



Rozdroża

Lipiec-Sierpień 2013 NR 7-8 (122)

Gazeta Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w Warszawie



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



Festyn ZZPKM – Łazy 2013 – sobota 7 września



Jak co roku, tradycyjnie od ponad 20 lat, pod koniec lata, odbywa się związkowy, rodzinny festyn – Pożegnanie lata. Tym razem pragniemy na wspólnym pikniku, w pięknych łochowskich lasach, podsumować lato 2013. Jakże było, co w nim nie było i czy następne będzie równie udane.

Mimo, że właściwie lato jeszcze trwa (kalendarzowa jesień dopiero 23 września ok. godziny 11.00) i trudno podsumować je w całości, to najbardziej gorące i najbardziej urlopowe miesiące (lipiec, sierpień) właściwie są już za nami, co w pewnym stopniu usprawiedliwia nasze podsumowania.

A co nas czeka podczas tych piknikowych wspomnień w Łazach?

Jak zawsze organizatorzy zadbali nie tylko o stan ducha, zapewniając dla miłośników tańca - świetną muzykę disco-polo na żywo, ale również o stan ciała proponując sporą ilość gier plenerowych w gronie rodzinnym czy w rywalizacji pomiędzy zakładkami w typowo sportowych grach (siatkówka, przeciąganie liny, itd.). Jak zawsze nie zabraknie atrakcji dla najmłodszych w postaci licznych tzw. dmuchanych zabawek (zjeżdżalnie, trampoliny, karuzele, itd.). A dla tych, którym będzie mało i będą chcieli mieć jeszcze jedną zabawkę, na pewno duży wybór zabawek zapewnią liczne stoiska z typowymi piknikowymi i jarmarcznymi gadżetami.

Na zgłodniałych i spragnionych na stoisku garmateryjnym jak zawsze czekać będzie

nowych znajomych i wymiany zdań na różne tematy, nie zawsze związane z codzienną pracą. Widzą o tym dobrze, wszyscy ci, którzy od lat, co roku, są wiernymi uczestnikami corocznych imprez.

Zapewne i w tym roku nie zabraknie chętnych na spędzenie wolnej soboty w miłym towarzystwie wśród pachnących grzybami i żywicą łochowskich lasów.

wysmienity bigos i smażona kiełbaska, kawa, herbata i zimne napoje – do wyboru, do koloru, jak także do wuszanego smaku.

To tylko kilka z wielu innych atrakcji, jakie czekają na uczestników pikniku, które będzie można zobaczyć będąc na miejscu.

Wspólny, rodzinny festyn, to także okazja do zacieśnienia więzi ze swoimi znajomymi, jak także okazja do poznania

A wszystkich, którzy jeszcze nie zdecydowali się na wspólne spędzenie czasu – serdecznie zapraszamy. Wystarczy zgłosić się do Przewodniczącego Oddziałowego ZZPKM i zakupić za symboliczne 5 zł bilet uczestnika, za które otrzymuje się pełne ubezpieczenie na czas trwania imprezy z dojazdem i porcją kielbaski i bigosu.

No gdzie za 5 zł ktoś zaproponuje wyjazd za miasto na cały dzień z dojazdem i wyżywieniem?

No, gdzie? Idąc śladem sklepowych reklam, – jeśli ktoś da taki zestaw rozrywek, wyżywienia za mniejsze pieniądze – to zwracamy koszt 5 zł.

A zatem widzimy się 7 września 2013 roku w Ośrodku SUS w Łazach od 8.00 do 18.00.

Jak zawsze, co roku, pierwsze autobusy w kierunku Łaz wyruszają w sobotę 7 września o godzinie 7.00 z przystanku technicznego na Placu Wilsona. Powrotne do Warszawy wyruszają z Łaz ok. 16.00. Ostatni 17.45.

Jeszcze raz serdecznie zapraszamy na wspólny sobotni wypoczynek.

Nie może Was tam zabraknąć!

Coś dla kolekcjonerów roczników „Rozdroży”

Dla kolekcjonerów, stałych czytelników „Rozdroży” mamy dobrą wiadomość. Od sierpnia bieżącego roku, na naszej stronie internetowej pod specjalną zakładką można przeglądać wydania „Rozdroży” od 2003 roku, skatalogowane w formie pdf całymi rocznikami. Łatwość dostępu i ewentualnego skopiowania interesujących numerów do własnego komputera na pewno zachęci i powiększy grono stałych, internetowych czytelników, nie tylko najstarszych numerów, ale również i tych najnowszych.

A dla historyków będzie to niewątpliwą gratką zdobycia dość ciekawych dokumentów, ukazujących nie tylko historię związku, ale również TW i MZA w ciągu

ostatnich 10 lat.

Przeglądając te najstarsze numery, czasami ze zdziwieniem można stwierdzić, że w wielu tematach w TW i MZA, właściwie nic nie drgnęło od 10 lat. Jednak większość poruszanych w poprzednich latach tematów, dzisiaj w 2013 roku ma już nieco inny kształt, a wiele doczekało się szczególnego, korzystnego dla związkowców i zatrudnionych w TW i MZA, finału.

Zachęcamy gorąco do przeglądania tej nowej zakładki, nie tylko w poszukiwaniu konkretnych informacji, ale również dla specyficznego, cofnięcia się w czasie.

**Życzymy miłej lektury – Redakcja
Sierpień 2013 r.**



No, na kolana to to, nie powala

Lektura periodyku w wersji wydania specjalnego (być może z okazji 22 lipca, bo koło tej daty rozprzestrzenił się po TW i MZA) niemal dosłownie powala na kolana. Celowo nie wymieniamy jego nazwy ani wydawcy, gdyż prawem kaduka zapewne zamieści ripostę do poniższego tekstu, a my nie chcemy bawić się w polemiki woląc czas stracony na pisanie kolejnej polemiki, faktycznie wykorzystać na konkretną, rzeczową pracę na rzecz naszych związkowców i pracowników TW i MZA.

Po pobieżnym przejrzeniu stron, gdzie czerwonym drukiem podkreślono, o kim i o czym to się czyta i że tylko jego działaniom i działaniom organizacji, której niewątpliwie przewodniczy, dzieje się tak dobrze w TW i MZA, bo inni tylko pozorują działania, trzeba przykłęknąć i z nabożeństwem podobnym czytaniu katechizmu, rozpocząć ponowną, uważną lekturę.

O ile katechizm wskazuje pewną drogę, sposób myślenia, to ten katechizm w wydaniu specjalnym, bo zapewne w zamyślach twórców był tworzony, jako przewodnik, coś w rodzaju katechizmu, jasno i wyraźnie wskazuje, a wręcz nakazuje, przywódczą rolę partii, o przepraszam - organizacji. Jako jedynie słusznej, pod przywództwem jedynie słusznego I sekretarza, - przepraszam - przewodniczącego. Jedynej, która głosi „prawdę oczywistą”.

Jednak po uważnej lekturze, nagle zaczyna się wątpić czy, aby dobrze zrobiło się kłękając z należytych nabożeństwem do owego periodyku. Gdyż głoszone prawdy oczywiste, stają się półprawdami

oczywistymi, potem tylko ćwierć-prawdami by okazać się ostatecznie zmanipulowanymi pustymi hasłami.

Szczególny podziw i zachwyt należy się autorowi kalendarium sporu biletowego, w którym zapewne przez nieuwagę, bo nie śmiemy podejrzewać o celową manipulację, występują liczne nazwijmy to po dziennikarsku „kalafiory”. Pomińmy, to, że autor „zapomniał”, że już w grudniu 2012 roku było wiadomo, że będzie problem z biletami (pierwsze projekty zmieniające uchwałę z 2004 roku) o czym sygnalizował ZZPKM. Pomińmy to, że w styczniu 2013 roku, z inicjatywy ZZPKM powstał list otwarty do Przewodniczącej Rady Warszawy z zapytaniem w sprawach biletów, który następnie podpisały inne organizacje działające w TW i MZA. Pomińmy to, że to z inicjatywy ZZPKM zorganizowano spotkanie wszystkich organizacji związkowych działających w MZA i TW, a następnie w wyniku uzgodnień zaproszono organizację związkową z SKM, Metra Warszawskiego oraz ZTM i powołano MKP.

Powiedzmy, że nie miało to miejsca.

Itłd., itłd., żeby nie wyliczać wszystkich spraw, które „umknęły” autorowi kalendarium, aby choć po części zachować niewątpliwie wygłoszone „prawdy oczywiste”, jako jakieś tam półprawdy i nie doprowadzić do stwierdzenia, że powstał z tego zwykły gniot, a nie jakiś historycznie ważny dokument, do którego bądź, co bądź, zobowiązuje nazwa – kalendarium.

Podobne wnioski można wyciągnąć czytając inne artykuły, w których autorzy skoncentrowali się na głoszeniu „prawd oczywistych” jedynie słusznych, bo głoszonych przez jedynie słuszną organizację, i które faktycznie znowu są tylko półprawdami, żeby nie powiedzieć pewnymi wizjami lub pobożnymi życzeniami, aby tak było.

No cóż, tzw. silne „parcie na szkło”¹, wykazanie się jak zwykle medialnymi działaniami przesłoniło twórcom periodyku faktyczny obraz tego, co dzieje się naprawdę w TW i MZA. A dzieje się dużo i to niekoniecznie tylko i wyłącznie z udziałem ich organizacji, jako jedynej, słusznej, broniącej pracowników. Bo prawdą oczywistą jest, że nie tylko oni bronią

i walczą. Walczą też i inni. Prawdą oczywistą jest również to, że ich organizacja w tym zapędzie medialnym zapomina, że to dzięki ich nie zawsze słusznemu uporowi w MZA nadal mamy patową sytuację z Regulaminem Wynagradzania i ludzie tracą zamiast zyskiwać. Nadal mamy daleką drogę do Układu Zbiorowego Pracy (UZP). Zapomina o tym, że oprócz dnia dzisiejszego trzeba patrzeć w przyszłość przynajmniej 5 lat do przodu i myśleć, co też może być za owe 5 lat. A może np. nie być ZTM-u w tej formie jak dzisiaj, albo może być to np. zagraniczny przewoźnik, który zakontraktuje z miastem całość komunikacji łącznie z jej kontrolą, którą teraz prowadzi ZTM.

Jakie działania w tym kierunku prowadzi ich jedyna słuszna organizacja?

Czy też w odpowiednim momencie „podwieszają się” do czyjegoś działania i głosić będą, że to właśnie oni, że to dzięki nim, itłd., itłd. Tak, jak to było przy ich „udziale” w pracach nad ustawą o publicznym transporcie zbiorowym (ptz), gdzie nikt jakoś nie spostrzegł ich działalności w licznych komisjach tworzących ustawę przez 4 lata. Dzisiaj można przeczytać: z pomysłu, ogromnego zaangażowania ich organizacji mamy ustawę o publicznym transporcie zbiorowym.

Mamy, mamy, ale do niej trzeba jeszcze stworzyć ustawę metropolitarną, ustawę o związkach komunikacyjnych i ich finansowaniu i parę innych rzeczy. Bez nich możemy tylko czekać jak przyjdzie walec i wyrówna, bo nic nie będziemy mieli do powiedzenia, a przecież ludzie chcą pracować. Bez mechanizmów tworzących ich stabilną pracę trudno będzie walczyć o ich prawa.

Także, pochylając się nad niewątpliwie twórczą, radosną pracą twórców periodyku w wydaniu specjalnym, nie warto do niego podchodzić z nabożeństwem, a tym bardziej padać na kolana. Lepiej czytać z pewną dozą ostrożności, iż czasami mogą być zawarte w nich elementy manipulacji i nadmiernego przereklamowania, nie zawsze tylko ich jedynej „słusznej” organizacji. A szczególnie w wydaniach specjalnych, bo te, jak życie pokazało, przeważnie są nasycone hasłami pobranymi z dobrej szkoły propagandy.

A na zakończenie warto dodać, że ze smutkiem stwierdziliśmy, iż w wydaniu specjalnym zabrakło sztandarowego, obecnego niemal zawsze w każdym wydaniu - hasła: pisać każdy może. Czyżby do wydania specjalnego już nie mógł? My jesteśmy zdania, że i do wydania specjalnego powinien móc pisać, byle tylko z sensem i bez pompy z czerwoną czcionką, bo to płaskie, liche chwytły z lat 50-tych.



Photo: Club Feroviar

¹Parcie na szkło – slangowe, uliczne określenie zakusów osób, które koniecznie chcą zabłysnąć w mediach – telewizji, prasie, jako swego rodzaju gwiazdy wykorzystując przy tym, niby w ramach zapomnienia, pracę innych



To, jak to jest, z tą „Redutową”?

W piątek 28 czerwca 2013 roku na portalu www.omni-bus.eu (http://www.omni-bus.eu/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=1490:rozdysponowanie-taboru-z-zajezdni-redutowa&catid=:wiadomosci) ukazała się oficjalna lista rozdysponowania taboru z wygaszanej ew. zawieszanej - Zajezdni R-5/MZA „Redutowa”. Szkoda, że tak ważna informacja ukazuje się najpierw w internecie, ale pomińmy to – tłumacząc sobie to, powiedzmy nienajlepszym przepływem informacji, a spójrzmy, jak też wygląda to, fachowo mówiąc, - dyslokacja taboru na inne zakłady.

Otóż przesunięcia zaplanowano na 3 etapy, z czego najwięcej, bo aż 80 wozów, będzie w II etapie, którego rozpoczęcie nie jest jeszcze znane. Podobnie jak III etapu przewidującego przesunięcie 27 wozów. W pierwszym etapie, który już się rozpoczął, ma być przesunięte 28 wozów. Wszystkie na Zajezdni R-1/MZA „Woronicza” Łącznie na wszystkie Zakłady, oprócz „Kleszczowej” ma być rozdysponowane 135 wozów z ogólnej liczby autobusów „Redutowej” w ilości ponad 180 wozów.

Na „Redutowej” ma pozostać około 50 wozów marki „Jelcz” typu M120, M121, M181.

Tych najstarszych, które mają na „Redutowej” – „dokonać żywota”, czyli doczekać kasacji, wykonując „do końca” zadania przewozowe. Przy ograniczonym zapleczu technicznym, zapewne zbyt długo nie będą „walczyć” na warszawskich ulicach. Czy częściowo już przejęte zadania „Redutowej” i ewentualne przyszłe zadania, również te, które „wpadną nadzwyczajnie” z powodu wykruszania się pozostałego taboru na „Redutowej”, wykonają inne zakłady? Trudno na to pytanie odpowiedzieć jednoznacznie, ale zapewne kłopotów będzie, co niemiara. Ich kulminacja, prawdopodobnie, zacznie się już pod koniec sierpnia, gdy zaczną się powroty z wakacji i miasto przebudzi się po wakacyjnym lenistwie.

W tym roku zaplanowano skasować 188 wozów (skasowano lub jest trakcie kasacji 66 autobusów). Do kasacji pozostało, zatem 122 pojazdy. Zapewne w tej ilości są wozy, które mają pozostać na „Redutowej”. W tym roku tabor MZA zasilą prawdopodobnie 118 (36 + 82 ostatni przetarg) nowych wozów od najmniejszych (midi 9,5 - 10,5 m dł.) do największych 18 metrowych. Widać z tego, że MZA planuje pomniejszyć swą flotę o przynajmniej 70 wozów, jeśli wszystkie zaplanowane kasacje dojdą do skutku.

Likwidacja 70 pojazdów, to ilość dość spora i nie ma się co oszukiwać, zapewne już w niedługim czasie da się odczuć na kilka sposobów. Mniejsza rezerwa, mniejsza zdolność przewozowa, mniejsze możliwości reagowania na „stany nadzwyczajne” (awarie metra, awarie tramwajów,

objazdy drogowe, itd.). Wreszcie pomniejszenie kapitału zakładowego, który jest istotny w przypadku ubiegania się o kredyty na zakup nowych autobusów czy np. budowę nowej zajezdni, bo podobno są plany budowy nowego zaplecza technicznego na „Redutowej” i tym samym powrót zajezdni do obsługi linii.

Oby tylko te plany się ziściły a nie pozostały na papierze.

Zalóżmy, zatem, że „Redutowa” jest zawieszana w celu wybudowania nowego zaplecza i nowego placu postojowego. Być może pod autobusy gazowe albo elektryczne. Jeśli pod te ostatnie, to malina, ale zakup 180 autobusów elektrycznych, to jak na razie „pieśń przyszłości”, na którą trudno będzie znaleźć pieniądze, nawet, gdy „elektryki” będą mogły „pomieścić tankowaniami” pokonać 500-600 km, bo takie są potrzeby dla warszawskich autobusów, by myśleć o nich poważnie, nawet przy wysokiej, dwukrotnie wyższej cenie zakupu od ceny zakupu autobusów zasilanych ON.

Jeśli faktycznie ma powstać nowa zajezdnia na terenie „Redutowej”, to nie powstanie ona z dnia na dzień, a będzie to trwało jakiś czas. Zalóżmy, że w najlepszym wypadku będzie to rok, ale znając realia może to być 2-3 lata. Jednak jak na

razie, poza słownymi deklaracjami nikt, nic więcej nie wie, ani nie widział również choćby nawet pierwszych, wstępnych założeń techniczno-budowlanych.

Niewiadomych jest sporo, a trudno doszukiwać się odpowiedzi na wiele pytań wsłuchując się w jak na razie jedyne „wiarogodne źródło informacji – plotki”. Trudno również doszukać się odpowiedzi na nurtujące pytania w internecie.

Tak czy inaczej z „Redutowej” ma być „upchnięte” po innych Zajezdniach ponad 100 autobusów.

Już dzisiaj przepełnionych ponad miarę, co czasami balansuje na granicy bezpieczeństwa ruchu taboru po placach manewrowych czy p. pożarowego. Ciasne parkingi, to możliwość większej ilości kolizji wóz w wóz jeszcze na terenie Zajezdni. A każda kolizja, to mimo wszystko wyłączenie, choćby nawet na 2-3 godziny wozu z ruchu, który trzeba naprawiać. A jak naprawić, jak brakuje mechaników?

Inną sprawą jest, brzydko mówiąc, dyslokacja kierowców, która również nie należy do łatwych.

Jak widać pytań jest sporo i mamy nadzieję, że na wiele z nich odpowiedzi usłyszymy z tzw. pierwszej ręki, a nie ze „źródeł zbliżonych do kręgów decyzyjnych”.

Zachować pamięć o CWS-ie

W historii zakładu na Włociańskiej były dobre i złe dni. Dobre, gdy pracował na dwie zmiany zatrudniając ponad 800 osób i złe, gdy zatrudnienie spadało, bo zaczynało brakować pracy. Najczęściej w tzw. okresach przejściowych przy dużych zmianach taborowych w ciągu roku, gdzie dostawy nowych wozów znacznie przewyższały kasacje i tym samym powodowały zmniejszenie zapotrzebowania na remonty odtworzeniowe.

Jednak, mimo, że myśl o likwidacji pojawiała się dość często w głowach decydentów (pierwszy raz w początkach lat 70-tych), to raczej nie wprowadzano pomysłów w fazę realizacji. Na ogół szukano innych rozwiązań, które mogłyby zapewnić pracę dla dobrze wyszkolonej kadry pracowników, wśród której nie brakowało rzemieślników najwyższej klasy. Szukano sposobów na wykorzystanie, choć w części, zgromadzonego tam potencjału w postaci maszyn i urządzeń, często unikalnych w skali Warszawy.

Gdy zakład przy Włociańskiej był jedynym z elementów składowych MZK, o pracę było znacznie łatwiej, gdyż MZK, jako jedna firma nie tylko zajmowała się przewozami, ale również całą szeroko pojętą komunikacją w m. st. Warszawie. Czyli również całą infrastrukturą przystan-

kową, ekspedycyjną czy nawet budowlano-remontową.

Dziś mało, kto pamięta, że warsztaty na Włociańskiej obok remontów autobusów wytwarzały elementy do budowy wiat przystankowych a później montowały je na przystankach autobusowych. Identycznie wytwarzały warsztaty przy Młynarskiej pod potrzeby przystanków tramwajowych.

Produkowano i remontowano kasowniki i automaty biletowe „Krab” i przy ich konserwowaniu i wytwarzaniu pracowało tylko w samym 1970 roku ponad 30 osób (w tym 17 ślusarzy precyzyjnych – konserwatorów).

Budowano pojazdy specjalne nie tylko na potrzeby MZK, ale również innych firm i instytucji miejskich jak MPO – polewaczki, zamiatarki, itd., Biblioteka publiczna – bibliobusy, Film Polski - kinobusy i wielu, wielu innych.

W tej produkcji nie zabrakło i sprzętu turystycznego, który był wykorzystywany m. in. w ośrodkach wczasowych MZK w postaci rowerów wodnych czy nawet campingobusów z autobusów Chausson urządzeń zabawowych dla dzieci czy zwykłych płotków, jako elementów tzw. małej architektury.

To tylko kilka z ogromnej, długiej listy tzw. produkcji dodatkowej czy ubocznej,





I Aviomarin nie pomoże

Pelnia lata, słońce parzy niemożliwie. Lepiej skryć się w cieniu, a jak wyjść już na słońce, to najlepiej w jakimś kapeluszu lub beretce, bo udaru można dostać i kłopot. W głowie się kręci, myśli trudno zebrać, czasami mówi się od rzeczy. To pierwsze objawy udaru.

Warto pamiętać, że udaru można dostać nie tylko na słońcu, ale również podczas podróży w gorącym autobusie, tramwaju czy nawet, co dziwnie brzmi – czytając gazety. Często zapowiedzią takiego udaru mogą być wymioty, którym można zapobiec m. in. poprzez przyjęcie specyfiku pod nazwą Aviomarin¹. Tylko trzeba go przyjąć przed podróżą, a nie jak już wystąpią pierwsze objawy w postaci wymiotów. Wówczas jest już za późno.

Podobnie trzeba postępować przy czytaniu gazet, gdyż niektóre podczas czytania powodują złudzenie podróży nie tylko w czasie, ale i przestrzeni.

Mamy 2013 rok, a gdy czyta się pewne gazety, odnosi się wrażenie, że czyta się gazetę jakby żywcem przepisaną z gazety sprzed 20-30 lat. Podobne hasła, sformułowania myśli i ta jedyna, najbardziej słuszna prawda, tylko my o was dbamy, tylko my walczymy o was, tylko my, tylko my... dodatkowo, aby podkreślić, kim jest owo – my - wyjustowane, wyboldowane na czerwono. Efekt takiej techniki propagan-

dowej, rodem z początku lat 80-tych, wzorowanej na tej z początku lat 50-tych – murowany. Oczopląs i zawroty głowy przechodzące w wymioty. Jednak chcąc doczytać te „prawdy oczywiste” do końca należy sięgnąć, mimo wszystko, po w/w specyfik. Być może chwilowe torsje ustąpią, ale po następnych kilku zdaniach, ponownie wracają ze zdwojoną siłą. Najlepiej zgodnie z zaleceniami producenta specyfiku przerwać podróż (czytanie), ale jak to zrobić, jak chce się poznać kolejne myśli autorów od „oczywistej prawdy”. Być może gdzieś zmitigują się, poprawią, dostrzegą, że trochę „przeoginają” z tą „oczywistą prawdą”. Dostrzegą, że nie są sami i, że nie mają jedynego monopolu na prawdę. Ale gdzie tam, konsekwentnie z precyzyjną dokładnością odwzorowania wzorców z dobrej partyjnej szkoły propagandowej (niekoniecznie tej z lat 50-tych, ale i 30-tych) kształcącej młode kadry agitatorów, niemal do ostatniej kropki, na ostatniej stronie akcentują, podkreślają, że to właśnie oni i tylko oni.

Jedno trzeba powiedzieć, zamierzony przez twórców efekt końcowy faktycznie odnosi skutek. Czytelnik sięga po wydawnictwo jeszcze raz i jeszcze raz, ale nie dla potwierdzenia i uzmysłowienia sobie, jako swoich - myśli tam zawartych, ale po to, aby odpowiedzieć sobie

na proste pytanie, – o co chodziło autorom poza czystą manipulacją?

I niczym prosty masochista, bez litości dla swego organizmu, doprowadza się ponownie do wymiotów i szuka odpowiedzi na dręczące go pytanie. Szuka prawdy w tych „prawdach oczywistych” i zaczyna dostrzegać w tym potoku manipulacji faktyczną prawdę oczywistą.

Jeśli zamaże się owe czerwone boldy i czyta pozostałe słowa, które potem, z trudem złożyć w sensowne zdania, to okazuje się, że z tą „oczywistą prawdą” nie jest już tak dobrze. Że gdzieś zanika i jakby była nie do końca tylko i wyłącznie autorstwa „głoszących oczywistą prawdę”. Że, mimo wszystko, ktoś im dopomagał w tworzeniu owej „oczywistej prawdy”. Szkoda tylko, że nijak nie można doczytać, – kto i kiedy dopomagał. Zresztą nie ma się, co dziwić. Przecież, gdyby napisali, - kto i kiedy, to efekt ich twórczej, manipulacyjnej i propagandowej pracy byłby nijaki, żeby nie powiedzieć miłą.

No cóż, sięgnę jeszcze raz po ten niewątpliwie periodyk powstrzymując ruchy wymiotne, zażyję podwójną dawkę aviomarinu i postaram się, mimo wszystko, coś w nim wyczytać, bo jako wzorzec hałaśliwej, bezsensownej propagandy przebił nawet mistrzów propagandy z lat 30-tych czy 50-tych.

Tak to już bywa – uczeń zawsze przetrasta mistrza.

¹Aviomarin – lek stosowany w zapobieganiu chorobie lokomocyjnej. Profilaktycznie podawać co najmniej na 30 minut przed podróżą, dorośli 1-2 tabletki, w przypadku wystąpienia nudności, dorośli 1-2 tabletki, co 4-6 godzin. Jeśli nie ustąpią przerwać podróż lub czytanie

Zachować pamięć o CWS-ie

która czasami dawała pracę, gdy był przestój z remontami.

Ktoś powie: to były inne czasy, można było robić wiele rzeczy, dzisiaj to już

niemożliwe, bo inne przepisy, które nie dopuszczają do ruchu pojazdów przerobionych z autobusów, nie ma ośrodków wypoczynkowych, nie ma przystanków, itd. Dzisiaj zakład remontowy powinien remontować autobusy, a jak nie ma co remontować, to trzeba zamknąć, sprzedać. Niby będzie miał rację, ale niby, bo zakład remontowy autobusów niekoniecznie musi remontować tylko własne autobusy. Może remontować autobusy, pojazdy z innych firm.

Były podejmowane próby znalezienia tzw. dodatkowego taboru do remontów, jednak z jakiś względów (jednym z nich była cena) większość z nich pozostała tylko w formie pomysłów. Szkoda, że zostały tylko w formie papierowej i jakoś nikt nie próbował choćby nawet spróbować.

Dzisiaj daleko już posunięta likwidacja zakładu przy Włociańskiej wskazuje już tylko jedno, żadnych pomysłów, żadnych wizji – jedyna słuszna wizja – to sprzedaż.

Chodząc po opustoszałych halach, gdzie czasami przez przypadek można zauważyć przemyskającego gdzieś pod ścianami pracownika, trudno wyciszyć w uszach zapomniany gwar pracujących ludzi, szum pracujących silników, odgłosy warkotu autobusowych silników. Zapewne podobne odczucia mają byli i obecni pracownicy, jeszcze ciągle pracującej Włociańskiej, ich własnego, rodzinnego CWS-u, dla których CWS zawsze zostanie CWS-em.

Chcąc zachować pamięć o CWS-ie, bo wierzymy, że to tylko kwestia czasu jak powróci, być może już w innym miejscu, pragniemy zaproponować naszym czytelnikom, by znaleźli czas i któregoś wieczora usiedli, pomyśleli i spisali swoje wspomnienia związane z CWS-em, a potem podzielili się nimi z nami. Z prawdziwą przyjemnością zamieścimy je na naszych łamach, bo pamięć o czymś, co było dumą warszawskiej komunikacji przez ponad 80 lat i przyczyniło się pokaźnie w rozwoju miasta, nie powinna zostać zatracona.

Rozdroża – Gazeta ZZPKM,
W-wa, ul. Siedmiogrodzka 20
Nakład 1500 egz.
Wydaje: Prezydium ZZPKM
Redaguje: Winek Włodzimierz
Współpracuje – Maria Roszuk,
Juliusz Szymański – Wydział
Zarządzania Przewozami MZA
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



Podzwonne...

Co prawda nie dosłownie „podzwonne”¹ jak w Słowniku Języka Polskiego, ale raczej synonim tego słowa w postaci „łabędziego śpiewu” winni jesteśmy byłemu dyrektorowi ZTM-u za 6 lat jego pracy na rzecz komunikacji m. st. Warszawy, choćby za te nasze narzekania na łamach „Rozdroży”. Zapewne wielu powie – umarł król, niech żyje król, szczególnie, że nie pozostanie on w pamięci wielu pracowników warszawskiego publicznego transportu zbiorowego – ptz; (TW, MZA. Metro, SKM) jako ich „ojciec” dbający o nich, niczym o swoje dzieci, a raczej jako jego odwrotność, skubiący i szczypiący, gdzie się tylko da. Jeśli nawet za kilka lat, powróci ktoś pamięcią do jego osoby, to zapewne pierwsze skojarzenia związane z jego działalnością będą związane z próbą odebrania biletów wolnej jazdy pracownikom ptz i ich rodzinom. A nieco dalej sięgając pamięcią przypomni sobie o skracaniu linii, zmniejszaniu taboru, itd. – czyli raczej demontażem ptz niż jego rozwojem. Być może przy dalszym penetrowaniu zawodnej pamięci uda się odnaleźć kilka sukcesów.

A jakie były jego początki na stanowisku? Jakie plany? Czy ktoś pamięta?

Spójrzmy, mimo wszystko, łaskawym okiem na te ostatnie 6 lat.

Stanowisko objął 11 grudnia 2006 jako tzw. p. o. Dyrektora ZTM-u. W jednym z pierwszych wywiadów jakich udzielił dziennikarzowi Dziennika „Polska – Europa – Świat”² było parę fajnych pomysłów, które wskazywały, że nowy „król” wyprowadzi warszawski ptz na „nowe tory”. Tym bardziej, że miał spore doświadczenie związane właśnie z szynami. We wspomnianym wywiadzie obiecywał, że zrobi wszystko, aby SKM dostała pieniądze na swą rozbudowę i w taborze i połączeniach, m. in. linia na lotnisko. I trzeba przyznać, że obietnicę spełnił niemal w 100 procentach. Z obiecanego w trakcie kampanii wyborczej Pani Prezydent przedłużenia komunikacjiicznej do 1 w nocy, wycofał się obejmując stanowisko z powodów braków w budżecie miasta. To, wówczas jakoś przeszło niezauważone, ale co bardziej dociekliwym już dawało do myślenia, że chyba coś, gdzieś, będą ciąć, tylko co?

Była propozycja, aby wydłużyć linię metra z Młocin na Tarchomin, już jako kolejki naziemnej, czyli przez most. Zapewne, gdyby tę koncepcję ktoś mocno „wytupał” – dzisiaj być może byłoby już

metro na całą Pradze i być może budowano by tylko łącznik jako 3 linię. No cóż, nie wyszło, koszty wzrosły, i zaczęła się epoka - „obsuw za obsuwem” itd.

Fajnym pomysłem była koncepcja stworzenia Związku Komunikacyjnego Aglomeracji Warszawskiej a wraz z nim wspólnego biletu, nawet na prywatne linii podmiejskie (sporo przewoźników zgłosiło chęć przystąpienia do takiego Związku). No cóż, pomysł fajny, ale jak

”

... Zapewne wielu powie – umarł król, niech żyje król, szczególnie, że nie pozostanie on w pamięci wielu pracowników warszawskiego publicznego transportu zbiorowego – ptz; (TW, MZA. Metro, SKM) jako ich „ojciec” dbający o nich, niczym o swoje dzieci, a raczej jako jego odwrotność, skubiący i szczypiący, gdzie się tylko da.

”

się okazało przy tamtych uregulowaniach prawnych właściwie nie do zrealizowania, szczególnie w zakresie tworzenia komunalnych związków transportowych (dopiero ustawa o ptz w 2010 stworzyła podstawy do tworzenia związków, ale do kompletu ciągle brakuje ustawy aglomeracyjnej czy metropolitarnej). Udało się jedynie zrealizować fragment tego pomysłu w postaci wspólnego biletu, ale tylko na zasadzie dobrowolności ościennych miast i gmin, dlatego też nie jest to twór stabilny i jest podatny na wahania budżetowe poszczególnych samorządów, które mają płacić tylko za bilet a nie związane z nim również pewne rozwiązania transportowe na swoim terenie. W układzie Związku zapewne byłoby inaczej, bo samorządy lokalne płacąc miały by również zyski, oszczędzając na wydatkach komunikacyjnych na swoim terenie (budowa infrastruktury przystankowej, informacji pasażerskiej, itd.).

Jednak dość szybko okazało się, że zadanie było zbyt skomplikowane i wymagające wielu działań niekoniecznie związanych sensu stricto z transportem miejskim, a te nie zawsze są propagandowe i korzystne dla tworzenia wizerunku firmy i osoby pod jej przywództwem – jako niebywałego sukcesu zarządzania.

Obejmując stanowisko dyrektora w 2006 roku - ZTM sprzedawał rocznie ponad 77 milionów biletów, w tym 5 milionów kart miejskich (30 dniowych).

Wprowadzenie wspólnej karty miejskiej w Warszawie i okolicach powinno było te relacje znacząco podnieść. A jak wyszło?

Wg danych szacunkowych mogących zawierać pewien błąd matematyczny w pierwszej połowie 2012 roku ZTM sprzedał ponad 36 milionów biletów w tym ponad 1,5 miliona - 30 dniowych (w roku daje to ok. 72 milionów biletów w tym ponad 3 miliony - 30 dniowych). W pierwszej połowie 2013 roku ZTM sprzedał ponad 32 miliony biletów w tym 1,2 miliona - 30 dniowych (można przypuszczać, że na koniec roku będzie to ok. 64-65 milionów biletów, w tym ok. 3 milionów biletów - 30 dniowych).

A podobno w Warszawie w tym czasie od 2006 do 2012 roku przybyło ok. 70 tysięcy mieszkańców. Przybyło również linii autobusowych, tramwajowych i ruszyła cała linia metra.

Skąd taki spadek? No cóż, komentarz zostawiamy czytelnikom, dodając, że to nie tylko przyczyna podwyżek biletów.

W 2006 roku po warszawskich ulicach jeździło ok. 1400 (1395) autobusów, w pierwszej połowie 2012 było ich 1562, w tym 1093 MZA. Tramwajów w 2006 kursowało ok. 740, w 2012 – 765 (dane: Biuletyn IGKM)

Patrząc na powyższe liczby warto dodać, że w 2013 roku w drugiej połowie roku liczby mogą już wyglądać nieco gorzej, gdyż po wygaśnięciu umów z prywatnymi przewoźnikami i ograniczeniu liczby autobusów na koniec roku może być w ruchu ok. 1460 autobusów i ok. 740 tramwajów. Czyli wyraźne taborowe cofnięcie się, a przecież mieszkańców nie ubyło.

Czyli będą podróżować drożej i gorzej?

No cóż, miało być „podzwonne” a wyszło trochę nie hallo, jakby roszczeniowo, ale jak widać „nowy król” będzie zaczynał - jakby nie minęło ponad 7 lat. Jakby był 2006 rok, tylko szkoda, że te wskaźniki nie są takie same jak w 2006 roku.

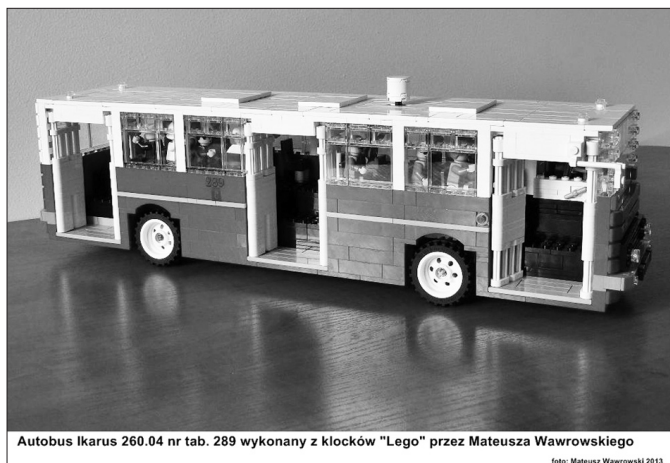
Co by nie mówił, to mimo wszystko – nie był to taki najgorszy chłop na tym stanowisku. Jakiego nam zaproponują? Zobaczmy, może będzie łaskawszy dla warszawskiego ptz i wreszcie dostrzeże, że ptz tworzy miasto a nie podobno rujnuje miejską kasę.

¹przenośnie: wspomnienie o czymś, co minęło, w tonie hołdu lub żalu; 2.przestarzałe: bicie w kościelne dzwony w czasie pogrzebu jako hołd składany zmarłemu; 3. opłata za to dzwonicie – definicje słowa podzwonne wg Słownika Języka Polskiego

²Dziennik ukazywał się w latach 2006 – 2009 – Artykuł „Nowy dyrektor obiecuje SKM do Sulejówka i metro do Tarchomina – Kolejarz będzie rządził komunikacją „ autorstwa Sławomira Ślubowskiego z 12 grudnia 2006 roku



Naśladownictwo mile widziane



Autobus Ikarus 260.04 nr tab. 289 wykonany z klocków "Lego" przez Mateusza Wawrowskiego

foto: Mateusz Wawrowski 2013

Co prawda, nie ma jeszcze w „Encyklopedii Zdrowia”, w dziale choroby – hasła - autobusomania, ale, jeśli już kogoś taka przypadłość „dopadnie”, to jest to raczej powód do dumy niż żartowania. A jeśli jeszcze jest ona związana z warszawskimi autobusami, to powód do dumy jest jeszcze większy, bo jak by nie patrzeć, zawsze jest to reklama nie tylko autobusów, firmy, ale i ludzi ich obsługujących.

Na stronie: <http://lego.cu-usoo.com/ideas/view/38877> można zobaczyć ostatnie dzieło Mateusza Wawrowskiego, którego pasją jest budowanie modeli starych autobusów w skali 1:25 z klocków „Lego”. Tym razem przedstawia model Ikarusa 260.04 nr tab. 289 peł-

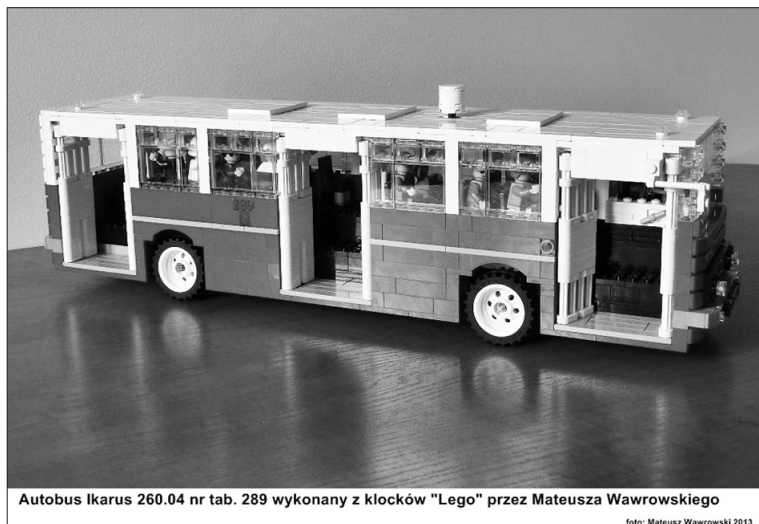
nym pasażerów jadących do pracy i do szkoły, bo wśród nich widać kilku uczniów z tornistrami na plecach. Wśród pasażerów jest i strażak i mechanik, a nawet, wydawać by się mogło, kontroler biletów. Jest i oczywiście zmo-



Autobus Ikarus 260.04 nr tab. 289 wykonany z klocków "Lego" przez Mateusza Wawrowskiego

foto: Mateusz Wawrowski 2013

dopełniają nawet zainstalowane kasowniki biletów.



Autobus Ikarus 260.04 nr tab. 289 wykonany z klocków "Lego" przez Mateusza Wawrowskiego

foto: Mateusz Wawrowski 2013

Warszawskiej komunikacji, człowiek z kubkiem kawy. Kierowca siedzi w przeszklonej kabinie. Całości dbałości o szczegóły

Autobus ma otwierane drzwi wejściowe i ruchome lusterka zewnętrzne, jak również skrotną oś przednią i może być „doposażony” w miniaturowy silniczek elektryczny.

Wymiary modelu to: 44 cm długości, 10 cm szerokości i 12,5 cm – wysokości.

Niestety, jak na razie jest to tylko „prototyp” i nie jest dostępny jeszcze w sprzedaży, a szkoda. Jednak firma „Lego” nie mówi – nie. Wszystko zależy od ilości zebranych głosów na zaproponowany ew. projekt produkcyjny „Lego”. Warunkiem wdrożenia go do produkcji jest zebranie minimum 10 tys. głosów tzw. fanów,

kibiców projektu, które można oddawać na stronie jw. Jak na razie jest ich niewiele, ale trzeba mieć nadzieję, że zaczną ich szybko przybywać po odpowiedniej reklamie. Dlatego też gorąco zachęcamy do oddawania głosów na młodego, zdolnego autobusomaniaka. Jego sukces będzie również naszym sukcesem, gdyż być może na kolejną gwiazdkę będziemy mogli sobie kupić taki mały zestaw klocków. No, ewentualnie damy się pobawić i dzieciom, chociaż

zapewne ładniej będzie wyglądał na półce za szkłem.

A swoją drogą zachęcamy gorąco naszych czytelników i tych dużych i tych małych do naśladowstwa i budowy kolejnych modeli autobusów czy tramwajów. Być może nawet całej zajezdni, teraz gdy „wyciszają” się kolejne. Choć w krainie „lego” niech widać będzie jak nasze firmy rosną w siłę i potęgę komunikacyjną.

Mamy nadzieję, że naśladowców nie zabraknie, a my ze swojej strony postaramy się wspomóc najlepsze projekty nie tylko pod kątem reklamy, ale i być może „dużego worka klocków”.



Warto, warto, warto - wiedzieć

SPORY O ROSZCZENIA ZE STOSUNKU PRACY

W przypadku, gdy pracownik został potraktowany przez pracodawcę w sposób naruszający przepisy Kodeksu pracy, może dochodzić swoich praw na drodze sądowej. Zanim jednak skieruje sprawę do sądu, może zażądać wszczęcia postępowania pojednawczego przed komisją pojednawczą i dążyć do polubownego załatwienia sporu.

W celu polubownego załatwienia sporu o roszczenie pracownika ze stosunku pracy zostaje powołana komisja pojednawcza. Komisję powołuje pracodawca wspólnie z zakładową organizacją związkową. Jej członkiem nie może być osoba zarządzająca zakładem pracy, główny księgowy, radca prawny oraz osoba prowadząca sprawy osobowe, zatrudnienia i płac. Komisja zobowiązana jest wybrać przewodniczącego i jego zastępców, jak również ustalić regulamin postępowania, a postępowanie przeprowadzać w zespołach składających się co najmniej z 3 członków. Sprawowanie obowiązków członka komisji jest funkcją społeczną, jednakże zachowuje się prawo do wynagrodzenia za czas nieprzepracowany w związku z udziałem w pracach komisji. Wydatki związane z działalnością komisji w całości ponosi pracodawca.

Postępowanie wszczyna się na wniosek pracownika zgłoszony na piśmie. Komisja pojednawcza powinna dążyć do tego, aby załatwienie sprawy w drodze ugody nastąpiło w ciągu 14 dni od złożenia wniosku. Uгода nie może być jednak sprzeczna z prawem lub zasadami współżycia społecznego. W sytuacji, gdy postępowanie przed komisją nie doprowadziło do ugody, komisja może na żądanie pracownika, które ten zobowiązany jest złożyć w terminie 14 dni od dnia zakończenia postępowania, przekazać do sądu. Pracownik sam również może wnieść sprawę do sądu. Może też wystąpić do sądu w ciągu 30 dni od daty zawarcia ugody z żądaniem uznania jej za bezskuteczną w sytuacji, gdy uważa, iż narusza ona jego interes. Spory o roszczenia ze stosunku pracy rozstrzygają sądy pracy oraz sądy pracy i ubezpieczeń społecznych.

Terminy dochodzenia roszczeń w sądzie uzależnione są od sprawy. Odwołanie od wypowiedzenia umowy o pracę należy złożyć w sądzie w ciągu 7 dni od dnia doręczenia pisma o wypowiedzeniu umowy o pracę. Żądanie o przywrócenie do pracy lub o odszkodowanie należy wnieść do sądu pracy w terminie 14 dni od dnia doręczenia zawiadomienia o rozwiązaniu umowy o pracę bez wypowiedzenia lub od dnia wygaśnięcia umowy o pracę. Większość z nas nie zdaje sobie sprawy, iż można wnieść do sądu również żądanie

o nawiązanie umowy o pracę. Należy to zrobić w ciągu 14 dni od dnia doręczenia zawiadomienia o odmowie przyjęcia do pracy.

W sytuacji, gdy pracownik, bez swojej winy, nie złożył stosownego dokumentu do sądu, ten może na jego wniosek przywrócić termin. Wniosek należy złożyć w ciągu 7 dni od dnia ustania przyczyny uniemożliwiającej złożenie dokumentów w terminie, należy w nim uprawdopodobnić okoliczności uzasadniające przywrócenie terminu.

**Joanna Kuzub Zielona Linia
Ważne - Przepustki osobiste !!!!!**

U części pracodawców już obecnie istnieje możliwość uzyskania tzw. przepustki osobistej w sytuacji, kiedy pracownik musi załatwić sprawy osobiste w czasie, w którym zgodnie z rozkładem czasu pracy powinien świadczyć pracę. Niejednokrotnie pojawiał się wówczas problem z zakwalifikowaniem czasu, który później odpracowywał. Zdaniem części inspektorów pracy, ale także i sądów pracy, była to już praca w godzinach nadliczbowych.

Ustawodawca wprowadzając nowy art. 151 § 21 KP wychodzi naprzeciw zarówno pracodawcom, jak i pracownikom. Część pracodawców nie zgadzała się na załatwianie spraw przez pracowników w czasie pracy, właśnie z obawy na konieczność poniesienia wyższych wydatków z uwagi na godziny nadliczbowe.

Po wejściu nowelizacji w życie, pracodawcy nie powinni mieć obaw co do podwyższonych kosztów. Wprowadzany nowy przepis stanowi, że czas odpracowania zwolnienia od pracy, udzielonego pracownikowi na jego wniosek w celu załatwienia spraw osobistych, nie stanowi pracy w godzinach nadliczbowych, o ile nie narusza to oczywiście minimalnych wymiarów odpoczynku dobowego i tygodniowego.

oprac. : Filip Poniewski / Kancelaria BBP Legal

20 lat wolności odbiło się nam na psychice. Szybko rośnie liczba psychoz i nerwic

Depresje, zaburzenia wynikające z uzależnień, nerwice i upośledzenia umysłowe – w ciągu ostatnich dwóch dekad drastycznie wzrosła liczba Polaków cierpiących na lżejsze i cięższe choroby związane z psychiką

– Problemy mają już dzieci. Wiele rodzi się z osłabionymi mózgami. W miarę rozwoju mogą mieć problemy z emocjami i uczeniem się, a to prosta droga do rozwoju zaburzeń psychicznych – tłumaczy dr Halina Flisiak-Antonijczuk, konsultant ds. psychiatrii dziecięcej.

– Mamy do czynienia z ogromnym wzrostem liczby dzieci z autyzmem, nerwicami i depresjami. Część z tych schorzeń rozwija się pod wpływem zmian cywilizacyjnych,

gorszych warunków ekologicznych, np. metali ciężkich w pożywieniu i powietrzu. Dziś każde dziecko między 24. a 26. miesiącem życia powinno trafić pod prewencyjną opiekę i kontrolę psychiatryczną, bo te choroby zdiagnozowane za późno odbijają się na całym społeczeństwie – ostrzega dr Flisiak-Antonijczuk.

Psychiatrzy potwierdzają: groźba bezrobocia i wzrost tempa życia niekorzystnie wpłynęły na nasze zdrowie psychiczne. – Ostatni kryzys, podczas którego pojawiła się kolejna fala zachorowań, udowodnił, że problemy ekonomiczne bezpośrednio się przyczyniają do pogłębiania się problemów psychicznych – mówi DGP Maciej Biardzki, prezes szpitala w Miliczu.

Z informacji o realizacji Narodowego Programu Ochrony Zdrowia Psychicznego wynika, że w latach 1990–2010 wskaźnik rozpowszechnienia zaburzeń psychicznych w opiece ambulatoryjnej wzrósł ponaddwukrotnie (z 1629 do 3655 przypadków na 100 tys. ludności), a w opiece stacjonarnej – o połowę (z 362 do 548 na 100 tys. ludności). Prawie czterokrotnie wzrosła liczba zaburzeń psychotycznych, takich jak zaburzenia dwubiegunowe czy psychozy. Jest siedmiokrotnie więcej zaburzeń wywołanych używaniem leków i narkotyków. Dodatkowo szpitale skarżą się na zbyt niskie wyceny NFZ. Z tego powodu tylko w Dolnośląskim 9 z 11 szpitali psychiatrycznych zerwało umowy z funduszem. Opieka staje się coraz mniej dostępną.

Brakuje niemal 10 tys. miejsc leczenia osób z zaburzeniami psychicznymi

Z roku na rok rośnie liczba Polaków zmagających się z zaburzeniami psychicznymi. Mimo to opieka psychiatryczna kuleje.

Już 9 na 11 istniejących w Dolnośląskim szpitali psychiatrycznych na znak protestu przeciw dramatycznie niskim wycenom leczenia osób chorych psychicznie zerwało umowy z miejscowym oddziałem Narodowego Funduszu Zdrowia. Chcą podwyższenia wyceny ze 150 zł do 180 zł za dorosłego pacjenta. Wszystkie placówki psychiatryczne w regionie wykazują straty rzędu 1 – 2 mln zł. Wspólny protest ma zwrócić uwagę na fatalną sytuację w psychiatrii. – Problem nie wynika ze złego zarządzania, lecz z niedofinansowania – mówi DGP Maciej Biardzki, prezes wielospecjalistycznego szpitala w Miliczu, który również zerwał umowę z NFZ. I dodaje, że stawka za leczenie nie była zmieniana już od pięciu lat.

Na razie mimo zerwania umów pacjenci są bezpieczni, obowiązuje bowiem trzymiesięczny okres wypowiedzenia. A później, jak tłumaczy rzecznik NFZ we Wrocławiu Joanna Mierzińska, zostanie rozpisany konkurs. Nieoficjalnie wiadomo, że NFZ zamierza negocjować z dyrektorami szpitali. Jednak niskie wyceny i brak miejsc nie są jedynie domeną Dolnego Śląska.



Według Instytutu Psychiatrii i Neurologii zasoby opieki psychiatrycznej powinny być uzupełnione o 7 tys. miejsc w oddziałach opieki dziennej, 1500 miejsc w specjalnych hostelach, 400 w zespołach leczenia środowiskowego i 200 w poradniach.

Wojciech Szelaąg, dyrektor Wojewódzkiego Szpitala Psychiatrycznego w Złotorii i Legionicy, tłumaczy, że dla podobnych placówek jedyną metodą na domknięcie budżetu jest często zmniejszanie liczby łóżek. Tyle że to metoda absurdalna, bo z dostępem do opieki psychiatrycznej już jest bardzo źle. W ubiegłym roku NIK stwierdziła, że na planową hospitalizację na oddziale leczenia uzależnień trzeba czekać nawet blisko dwa lata, a na oddziale psychiatrii sądowej – od 15 do 726 dni. Z szacunków wynika, że na Dolnym Śląsku jest 880 łóżek psychiatrycznych, a potrzeba przynajmniej 1100.

Eksperti wypowiadają się też krytycznie o projekcie rozporządzenia ministra zdrowia w sprawie świadczeń gwarantowanych. Polskie Towarzystwo Psychiatryczne kilka dni temu wysłało do resortu pismo punktujące nieścisłości projektu, od nieuwzględnienia istnienia poradni psychogeriatrycznych po niejednoznaczne zasady finansowania leczenia współistniejących schorzeń somatycznych. – Nie ma w nim też ważnego zapisu dotyczącego finansowania oddziałów psychiatrycznych przy szpitalach ogólnych, tak by pacjent mógł szybko i sprawnie otrzymać pomoc. To była jedna z podstawowych zmian zapisana w rozporządzeniu Rady Ministrów, a teraz nie ma do niej przepisów wykonawczych – oburza się psychiatra prof. Marek Balicki, dyrektor Szpitala Wolskiego w Warszawie, były minister zdrowia.

Co gorsze, nie działa także Narodowy Program Ochrony Zdrowia Psychicznego, który powstał dwa lata temu i miał na celu poprawę dostępności i unowocześnienie leczenia, ale i zwrócenie uwagi Polaków na problem zaburzeń psychicznych. W jego ramach miała powstać opieka środowiskowa (m.in. pomoc w domu pacjenta), oddziały dzienne i poradnie. Z przyjętego kilka tygodni temu przez Sejm sprawozdania za 2011 r. wynika, że ministerstwa ani samorządy nie wywiązały się z postawionych zadań. Resort z 22 wykonał jedno: przygotował broszury informacyjne.

Ile zarabiają w ITD. Sprawdź, będziesz w szoku

Nie ma to jak dobra fucha w bogatej – bo utrzymywanej z naszych pieniędzy – instytucji!

Dyrektor generalny w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego zarabia niebotyczne pieniądze! Cezary Bańka zgarnął w ubiegłym roku ponad 200 tys. zł! Ale jak widać, inspekcja, która łupi polskich kierowców, może sobie na to pozwolić.

Szef GITD gen. Tomasz Poleć (44 l.) hojną ręką nagradza swego bliskiego współpra-

cownika – dyrektora Bańkę. Tylko w ubiegłym roku dyrektor Bańka zarobił 111, 216, 12 zł podstawowej pensji.

Do tego dyrektor co miesiąc dostawał dodatkowe zadaniowy w wysokości 3,5 tys. zł. Zgarnął też ponad 47 tys. zł nagród! GITD to jedna z najbardziej nienawidzonych przez Polaków instytucji. Bo zamiast dbać o bezpieczeństwo Polaków na drogach, zajmuje się łupieniem kierowców. W czym bardzo wspiera ją rząd, co roku potężnie dofinansowując Inspektorat. Budżet GITD z 20 mln zł w 2011 r. wzrósł aż do 150 mln w tym roku! Jeszcze 4 lata temu Inspektorat zatrudniał 50 pracowników.

Dziś ma tam posadki ponad 700 osób! Na nagrody tej armii urzędników poszło w zeszłym roku ponad 4,3 mln zł z naszych podatków

Źródło: <http://moto.onet.pl/ile-zarabiaja-w-itd-sprawdz-bdziesz-w-szoku/9bhlz>

Biura prasowe 3 central związkowych o „rzekomym” rozłamie:

Informacje pojawiające się w niektórych mediach o rzekomym konflikcie pomiędzy reprezentatywnymi centralami związkowymi, tworzącymi międzyzwiązkowy komitet protestacyjny są nieprawdziwe. Dziennikarze nie podają źródeł, wskazując jedynie na anonimowych rozmówców w stylu: mówi nam nieoficjalnie związkowiec z „S”, mówi działacz tej centrali, mówi związkowiec z Forum, itd. Nie mamy wątpliwości, że im bliżej 11 września, tym więcej tego typu publikacji będzie się pojawiać. Cóż, widać, że niektórzy przedstawiciele czwartej władzy coraz bardziej stają się aktywni. Polskie związki zawodowe w sprawach pracowniczych działają wspólnie i są zdeterminowane walczyć z antypracowniczą polityką obecnej władzy w każdy dostępny w demokracji sposób. Wrześniowe protesty organizujemy razem i żadne medialne rewelacje, czy działania polityków tego nie zmieniają.

**Biura Prasowe
OPZZ, FZZ, NSZZ Solidarność**

Doświadczenie i lojalność to mało. Najszybciej przybywa bezrobotnych 50+

Wśród zarejestrowanych bezrobotnych osób z tej grupy wiekowej było w czerwcu o 107 tys. więcej niż tych, którzy są w wieku do 25 lat – wynika z danych GUS. Przy tym liczba osób bez zajęcia, które mają ponad 50 lat, wzrosła w ciągu roku o 8,3 proc., a grupa osób młodych zwiększyła się w tym czasie o 1,2 proc.

O szybszym wzroście liczby starszych osób wśród bezrobotnych decyduje między innymi demografia. Na rynku pracy jest ich coraz więcej z powodu starzenia się społeczeństwa. Nie mogą przy tym, tak jak do 2009 r., przechodzić na wcześniejsze emerytury.

– Gdy stracą pracę, jej szukanie zajmuje lata – ocenia Karolina Sędzimir, ekonomista PKO BP. Jak pisaliśmy w DGP, starsze osoby są często zwalniane w pierwszej kolejności, gdy z powodu na przykład pogorszenia koniunktury firmy redukują zatrudnienie. – W systemach płacowych występuje często senioralna zasada, według której wynagrodzenie rośnie wraz z wiekiem. Zwolnienie starszej osoby bardziej obniża koszty niż rozstanie z młodym pracownikiem – mówi Sędzimir.

Często starszym osobom szkodzi również nadmierna ochrona prawna. Zgodnie z przepisami poza wyjątkami nie można zwolnić pracownika w okresie czterech lat przed osiągnięciem wieku emerytalnego. Choć już prawie co czwarty bezrobotny ma ponad 50 lat, to ich sytuacja na rynku pracy jest lepsza niż osób młodych. Po uwzględnieniu szarej gospodarki stopa bezrobocia wśród nich, według dostępnych danych, przekraczała w pierwszym kwartale 8 proc. Wśród osób młodych do 25 lat wynosiła ponad 29 proc

Wszystko, co należy wiedzieć o nowych urlopach rodzicielskich – poradnik

Wydłużone dodatkowe urlopy macierzyńskie oraz nowy urlop rodzicielski, to nieznane dotychczas przywileje, z których od niedawna mogą skorzystać młodzi rodzice. Znowelizowane przepisy weszły już w życie i pozwalają na wydłużenie urlopów do roku, a nawet do 71 tygodni, w przypadku urodzenia kilkorga dzieci. Według najnowszych badań, 56 proc. przyszłych mam chce skorzystać z tych możliwości

Zmiany obowiązujące od 17 czerwca obejmą rodziców wszystkich dzieci, które urodziły się od początku 2013 roku. Z takich urlopów będą mogły skorzystać również osoby, które przyjęły pod opiekę dziecko do 7. lub do 10. roku życia, gdy odroczone mu obowiązki szkolny. Nowością są urlopy rodzicielskie, które dają młodym rodzicom 26 dodatkowych tygodni bycia z dzieckiem. Wyniki sondażu, przeprowadzonego w ramach akcji „Mama wraca do pracy” sugerują, że z tej możliwości skorzysta ponad połowa matek oczekujących na poród oraz co trzecia młoda mama.

Dłuższe urlopy macierzyńskie

Nowe przepisy nie mają wpływu na długość urlopu macierzyńskiego, który nadal przy jednym potomku wynosi 20 tygodni, z kolei w przypadku pięcioraczek ulega wydłużeniu do 37. Urlopy macierzyńskie generalnie zaczynają się w dniu porodu, ale przyszła mama może o nie wnioskować do 6 tygodni przed jego przewidywaną datą. Co ważne, z takiego urlopu może skorzystać również ojciec dziecka. Może to jednak nastąpić dopiero po 14. tygodniu urlopu wykorzystywanego przez matkę lub po 8. gdy ta wymaga opieki szpitalnej lub nie może sprawować opieki nad dzieckiem.

**dokończenie na stronie
www.zzpkm.org.pl**