



Rozdroża

Periodyk Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w Warszawie
STYCZEŃ 2002

Z PRASY OGÓLNOPOLSKIEJ

"Jazda po mieście"

Z Waldemarem Dominickim - przewodniczącym Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w Warszawie rozmawia Marcin Pazurek.

Ostatnio było głośno o zakupach nowego taboru dla komunikacji miejskiej w Warszawie, ale po mieście wciąż jeździ mnóstwo starych, zdezelowanych autobusów i tramwajów. Jaka jest kondycja przedsiębiorstw komunikacyjnych?

- W ostatnim okresie dokonano naprawę dużych zakupów. To ważne dla pasażerów, ale i dla nas, związkowców. Mamy gwarancję utrzymania, a nawet utworzenia nowych miejsc pracy. W Miejskich Zakładach Autobusowych i Tramwajach Warszawskich zatrudnionych jest około 8 tys. pracowników. Ostatnio robi się wiele, aby unowocześnić nasze usługi. Pracownicy są wysyłani na kursy, studia itd. Codziennie na ulicy miasta wyjeżdża około 1 300 autobusów i 355 tramwajów.

Jak układa się współpraca z władzami miasta?

- Komunikacją miejską kieruje Zarząd Transportu Miejskiego, który podpisuje z MZA oraz Tramwajami Warszawskimi umowy na usługi transportowe. Ustalane są płatności za wozokilometr, staramy się oferować usługę jak najlepszą i równocześnie wysokiej jakości. Całą komunikacją z ramienia zarządu zajmuje się wiceprezydent miasta Jacek Zdrojewski. Współpraca z nim

układa się dobrze. Prezydent rozumie znaczenie komunikacji oraz potrzeby załogi i stara się wyasygnować na jej potrzeby odpowiednie środki z budżetu miasta. Warszawa jest jednym z nielicznych wielkich miast w kraju, w którym przedsiębiorstwa komunikacyjne nie zostały sprywatyzowane, są ciągle w pełni własnością komunalną.

Co pan sądzi o prywatnej konkurencji, która pojawiła się na ulicach miasta?

- Naszym zdaniem muszą być takie same kryteria dla wszystkich. Niestety, w prywatnych przedsiębiorstwach panują gorsze warunki pracy, łamany jest kodeks pracy. ZTM nie interesuje się tym zupełnie. Pomagaliśmy zakładać związek zawodowy pracownikom przedsiębiorstwa komunikacyjnego z Łomianek. Ale prywatny właściciel zabronił działalności związkowej w przedsiębiorstwie i ludzie ze strachu przed utratą pracy zrezygnowali.

Jak wygląda działalność waszego związku?

- Udało się nam podpisać ponadzakładowy układ zbiorowy pracy. Uważamy to za wielki sukces. Negocjujemy podwyżki dla pracowników. Organizujemy spotkania z dyrektorami, włodarzami miasta, którzy tłumaczą załozdę kierunek

zmian w przedsiębiorstwach. Staramy się wyczulić pracowników na takie zagadnienia jak kultura pracy, piętnujemy arogancję wśród kierowców. Chciałbym zaznaczyć, iż kierowcy i motorowi pracują w olbrzymim stresie, są pod stałą kontrolą ZTM, karani są finansowo za każdą niezgodność z rozkładem jazdy. O tym, jak trudno jest dojechać na czas w Warszawie wie każdy, kto porusza się codziennie po mieście. Prosimy więc o wyrozumiałość. **Dziękuję za rozmowę."**

Powyższy wywiad ukazał się w nr 12(88) Przeglądu Wydarzeń Związkowych (Red.)

W numerze:

- * Z prasy ogólnopolskiej
- * Aktualności (Obok nas, Dwóch pracodawców)
- * Hej, ho, do szkoły by się szło...
- * Uchwała Sejmu Rzeczypospolitej...
- * EURO - Banknoty część I
- * Aktualności (Krótszy urlop)
- * Z życia młodej inspektor...
- * Prawo pracownika...



Aktualności

OBOK NAS

Ze statystyk wynika, że co dziewiąty pracownik w Polsce traci zatrudnienie z przyczyn dotyczących zakładu pracy, czyli w wyniku zwolnień grupowych dokonywanych z powodu upadłości lub likwidacji firm, restrukturyzacji, zmian organizacyjnych albo ograniczenia produkcji.

W 2001r. wśród zarejestrowanych bezrobotnych, którzy pracowali już zawodowo, 10% utraciło zatrudnienie w wyniku zwolnień grupowych. Kolejne firmy zapowiadają dalsze zwolnienia w 2002r. TP SA ma zamiar zwolnić 12,5 tys. pracowników, czyli aż 1/5 zatrudnionych. Stocznia Szczecińska - 1100 osób (do połowy 2002 r.) i Exbud - 4 tys. osób.

DWÓCH PRACODAWCÓW

Powszechnie obowiązujące przepisy prawa pracy nie zakazują podejmowania przez pracownika równoległego zatrudnienia. Zatem pracownik może pozostawać w kilku stosunkach jednocześnie. Pracownik pozostając w stosunku pracy z macierzystym pracodawcą może więc podjąć zatrudnienie zarówno u tego samego pracodawcy, jak i zatrudnienie u innego pracodawcy. Bez znaczenia jest również, że pracownik podejmując równoległe zatrudnienie u innego pracodawcy wykorzystuje w tym czasie urlop wypoczynkowy u macierzystego pracodawcy. Przepisy kodeksu pracy nie wymagają ponadto od pracownika zatrudnionego u jednego pracodawcy uzyskiwania zgody macierzystego pracodawcy na podejmowanie dodatkowego zatrudnienia ani też nie nakładają na pracownika obowiązku informowania macierzystego pracodawcy o podjęciu takiego zatrudnienia.

(Red.)

Hej, ho do szkoły by się szło...

Jakby mało było dotychczasowych komplikacji przy uzyskaniu każdego kolejnego świadectwa klasyfikacji, Ustawodawca przy okazji nowelizacji prawa o ruchu drogowym zafundował kierowcom dodatkową, kosztowną atrakcję w postaci szkoleń uzupełniających zakończonych egzaminem.

Spróbujemy przetłumaczyć na przystępny język treść tego co chciał powiedzieć Ustawodawca w Dz. Ustaw 129 i 150.

1. Świadectwo kwalifikacji wyrabiamy chcąc podjąć pracę w charakterze kierowcy po ukończeniu kursu.

2. Do ukończenia 55 roku życia świadectwo wyrabiamy raz na 5 lat.

3. Po ukończeniu 55 roku życia świadectwo kwalifikacji wyrabiamy co roku.

4. Do złożenia w gminie wniosku o pierwsze w życiu świadectwo kwalifikacyjne potrzebna jest oprócz innych dokumentów tzw. "psychotechnika"

5. Ta sama "psychotechnika" potrzebna jest przy wyrabianiu pierwszego świadectwa po ukończeniu 55 lat, oraz wtedy kiedy postanowi tak lekarz.

6. Świadectwo ukończenia szkolenia uzupełniającego potrzebne jest

natomiast przy każdym kolejnym świadectwie, a więc przed każdym złożeniem dokumentów w gminie trzeba je od nowa odbyć.

7. Szkolenie uzupełniające odbywamy tyle razy ile razy w życiu wyrabiamy nowe świadectwa, a więc przed podjęciem pierwszej pracy, później najrzadziej co 5 lat a po ukończeniu 55 roku życia już co rok.

8. Koszty samego świadectwa pokrywa pracodawca.

Jak technicznie będzie to rozwiązane poinformują Was Kierownicy Oddziałów.

9. Wobec braku jasnego zapisu Pracodawca uważa, że koszt szkolenia uzupełniającego powinien pokrywać pracownik.

(Koszt ten w woj. mazowieckim to 290 PLN.)

10. Szkolenie może prowadzić tylko i wyłącznie Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego.

11. Dzięki staraniom Pracodawcy będzie je prowadził na terenie "Stalowej".

12. Szkolenie trwa 6 godz. + 20 minut indywidualnego egzaminu, po którym otrzymujemy świadectwo.

(Red.)

**UCHWAŁA SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
z dnia 17 grudnia 2001r.****w sprawie działań na rzecz osób w wieku przedemerytalnym.**

W związku ze zmianami w ustawie o zatrudnieniu i przeciwdziałaniu bezrobociu, zmieniającymi system wsparcia osób w wieku przedemerytalnym, Sejm Rzeczypospolitej Polskiej wzywa Ministra Pracy i Polityki Społecznej do zainicjowania w 2002r. tworzenia regionalnych programów specjalnych ze środków Funduszu Pracy, aktywizujących zawodowo osoby w wieku przedemerytalnym nieobjęte świadczeniami przewidzianymi w ustawie o zatrudnieniu i przeciwdziałaniu bezrobociu. Programy te powinny zostać wsparte przez system pomocy społecznej

w ramach systemu osłon socjalnych dla tej grupy społecznej.

Sejm Rzeczypospolitej Polskiej oczekuje również, że w 2002r. Rada Ministrów przedstawi kompleksowe zmiany w systemie pomocy społecznej, polegające między innymi na wykorzystaniu minimum socjalnego dla określenia kryteriów uprawniających do świadczeń oraz objęcia pomocą niektórych grup społecznych, w tym również osób w wieku przedemerytalnym.

Marszałek Sejmu: **M. Borowski**



EURO - Banknoty część I

W obiegu jest siedem rodzajów banknotów. Nominały łatwo zapamiętać, bo są prawie takie same jak nominały naszej polskiej waluty, czyli 10, 20, 50, 100, 200 euro. Ponadto na rynku występują banknoty o nominałach 5 i 500 euro. Poszczególne nominały banknotów różnią się wielkością i kolorem. Jakkolwiek żaden z nominałów nie ma jednolitej barwy, to każdy ma charakterystyczny dla siebie kolor dominujący. I tak:

- * kolor szary charakteryzuje banknoty - 5 euro,
- * kolor czerwony - 10 euro,
- * kolor pomarańczowy - 50 euro,
- * kolor żółto-brązowy - 200 euro,
- * kolor purpurowy - 500 euro.

Wielkość banknotu jest skorelowana z jego wartością - im niższy nominał, tym mniejszy banknot, i odwrotnie. Banknot o wartości 500 euro jest największy. W standardowym portfelu czy portmonecie trudno go będzie zmieścić bez złożenia. Żaden z banknotów naszej waluty nie jest tak duży. Najmniejszy unijny nominał (5 euro) - ma wymiary zbliżone do polskiej 10 - złotówki. Szatę graficzną banknotów euro tworzą style architektoniczne.

Na awersie każdego banknotu widnieje brama lub okno symbolizujące otwartość, a na rewersie most z cechami architektonicznymi charakterystycznymi dla danej epoki symbolizujący komunikację między ludźmi. Style architektoniczne przedstawiono chronologicznie odpowiednie do wzrastającej sekwencji nominałów. Żaden z motywów nie przedstawia konkretnej budowli. Na każdym banknocie znajduje się symbol Unii Europejskiej - niebieska flaga z 12 żółtymi gwiazdami oraz inicjały Europejskiego Banku Centralnego i podpis jego prezesa. Wartość każdego nominału jest wyrażona tylko cyframi. Nazwa "EURO" jest zapisana w alfabecie łacińskim i greckim. Znamiona banknotów ułatwiają rozpoznawanie poszczególnych nominałów. Osoby niewidome będą mogły rozpoznawać je po różnej wielkości i wyczuwalnych elementach wypukłych, natomiast osoby niedowidzące - po intensywnym kolorze dominującym i wyraźnych cyfrach nominału wydrukowanych na każdej stronie.

(Red.)

Aktualności

KRÓTSZY URLOP

Zgodnie z przyjętą nowelizacją wymiar urlopu macierzyńskiego wynosić ma:

- * 16 tygodni przy pierwszym porodzie,
- * 18 tygodni przy każdym następnym porodzie,
- * 26 tygodni w przypadku urodzenia więcej niż jednego dziecka przy jednym porodzie.

Obecnie jego wymiar jest znacznie dłuższy: 26 tygodni przy pierwszym i każdym następnym porodzie, 39 tygodni w przypadku urodzenia więcej niż jednego dziecka przy jednym porodzie.

Posłowie zdecydowali też o skróceniu urlopu na warunkach urlopu macierzyńskiego przyznanego kobiecie, która przyjęła dziecko na wychowanie i wystąpiła do sądu opiekuńczego z wnioskiem o wszczęcie postępowania w sprawie przysposobienia dziecka lub przyjęła dziecko na wychowanie w ramach rodziny zastępczej. Po wejściu w życie nowelizacji udzielany on będzie maksymalnie w wymiarze 16 - tygodniowym (nie dłużej jednak niż do ukończenia przez dziecko 6 miesiąca życia.) a dla pracownicy, która przyjęła dziecko na wychowanie w wieku do jednego roku w wymiarze 8 tygodni.

(Red.)

Z życia młodej inspektor - Odcinek 2 p.t. "Jazda do pracy."

Skończyły się żarty, zaczęły się schody. Po ich pokonaniu Ola znalazła się po drugiej stronie kolejowych torów, a tym samym na terenie Warszawy. Na przystanku autobusowym nie było nikogo - działał syndrom 14 stycznia. Większość obywateli w wieku reprodukcyjnym pozostała w domu, by zaleźnie od płci, zapłodnić lub zostać zapłodnionym, a tym samym załapać się na stary zasiłek porodowy i dłuższy wymiar urlopu macierzyńskiego. Nawet pielęgniarki przestały protestować. Nie widząc szansy na uzyskanie dawno obiecanych pieniędzy stwierdziły, że dużo więcej zarobią robiąc za świadków poczęcia. Prawdziwe piekło kobiet. Trudno nieraz udowodnić kto jest ojcem, a tym bardziej, że stał się nim 13-tego przed północą, a nie 14-tego nad ranem. Podjechał autobus

komunikacji miejskiej. Kierowca w słuchawkach na uszach mówił sam do siebie, przygotowując się do egzaminu ze szkolenia dodatkowego. Ponieważ przerabiał akurat temat: "Stosunek do innych użytkowników drogi" słysząc więc było z kabiny..... PROSZĘ, PRZEPRASZAM, ŻYCZĘ MIŁEJ PODRÓŻY. Wywołało to popłoch wśród starszych pasażerów, którzy w pośpiechu opuszczali pojazd wybierając dalszą podróż autobusem z "szarej strefy", w którym kierowca nie potrzebował świadectwa kwalifikacyjnego. Autobus mijał pętlę tramwajową. Ola zauważyła grupę motorniczych próbujących dorobić do pensji w charakterze automatów biletowych lub worków treningowych dla sfrustrowanych pasażerów. W końcu dobry jest każdy sposób, który pozwala dorobić, chociażby na odno-

wienie kwalifikacji. Na przystanku tramwajowym grupa dresiarzy wskakiwała do wagonu, z entuzjazmem na twarzach kasując jednorazowe bilety. W ich oczach widać było nadzieję na szybkie poprawienie tężyzny fizycznej. Był to normalny widok od kiedy władze miasta zastąpiły nowoczesne wagony ręcznymi drezynami obudowanymi plastikową atrapą. Warszawiaczy oczekiwali z niepokojem władze w ramach oszczędności wprowadzą w autobusach zamiast siedzeń, nalepki z napisem "siedzenie". Senatorska! kierowca zatrzymał autobus by wymienić kasetę w walkmanie. Ola wysiadła.

(K)

**"Zło konieczne pracodawcy czy podstawowe PRAWO PRACOWNIKA? czyli urlop wypoczynkowy."**

Kilka zdań tytułem wstępu pozornie niewiele mających wspólnego z wymienionym tytułem dla przeciętnego śmiertelnika, jednak mimo wszystko proszę czytelnika o zastanowienie się.

Solidarnościowe przemiany w naszym kraju dały początek nowym zjawiskom niekoniecznie korzystnym dla coraz bardziej kurczącej się rzeszy Ludzi pracy. Obok utęsknionej demokracji, wolności (również słowa). Stopniowo wprowadzano zasady zdrowego (wolnego) rynku z udziałem sztywnych uwarunkowań ekonomicznych. Kierunek przemian jak najbardziej prawidłowy, no bo cóż można zarzucić tym, którzy wierzą w ratowanie naszej gospodarki poprzez dążenie do samorządności, pełnego samofinansowania czy też wprowadzania zdrowej polityki ekonomicznej wymuszającej dostosowanie stanu zatrudnienia do wykonywanych zadań. Biorąc pod uwagę nasze firmy, szczególnie MZA można by wiele napisać o przydatności nowo powstałych w wyniku restrukturyzacji procesach, pionach i różnego rodzaju komórkach. Zwłaszcza kiedy "przypadkowo" uzmysłowimy sobie charakter świadczonych usług na rzecz mieszkańców W-wy są one również ważne za publiczne pieniądze. Chciałoby się w tym miejscu zapytać jak to się ma do ciągle jeszcze wytykanej i stawianej za przykład (czytaj koszty) konkurencji przewozowej, której podstawą działalności jest przede wszystkim autobus, kierowca oraz mechanik. Wątpliwości (nie ma żadnych, różnica w polityce zatrudnieniowej oraz potrzebach organizacyjnych przy wykonywaniu działalności przewozowej jest nieporównywalna i wynika z dwóch powodów.

Raz: że (w moim przekonaniu) obecna konkurencja jest tworem sztucznym i utworzonym na okres niezbędny do przeprowadzenia przekształceń w MZK, Dwa: to jest źródło finansowania obu przewoźników. Trudno jest zapomnieć o krążącej przed laty dość powszechnej opinii o tym, że komunikacja szczegó-

nie w dużej aglomeracji miejskiej z góry nastawiona jest na deficyt, dowodem jest to, że umiejscowiono ją jako zadanie własne miasta.

Proces restrukturyzacji w MZA czy jak kto woli przygotowywanie firmy do przekształcenia w sferze polityki zatrudnieniowej niestety widocznej tylko w obsłudze i zapleczu (ciągle sztucznie uzasadniane redukcje) doprowadziły do między innymi nawarstwień zaległości urlopowych w tych działach. Sprzyja temu brak ludzi oraz zakaz uruchamiania godzin nadliczbowych w miejsce których są tzw. odbiory wolnych dni na coraz większą skalę. Innymi słowy masz urlop zaplanowany sporządzonym grafikiem, ale wykorzystanie go uniemożliwia usankcjonowana prawem potrzeba zakładu pracy.

Problemy zaległych urlopów pracowniczych dotyczą obecnie nie tylko naszych firm, ale są zjawiskiem rosnącym i coraz bardziej powszechnym w skali całego kraju.

Przypominamy obowiązujące aktualnie przepisy prawa pracy dotyczące udzielania urlopów wypoczynkowych. Art. 163 par. 1 KP mówi, że urlopy powinny być udzielane zgodnie z planem (grafikiem) urlopów. Plan urlopów ustala pracodawca w uzgodnieniu z zakładową organizacją związkową, **BIORĄC POD UWAGĘ WNIOSKI PRACOWNIKÓW I KONIECZNOŚĆ ZAPEWNIENIA NORMALNEGO TOKU PRACY.**

Ustalenie planu urlopów jest nie tylko prawem, ale bezwzględny obowiązek pracodawcy z czego w wielu przypadkach ujawnia się czysta teoria czy wręcz fikcja o czym warto pamiętać. Ustawodawca nie określa w jakim terminie pracodawca jest zobowiązany sporządzić plan urlopów. Nie ulega jednak wątpliwości, że plany te powinny być znane pracownikom na tyle wcześniej, aby mogli właściwie zorganizować sobie wypoczynek. Paradoksem prawa pracy jest to, że **PRACODAWCA NIE JEST BEZWZGLĘDNIEM ZWIĄZANY WNIOSKAMI SKŁADANYMI PRZEZ PRACOWNIKÓW** - czyli masz prawo

ale nie bezwzględne.

Istotnym i wartym podkreślenia jest art. 162 KP cyt. "na wniosek pracownika urlop może być podzielony na części. Co najmniej jedna część urlopu powinna obejmować nie mniej niż 14 kolejnych dni kalendarzowych."

Art. 164 par.1 - Przesunięcie terminu urlopu może nastąpić na wniosek pracownika umotywowany ważnymi przyczynami.

Art. 164 par. 2 - Przesunięcie terminu urlopu jest także dopuszczalne z powodu szczególnych potrzeb pracodawcy, jeżeli nieobecność pracownika spowodowałaby poważne zakłócenia toku pracy.

Art. 168 - Urlopu niewykorzystanego zgodnie z planem urlopów należy pracownikowi udzielić najpóźniej do końca pierwszego kwartału następnego roku kalendarzowego.

Od siebie dodam, że utarło się takie powiedzenie, że prawo wykorzystania zaległego urlopu w dowolnym dla siebie terminie następuje tylko wówczas kiedy pracownikowi uda się otrzymać go powyżej 31 marca roku następnego.

Kończąc swoje dość chaotyczne wywody świadczące o braku profesjonalizmu chciałbym poprosić naszych czytelników o nadsyłanie swoich uwag, wniosków, które być może umieścimy na łamach naszej gazetki w końcu po to ona jest wydawana.

K. Szczęsny

Rozdroża

Periodyk ZZPKM

Nakład: 1 000 egz. (bezpłatny)

Wydaje: Prezydium Zarządu ZZPKM

Redaguje: zespół związkowy

Teksty: członkowie i sympatycy ZZPKM

Skład i opracowanie graficzne: Aś.

Materiały prosimy kierować pod adres:
01-232 Warszawa, ul. Siedmiogrodzka 20
fax. 632 11 83.