina.

- Nie małym utrapieniem są ciągle psujące się cewki, serwa – dodaje Kazimierz Alberski. – Ciągłe regeneracje, to nie jest wyjście. Po kilku regeneracjach jest coraz gorzej. Kiedyś wreszcie trzeba założyć nowe, tylko skąd je brać, jak „Ikarusów” coraz mniej?. Przecież nie można ciągle wykręcać z jednego i przekładać do drugiego.



- Sporo pracy dostarczają nam pasażerowie – wtrąca Jarosław Rejtarowski – szczególnie z drzwiami. Często nie wiedzą jak zablokować drzwi, to wyłamują lub wyrwywają delikatne ograniczniki, szczególnie w „Solarisach”. Inną sprawą jest ostatnio modne wśród młodzieży wsiadanie w ostatniej chwili, na tzw. zamykające się drzwi. Jakby przed kimś uciekali w ostatniej chwili lub przytrzymują zamykane drzwi koleżankom i kolegom. A przecież ograniczniki mają swoją wytrzymałość i po kilku razach „siadają”. Ciekawe czy ktoś prowadzi jakąś statystykę uszkodzeń i powodów ich powstania, a potem podejmuje

jakieś działania, aby jednak „nauczyć trochę tych naszych kochanych pasażerów” jak korzystać z autobusu. Może przydałaby się jakaś konkretna kampania informacyjna, która uzmysłowiłaby, ile właśnie pasażerowie tracą, przez własną dewastację?

- No, koniec przerwy – czas do pracy – przerywa Kazimierz Alberski – szkoda, że tak mało czasu. Zresztą nie wszystko da się opowiedzieć w jeden wieczór. A tak naprawdę, to my nie tylko narzekamy, ale czasami nawet chwalimy się, bo czasami jest za co.

- No, właśnie – śmiejąc się, dodaje na odchodnie Jarek znikając w korytarzu prowadzącym na halę – ale te wiertła to mogłyby być naprawdę lepsze.

Godzina 0.45. Koniec przerwy. Wszyscy powracają do swojej pracy. Na „OC” wjeżdża przedostatni autobus. „OT” wykonuje kolejne naprawy. Co chwila na kanał wjeżdża zgłoszony do naprawy autobus. I tak do 6 rano.

A noc na „Kleszczowej” to nie tylko „OC i OT”. To jeszcze zaczynający o 2.00 dyspozytorzy, którzy układają poranne wyjazdy. Pierwszy wyjeżdża już o 3.30, a po nim następne.

To jeszcze praca wielu innych ludzi związanych z utrzymaniem czystości w autobusach, ochroną obiektu. To praca magazynów i wielu, wielu innych.

Trudno w tak krótkim reportażu pokazać pracę zajezdni w „strategicznie” ważnej porze, jaką jest noc. Bo wszak to od niej zależy ile wyjedzie autobus na kolejny dzień. „Kleszczowa” na kolejny dzień miała plan 219 autobusów. I trzeba powiedzieć, że wykonała, mimo, że warunki rankiem były fatalne, bo w nocy padał marznący deszcz, który raczej nie pomaga kierowcom z MZA.

Wiwo w styczniu 2011 roku.

Izo, pozostaniesz w naszej pamięci

Nic tak nie boli, jak świadomość, że już nigdy nie ujrzymy znajomej, uśmiechniętej twarzy. Pełnej ciepła, życzliwości i miłości do innych. Bezinteresownie oddanej innym, zawsze śpieszącej z pomocą. A taką bez wątpienia była nasza koleżanka z pracy, ze Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej – Izabella Werner – długoletni pracownik Działu Księgowości w MZA.

Iza, bo tak zostanie w naszej pamięci, zawsze służyła swoją radą i doświadczeniem. Szczególnie otwarta była na niesienie pomocy, młodym, niedoświadczonym, świeżo przyjętym do pracy pracownikom. Z ogrom-



ną cierpliwością wprowadzała młodych pracowników w tajniki księgowości.

Dla wielu była znana ze strony ogromnej aktywności społecznej i związkowej.

Szkoda, że tak cenny człowiek odszedł od nas jeszcze w pełni sił. Niestety, Iza przeżyła tę ostatnią bitwę z ciężką chorobą, choć naprawdę wszyscy jej bliscy i oddani

wierzyli, że wygra. Wygra kolejną bitwę, których w swoim krótkim czasie życia tak wiele wygrała.

Izo, pozostaniesz w naszej pamięci jako człowiek niezwykły, nietuzinkowy, jakich mało na tym świecie.

**Koleżanki i Koledzy z ZZPKM
Styczeń 2011 rok**



Ludzie zaplecza



Nocą na „Kleszczowej”
Kolejny „Neoplan” zjechał z miasta na „OC”
styczeń 2011

Przeciętny pasażer warszawskiej komunikacji nie zawsze sobie zdaje sprawę, ilu ludzi pracuje każdego dnia, aby mógł wygodnie, punktualnie dotrzeć do domu, pracy. Wielu z nich jest dla niego anonimowych i często nie wie, że to od nich w znacznej mierze zależy, jakie wrażenie odniesie po podróży miejskim autobusem. Rzadko, kiedy mówi się o nich życzliwie, a raczej słyszy się ciągłe narzekania. Może warto przyjrzeć się ich pracy i dostrzec ich problemy, bolączki i zrozumieć, że nie jest to praca łatwa i przyjemna, mimo, że ma takie małe wymagania odnośnie przygotowania zawodowego.

Mowa tutaj o ludziach sprzątających autobusy. Ładnie nazywanych konserwatorami powierzchni płaskich, a tak naprawdę ludźmi z miotłami. Którejś nocy na „Kleszczowej” zapytaliśmy się o ich pracę.

- Nie jest łatwa – stwierdza Agnieszka Jagiełło w krótkiej przerwie pomiędzy przejazdami autobusów przez kanał na „OC”. – Czasami wymaga naprawdę dużego samozaparcia, żeby nie wykończyć się nerwowo, gdy ujrzy się kolejne „zanieczyszczenie” naszego kochanego pasażera w postaci jego wymiotów na podłodze i siedzeniu z charakterystycznym zapachem przetrawionego wstępnego alkoholu. A czasami, co naprawdę woła o pomstę do nieba, można zastać ludzkie odchody w różnych postaciach i konsystencji. Trudno powiedzieć, co kierowało tymi ostatnimi, aby z autobusu zrobić toaletę, ale naprawdę jest to poniżej krytyki. W okresie lata często zastajemy worki pełne śmieci, czy ziemi z trawą. Czyżby „działkowicze” znaleźli nowy sposób na pozbywanie się śmieci? Takie przypadki, to dość często spotykany przypadek w wieczornych autobusach w dni weekendowe czy w piątek wieczorem.

- Naprawdę, jak jest wieczór, kiedy zjeżdżają 180-190 autobusów i tylko standardowo wymiecie się puszki po piwie czy butelki po alkoholu i niezliczoną ilość opakowań po czekoladkach, hamburgerach, to jest to naprawdę, udany, spokojny dzień. Wtedy, nie trzeba cofać autobusu na gruntowne mycie środka, a to pozwala na szybsze zajęcie się myciem szyb, siedzeń. Ludzie nie są odrywani do nadzwyczajnych czynności.

- O wielkości wywożonych śmieci, warto wspomnieć, świadczy fakt, że podczas standardowego codziennego zjazdu ok. 200 wozów, jest to 20-30 tradycyjnych taczek śmieci – dodaje Agnieszka Jagiełło. Zimową porą dochodzi w zależności od pogody jeszcze 20-30 taczek piachu i śniegowego błota. A to tylko na wieczorne zjazdy od 17.00 do 1.15 – czyli nieco ponad 8 godzin. Podobne ilości jest na przedpołudniowym zjeździe.

- Na „Kleszczowej” pracuję od 4 lat – kontynuuje. Zżyłam się trochę z miejscem, z pracą i z pracującymi tutaj ludźmi. To naprawdę zgrany zespół, wzajemnie pomagający sobie. Jednak nie wiem, czy uda się mi dalej tutaj pracować. Podobno możemy stracić umowę na naszą pracę. Ta ciągła niepewność, co roku podpisywane umowy nie zachęcają a raczej stresują, a to z kolei wpływa na pracę ludzi. Widzę, jak często zmieniają się w mojej brygadzie. Popracują 3-4 miesiące i odchodzą. Nie wytrzymują nerwowo tempa, stresu i przeważnie nocnej pracy. A i zarobki nie są oszałamiające. Ja jako brygadzistka muszę często pracować po 10-12 godzin, aby zarobić na rękę, że wszystkimi dodatkami 1600 zł. A ludzie w mojej brygadzie mają średnio po 900- 1000zł. Trudno oczekiwać od nich zaangażowania, jednak mimo wszystko staramy się dobrą atmosferą w brygadzie jakoś „nadrabiać” owe finansowe niedostatki i stresującą pracę.

- A czego sobie życzyć na lepsze w tej pracy – pyta na zakończenie Agnieszka Jagiełło – chyba najważniejsze, to pewnością jutra, stabilnej i trochę lepiej opłacanej pracy. Trochę docenienia nie tylko ze strony mojej macierzystej firmy, ale również ludzi z MZA, szczególnie, jeśli chodzi o warunki socjalne.

Na kanał wjazdowy wjeżdża kolejny autobus. Pani Agnieszka wraca do pracy. Odrywa z szyb na drzwiach i oknach kolejne wkładki kibiców, szybko dokonuje oglądu całości pojazdu pomiędzy sprzątaczkami i mechanikami sprawdzającymi mechanizmy drzwi, uchwyty dla pasażerów, stan siedzeń. Gestem – Ok., pokazuje brygadziście, że jej brygada zakończyła pracę. Za chwilę wjeżdża kolejny autobus.

Bezimienni, często niedoceniani w swojej pracy, a jakże potrzebni, aby budować dobry obraz MZA.

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



W pogoni za zdrowiem

Wyobraź sobie, że potrzebujesz skonsultować z poradą lekarza specjalisty. Pomyśl, że telefonicznie umawiasz wizytę już na następny dzień. O umówionej godzinie wchodzisz do gabinetu. Lekarz żywo zainteresowany Twoim problemem, pozwala Ci szczegółowo opowiedzieć o Twoich dolegliwościach. Ma dla Ciebie tyle czasu, ile potrzebujesz. Na zakończenie uprzejmie udziela Ci fachowej i miłej porady. Czy jesteś w stanie uwierzyć, że to nie marzenie? To rzeczywistość! To standard Opieki Medycznej jaką oferuje PZU Życie SA!

PZU od lat dba o poczucie bezpieczeństwa, jakie daje posiadanie nie tylko ubezpieczenia na życie, ale również ubezpieczeń z tytułu innych nieprzewidzianych zdarzeń losowych. Dlaczego zatem nie powierzyć swojego zdrowia, pod opiekę tak wiarygodnego partnera?

Opieka Medyczna, to oferta stworzona na potrzeby klientów, to najlepsza alternatywa dla tego, co oferuje publiczny system opieki zdrowotnej. Ubezpieczenie zdrowotne to jakość i standard usług, o których do niedawna mogliśmy tylko pomarzyć.

Partnerami w zakresie realizacji usług medycznych, są wyselekcjonowane przez PZU Życie, placówki medyczne, zatrudniające wykwalifikowany personel oraz posiadające nowoczesny sprzęt diagnostyczny.

PZU przygotowało specjalną ofertę dla pracowników MZA oraz Tramwajów Warszawskich, współmałżonków oraz dzieci

W ramach wybranego zakresu świadczeń, do dyspozycji klientów są lekarze nawet 19 najpopularniejszych specjalizacji, tj. lekarz rodzinny, internista, pediatra, kardiolog, ginekolog, chirurg, ortopeda, okulista, pulmonolog, dermatolog, otolaryngolog, neurolog, urolog, reumatolog, alergolog, gastrolog, diabetolog, nefrolog i endokrynolog. Są to lekarze do których, jak wiadomo, w publicznej służbie zdrowia, czeka się najdłużej – nierzadko nawet kilka miesięcy. Posiadanie ubezpieczenia zdrowotnego Opieka Medyczna, gwarantuje nielimitowany dostęp do ww. specjalistów, maksymalnie w ciągu 5 dni roboczych, a w przypadku lekarzy podstawowej opieki zdrowotnej nawet w terminie 2 dni.

Dodatkowo, w ramach ubezpieczenia, klienci mają możliwość wykonania nawet 200 podstawowych i specjalistycznych badań diagnostycznych.

Nie sposób stwierdzić ile cenne go czasu są w stanie zaoszczędzić i przede wszystkim jak zbawienny

wpływ na ich zdrowie będą miały podjęte działania profilaktyczne – natychmiastowe wykonanie zalecanych badań kontrolnych i szybki dostęp (bez skierowania) do odpowiedniego lekarza specjalisty w razie zachorowania.

Opieka Medyczna to również nielimitowane wizyty domowe oraz opieka konsultanta szpitalnego, który pełni rolę wspierającą i informuje Klienta o przebiegu i szczegółach leczenia podczas pobytu ubezpieczonego w szpitalu.

Ubezpieczenie obejmuje również atrakcyjne niższe na leczenie stomatologiczne oraz inne usługi dostępne we współpra-

cujących z PZU Życie placówkach medycznych, a nie objęte zakresem polisy. Miesięczna składka jest znacznie niższa od jednorazowej wizyty w prywatnej placówce medycznej, a zakres dostępnych świadczeń, nieporównywalnie szerszy..

Dotychczas, PZU Życie SA objęło ubezpieczeniem zdrowotnym ponad 240 000 osób. Współpracuje z ponad 150 najlepszymi prywatnymi placówkami medycznymi na terenie całej Polski, które realizują usługi na najwyższym poziomie.



BURMISTRZ
MIASTA I GMINY BOGATYNIA

*Jest taka wdzięczność kiedy chcesz dziękować
lecz przystajesz jak gapa bo nie widzisz komu
a przecież sam nie jesteś płacząc po kryjomu*

Jan Twardowski

Szanowny Pan
Bogdan Bucholc

Przewodniczący ZZPKM w Warszawie

Szanowny Panie Przewodniczący. Drodzy Związkowcy.

Pisząc z Bogatyni, miejsca rozszarpanego przez bezlitosną rzekę, wciąż widzę obrazy głęboko zranionego miasta, wciąż słyszę przerażenie i strach w głosach mieszkańców. Okrutny dla nas siódmy dzień sierpnia odebrał nam poczucie bezpieczeństwa, dobrze znaną codzienność, gwałtownie zniszczył znane, ukochane miejsca a pozostawił zgrozę, ból i niepewne jutro... Jednak pisząc, nie mogę przestać myśleć o ogromnej radości jakiej dzięki Państwu doświadczyliśmy o pomocy jakiej nam Państwo udzieliłi.

W bolesnych dla nas dniach zrozumieliśmy, że nie możemy polegać tylko na sobie, na zdobytym doświadczeniu, ale zaufamy naszym Rodakom, zwracając się do Nich z prośbą o wsparcie. Uchwyciliśmy się tej nadziei i nie zawiedliśmy się, bowiem dotarła do nas upragniona pomoc, bo okazali nam Państwo Swoją dobroć, zrozumienie i ofiarność.

Nic tak nie uskrzydla, nic tak nie dodaje wiary, jak świadomość, że Państwo są tak blisko nas, że nie pozostawili potrzebujących bez wsparcia, że dzięki Państwu mieszkańcy Bogatyni odbudują swoje życie na najpiękniejszym fundamencie, jakim jest pomoc drugiego człowieka i wyciągnięta w jego stronę ofiarna dłoń. Dziękujemy tym goręcej, im bardziej jesteśmy świadomi ogromu czekających na nas trudności, przeszkód, jakie przyjdzie nam pokonywać. Jednakże świadomość życzliwości i Państwa poparcia dodaje nam sił do pracy oraz umacnia wiarę, że jesteśmy w stanie odbudować Bogatynię.

Jesteśmy wdzięczni, że Państwo w nas uwierzyli, że zechcieli nam pomóc. Dlatego zrobimy wszystko, by ten hojny dar został wykorzystany jak najlepiej dla dobra tych mieszkańców, którzy zostali boleśnie skrzywdzeni oraz dla dobra naszego miasta.

Nie wiemy, czy kiedykolwiek w życiu zapomnimy o tych godzinach, w których z przerażeniem przyglądaliśmy się niknącemu w oczach miastu, gdy widzieliśmy, jak ginie nasz świat... Jednakże jesteśmy pewni, że nigdy nie zapomnimy dobroci serca i szczodrości Państwa gestu. Planujemy w godny, trwały sposób upamiętnić w naszym mieście dobroć i wieloduszność naszych Darczyńców. Zrobimy wszystko, aby o Państwa szlachetności pamiętali nie tylko obecni mieszkańcy, ale także następne pokolenia bogatynian.

Raz jeszcze składam Państwu wyrazy wdzięczności za cenną pomoc i serdeczność. Życzę zdrowia, wielu sukcesów zawodowych i osobistych, podejmowania jedynie trafnych decyzji, życzliwości ludzkiej oraz spełnienia marzeń, które choć głęboko ukryte, nie dają o sobie zapomnieć.

Z wyrazami szacunku



BURMISTRZ
Miasta i Gminy Bogatynia

Grumia.
Andrzej Grzmielewicz



Coś, jakby bajka?

Uważny czytelnik, gdy spojrzy na poniższe zdjęcia i podpisy pod nimi, zapewne powie, że to jakiś fotomontaż na użytek zamieszczonego tekstu. A sam tekst to pewnie bajka.

Trzeba powiedzieć, że w pewnym sensie będzie miał rację. Patrząc na nie trudno uwierzyć, że koleżanki i koledzy po fachu – kierowcy komunikacji miejskiej i podmiejskiej w niedalekiej Szwecji mogą w takich warunkach „pracować”. To się po prostu w głowie nie mieści, żeby kierowcy mieli saunę koło łaźni, siłownię, pokój rekreacyjny, gdzie można sobie poleżeć, wygodne kanapy z panoramicznym telewizorem. Jakby tego było jeszcze mało, to dodatkowo mają kuchnię z lodówkami, mikrofalówkami i nawet zmywarką do naczyń. A to wszystko w przyjaznych dla oka barwach i typowej szwedzkiej czystości.

Podobnie, a być może i lepiej mają mechanicy ze swoim tzw. centrum socjalnym, bo trudno to nazwać stołówką i szatnią. Po prostu takie określenia uwłaczają temu, co widać.

Niestety, mimo dynamicznego rozwoju fotografii, nie potrafi ona jeszcze oddać zapachów, a szkoda, bo gdy przechodzi się przez pomieszczenia z szafkami ubraniowymi dla kierowców i mechaników, to czuje się jak w ogrodzie botanicznym. Nie, dlatego, że kierowcy używają dezodorantów czy lepszego mydła, ale z prostego powodu. Są to specjalne dwuczęściowe szafki, w których część przeznaczona na ubranie robocze czy mundur służbowy kierowcy mają specjalne nawiewy do suszenia ubrania lub wyciągi przykrych zapachów. Dodatkowo są specjalne małe szafki do przechowywania wartościowych

rzeczy pracowników, które są stale monitorowane, co wyklucza przypadki „przejścia” cudzego portfela przez inną osobę.

Automaty z napojami, gorącą herbatą, kawą są nie tylko w „centrach socjalnych”, ale również w miejscach, gdzie jest duży przepływ ludzi. Co najdziwniejsze, automaty funkcjonują i na bilon i żetony, które

pozwalają na szybkie przetarcie „Moopem” ewentualnych wycieków.

Standardem na każdym stanowisku są tzw. elektronarzędzia. Gdy ich nie ma to żaden mechanik nie wejdzie na takie stanowisko. A trzeba powiedzieć, że jest ich niezliczona ilość, niektóre nawet trudne do nazwania po polsku, bo nikt ich jeszcze

w Polsce nie widział. Ot, np. takie elektroniczne wskaźniki a może lepiej nazwać kontrolki stanu smarów na piastach, łożyskach, w misce tylnego mostu. Różne smarownicze z tysiącami końcówek, które wejdą nawet w najmniejszy otwór. Różne dziwne aerozole do czyszczenia z korozji, brudu czy miejscowego zamalowania ubytków powłoki lakierniczej.

Gdy się tak patrzy na pracę mechanika, to czasami odnosi się wrażenie, że jest on raczej zegarmistrzem a nie mechanikiem, który obsługuje ogromny autobus.

A gdzie to wszystko jest?

Otóż jak na wstępie było powiedziane w niedalekiej Szwecji a dokładnie w Helsingborgu.

Ktoś powie, że to tylko tam i na pokaz. Otóż nie. Podobne warunki mają kierowcy w Ystad, Geteborgu czy Sztokholmie. Chociaż w Sztokholmie mają trochę lepiej – ot stolica. Po prostu jest to już pewien standard, do którego winne dążyć wszystkie firmy komunikacji miejskiej w państwach Unii. I trzeba powiedzieć, że idą w tym kierunku coraz szybciej. Np. niemieckie rozwiązania w niektórych elementach zaczynają narzucać większe normy niż rozwiązania szwedzkie. Czyli, być może za 2 – 3 lata to niemieckie standardy będą wyznacznikiem i trzeba będzie do nich dochodzić, a szwedzkie będą już przestarzałe.

No cóż, a jako, że za oknem zima i długie zimowe wieczory, które sprzyjają opowiadaniu bajek, usiądźmy wygodnie w fotelu, okryjmy zbolące nóżki kocem, połączmy na nich laptopa i kliknijmy na stronę www.zzpkm.waw.pl a tam na zakładkę galeria i obejrzymy niczym sen z bajki kilka fotek ze Szwecji. Być może kiedyś owa bajka będzie nie snem, a rzeczywistością.

A jak już się spodoba takie oglądanie, to warto pobuszować po „necie” i obejrzyć pracę kierowców w takiej Australii. Tamci to dopiero mają. Po prostu poprzewracało się im w głowach. Klimatyzowane pomieszczenia na pętach, pokoje odnowy biologicznej. Po prostu pełen „odlot”. No tak – odlot, przecież są kapitanami na swoim pokładzie.

Wiwo w zimowy, grudniowy wieczór 2010 roku.



Stołówka (pokój posiłków) zaplecza technicznego
Komunikacja Miejska - Helsingborg (Szwecja) 2010 r.

są przydzielane w oszałamiającej ilości 2 sztuk na dzień.

Spacerując dalej po tej zajezdni warto zajrzeć na warsztat, bo i w nim nie brakuje „dziwnych rzeczy”. Po prostu nie do pomyślenia jest, aby tzw. normalia (śruby, nakrętki, podkładki, złączki, itd.) były poukładane w pięknych kontenerkach na regałach tuż obok stanowiska mechanika. A gdzieś wyżej zwisały sobie na szpulkach różne przewody elektryczne, hydrauliczne. Wszystko w zasięgu ręki.

Ba, mało tego. Mechanik nie siedzi w zimnym, wilgotnym kanale a drepcze sobie po równej podłodze. Gdy nadjeżdża autobus na stanowisko naprawcze, z podłogi wysuwają się podnośniki hydrauliczne

(nazywane podnośnikami stemplowymi) i unoszą pojazd do góry. Takie rozwiązanie ma wiele zalet nie tylko, że jest lżejsza i wygodniejsza praca, ale również, dlatego, że łatwiej utrzymać na stanowisku czystość w przypadku wycieku oleju czy smaru. Specjalna olejoodporna powłoka podłogi



Pokój rekreacyjny dla kierowców (dyżurujących)
Komunikacja Miejska - Helsingborg (Szwecja) 2010 r.



W temacie emerytur

Wobec licznych zapytań i niemałego zamieszania wokół emerytur przedstawiamy dzisiaj dość obszerne wyjaśnienia i przedruk artykułu z Gazety Prawnej. Zapewne wielu zainteresowanym nieco poniższe przykłady i wyjaśnienia pomogą rozwiązać wątpliwości.

Niestety ze względu na dość obszerny materiał, zamieszczamy na łamach „Rozdroży” tylko fragment. Do przeczytania całości materiału, jak zawsze zapraszamy na naszą stronę internetową.

Redakcja „Rozdroży”

Jak ZUS w 2011 roku przyznaje emerytury pracownikom

Od stycznia tego roku, mimo zmiany zasad dotyczących łączenia pracy i emerytury, nie zmieniły się zasady ubiegania się o emeryturę przyznawaną w powszechnym lub wcześniejszym wieku emerytalnym, a także o emeryturę pomostową lub nauczycielskie świadczenie kompensacyjne.

W 2011 r. nie zmieniły się obowiązujące dotychczas zasady przyznawania emerytur. Inne od dotychczasowych są natomiast regulacje przewidujące wypłatę tych świadczeń w przypadku kontynuowania stosunku pracy zawartego przed nabyciem uprawnień emerytalnych.

Dla urodzonych przed 1949 r.

Osoby urodzone przed 1 stycznia 1949 r. mogą nabyć prawo do emerytury po ukończeniu powszechnego wieku emerytalnego wynoszącego 60 lat dla kobiet i 65 lat dla mężczyzn. Aby uzyskać to świadczenie, muszą udowodnić staż ubezpieczeniowy wynoszący odpowiednio 20 lub 25 lat. ZUS może im przyznać emeryturę również wtedy, gdy mają 15-letni (w przypadku kobiet) lub 20-letni (w przypadku mężczyzn) staż ubezpieczeniowy, nie gwarantując jednak wówczas minimalnej wysokości tego świadczenia (obecnie 706,29 zł).

Ustalając staż ubezpieczeniowy wymagany do przyznania emerytury, zakład uwzględnia wymienione w ustawie z 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (ustawie emerytalnej) okresy składkowe i nieskładkowe, a w zakresie uzupełniającym – okresy pracy w gospodarstwie rolnym przewidziane w tej ustawie oraz okresy pobierania renty z tytułu niezdolności do pracy.

Urodzeni przed 1949 rokiem mogą również nabyć uprawnienia emerytalne we wcześniejszym wieku niż 60 lat dla kobiet i 65 lat dla mężczyzn. Dotyczy to przede wszystkim osób, które były w ostatnim czasie pracownikami i udowodniły długość stażu ubezpieczeniowy wymagany do przyznania emerytury pracowniczej przewidzianej w art. 29 ustawy emerytalnej. Wcześniejszą emeryturę mogą również uzyskać zatrudnieni w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze,

twórcy i artyści prowadzący własną działalność, kolejarze, górnicy, nauczyciele akademicki, pracownicy urzędów państwowych, a także osoby uprawnione do renty wypadkowej.

Przepisy przewidują ponadto możliwość uzyskania emerytury bez względu na osiągnięty wiek. Takie uprawnienie przysługuje nauczycielom, górnikom, a także matkom opiekującym się dzieckiem wymagającym stałej opieki.

Przykład

Mężczyzna urodzony przed 1949 r. może otrzymać wcześniejszą emeryturę

Ubezpieczony urodził się w 1948 r. Przez 10 ostatnich lat był zatrudniony w ramach stosunku pracy, a ogółem udowodnił 35-letni staż ubezpieczeniowy. Czy będzie mógł uzyskać wcześniejszą emeryturę przewidzianą dla pracowników?

Wcześniejsza emerytura pracownicza przewidziana w art. 29 ustawy emerytalnej może być przyznana przed ukończeniem powszechnego wieku emerytalnego wynoszącego 60 lat dla kobiet i 65 lat dla mężczyzn.

Mężczyźni urodzeni przed 1 stycznia 1949 r. mogą nabyć prawo do wcześniejszej emerytury pracowniczej, jeśli spełnili następujące warunki:

- ukończyli wiek 60 lat,
 - udowodnili co najmniej 35-letni okres składkowy i nieskładkowy lub – w przypadku gdy zostali uznani za całkowicie niezdolnych do pracy orzeczeniem lekarza orzecznika lub komisji lekarskiej ZUS – co najmniej 25 lat okresów składkowych i nieskładkowych,
 - ostatnio przed zgłoszeniem wniosku o emeryturę byli pracownikami, chyba że przez cały wymagany do uzyskania tego świadczenia okres ubezpieczenia pozostawali w ubezpieczeniu pracowniczym,
 - w okresie ostatnich 24 miesięcy podlegania ubezpieczeniu społecznemu lub ubezpieczeniu emerytalnemu i rentowym pozostawali w stosunku pracy przynajmniej przez 6 miesięcy (chyba że w dniu zgłoszenia wniosku o emeryturę byli uprawnieni do renty z tytułu niezdolności do pracy lub przez cały wymagany do przyznania wcześniejszej emerytury pracowniczego okres ubezpieczenia pozostawali w ubezpieczeniu pracowniczym).
- Ubezpieczony spełnił wymienione warunki, w związku z czym po zgłoszeniu wniosku wraz z niezbędną dokumentacją ZUS przyzna mu wcześniejszą emeryturę pracowniczą.

reszta na stronie: www.zzpkw.waw.pl

Warto wiedzieć

Telepracą nie są zainteresowani ani przedsiębiorcy ani nawet potencjalni telepracownicy. Nie pomagają nawet promujące ją kampanie współfinansowane przez Unię Europejską. Dlaczego telepraca nie jest w Polsce popularna? Ekspert wskazuje trzy główne przyczyny: restrykcyjne przepisy Kodeksu pracy, bariery psychologiczne u pracodawcy i pracownika, ale także dominujący nieformalizm.

Pracą na odległość nie są zainteresowani ani przedsiębiorcy ani nawet potencjalni telepracownicy (fot. shutterstock.com)

W formie zdalnej pracują w Polsce bowiem nie tylko tłumacze, księgowi, architekci czy dziennikarze, ale mnóstwo osób w niemal każdej firmie informatycznej, handlowej, ubezpieczeniowej, działach księgowości spółek produkcyjnych i usługowych, itp. Wystarczy przypomnieć wyjazd w delegację ze służbowymi laptopami, z których prowadzi się korespondencję z klientami i firmą, sprawozdania i projekty przygotowywane nocami na domowych, często prywatnych komputerach, przewożone później do biura na pendrive lub płytach CD albo przesyłanych mailowo do firm. Tyle tylko, że ta telepraca odbywa się nie według Kodeksu pracy, ale na podstawie umowy, zwykle tylko ustnej, z szefem działu lub firmy, czyli nieformalnie.

Wprowadzenie telepracy do kodeksu było ogłaszane jako wielki postęp. To miało być świetne rozwiązanie pozwalające pracować matkom z małymi dziećmi i osobom niepełnosprawnym, obniżające pracodawcom koszty zatrudnienia nawet o 30 procent. Teoretycznie w dobie coraz powszechniejszej informatyzacji

i dostępu do szybkiego Internetu telepraca ma same zalety. Tymczasem według zasad kodeksowych decyduje się na nią zaledwie kilka procent pracodawców. Ile osób pracuje w Polsce wyłącznie zdalnie nie wie nikt.

Unia promuje telepracę

Chociaż przepisy o telepracy wprowadzono do polskiego Kodeksu pracy jeszcze w 2007 roku, tylko niewiele ponad 3 procent małych i średnich przedsiębiorstw potwierdza, że zatrudnia pracowników w tej formie. Wyniki badań na ten temat ogłosiła w 2010 roku Polska Agencja Rozwoju Regionalnego. Wynikało z nich także, że ponad 88 procent MSP (zapytano 640 firm) nie jest wcale zainteresowanych taką formą zatrudniania. Co ciekawe także potencjalni zdalni pracownicy nie bardzo chcą siedzieć wyłącznie w domu. Chęć pracy przez Internet zadeklarowało zaledwie 11 procent z 800 respondentów.

Badania zrobiono w związku z inauguracją w kwietniu 2010 r. współfinansowanego przez Unię Europejską projektu: „Telepraca – nowa forma organizacji pracy w przedsiębiorstwach”, mającego przez dwa lata popularyzować zatrudnianie telepracowników.

W Polsce nadal słabo promuje się korzyści, jakie niesie wdrożenie w firmie telepracy. Zbyt wiele mówi się o kosztach a zbyt mało o zyskach – przekonywała wiceprezes PARP Aneta Wilmańska. Jej zdaniem, projekt ma uświadomić przedsiębiorcom, że praca na odległość może przynosić firmie oszczędności.

reszta na stronie: www.zzpkw.waw.pl



Opieka Medyczna



Program **prywatnego ubezpieczenia zdrowotnego** dla pracowników MZA i Tramwajów Warszawskich oraz ich współmałżonków i dzieci:

- ! Szybki nielimitowany dostęp do lekarzy nawet 19 różnych specjalności
- ! Nielimitowany dostęp do podstawowych i specjalistycznych badań diagnostycznych oraz zabiegów ambulatoryjnych
- ! Bez kolejek z telefoniczną rezerwacją wizyt
- ! Wizyty domowe i usługa konsultanta szpitalnego

Zakres świadczeń w danym pakiecie	Opieka Medyczna			
	STANDARD	KOMFORT PLUS	PREMIUM PLUS	
Nieograniczony dostęp do lekarza rodzinnego, internisty, pediatry		✓	✓	✓
Dostęp do lekarzy specjalistów	✓	✓	✓	✓
Dostęp do kilkudziesięciu podstawowych testów diagnostycznych		✓	✓	✓
Dostęp do uzupełniających badań diagnostycznych		✓	✓	✓
Dostęp do specjalistycznych badań z zakresu diagnostyki laboratoryjnej, obrazowej i inne	-15%	✓	✓	✓
Zabiegi ambulatoryjne (pielęgniarstwo, ogólnolekarskie, chirurgiczne, ginekologiczne, okulistyczne)	✓	✓	✓	✓
Bezpłatne wizyty domowe w godzinach otwarcia placówki medycznej		✓	✓	4 bezpłatne wizyty w roku
Wizyty domowe w pozostałych godzinach i dniach wolnych od pracy		z dopłatą 30 zł do każdej wizyty	✓	
Konsultant szpitalny – konsultacja lekarza specjalisty podczas pobytu w szpitalu		✓	✓	✓
Infolinia 24h	✓	✓	✓	✓
Prowadzenie ciąży	✓	✓	✓	✓
Przebieg stomatologiczny	✓	✓	✓	✓
Stomatologia zachowawcza	✓	✓	✓	✓
Leczenie stomatologiczne	-20%	-20%	-15%	-15%
Pozostałe usługi ze zniżką 15% w stosunku do ceny usługi obowiązującej u świadczeniodawcy				
Składka dla pracownika	24,40 zł	49,00 zł	84,40 zł	
Składka dla współubezpieczonego	24,15 zł	48,75 zł	84,15 zł	

Gdzie realizujemy świadczenia zdrowotne?

Nasze placówki medyczne zostały wybrane spośród najlepszych. To renomowane, wyposażone w nowoczesny sprzęt poradnie zapewniające komfortowe warunki realizacji usług medycznych na najwyższym poziomie.

Jak umawiamy się na wizyty ?

Na wizyty w placówkach świadczeniodawcy umawiamy się dzwoniąc na dedykowane klientom PZU numery telefonów, lub bezpośrednio w wybranej placówce świadczeniodawcy. Na konsultację do lekarzy specjalistów klienci umawiają się bezpośrednio bez skierowania od lekarza pierwszego kontaktu. Badania laboratoryjne i diagnostyczne są realizowane na podstawie skierowania od lekarza świadczeniodawcy.

Kto może przystąpić do ubezpieczenia ?

Grupowym ubezpieczeniem Opieka Medyczna S może zostać objęty pracownik MZA lub Tramwajów Warszawskich który w dniu złożenia deklaracji nie ukończył 64 roku życia. Do ubezpieczenia mogą przystępować współmałżonkowie, konkubenci, oraz dzieci pracowników. Dzieci pracowników mogą pozostawać w ubezpieczeniu do chwili ukończenia 25 roku życia.

Kim jest konsultant szpitalny ?

Konsultant szpitalny jest to lekarz specjalista, odpowiedni dla określonego rodzaju hospitalizacji, pełniący rolę wspierającą i nie ingerujący bezpośrednio w proces diagnostyczny i leczniczy w szpitalu (nie jest lekarzem prowadzącym). Uprawnienie do skorzystania z usług konsultanta szpitalnego przysługuje po zgłoszeniu hospitalizacji na infolini.

MZA – Dział Kadr
Tramwaje Warszawskie – Dział Wynagrodzeń

Dodatkowych informacji udzieliła pracownicy działów:

