



Na właściwych torach

Biuletyn Rzecznika Prasowego Spółki

Nieżyły rok

Z okazji Świąt Wielkiej Nocy pragniemy złożyć całej Załodze Spółki Tramwaje Warszawskie serdeczne życzenia zdrowia i pogody ducha na co dzień. Życzymy, aby praca dla dobra mieszkańców stolicy dawała Państwu dużo satysfakcji, a naszym pasażerom dużo przyjemności z działalności naszej Spółki

Zarząd Tramwajów
Warszawskich
Sp. z o.o.

Zakończona została „inventaryzacja” prac, które Spółka wykonywała w 2006 roku. Można śmiało powiedzieć był to nieżyły rok.

Na torowiskach działa się naprawdę dużo. Naprawom **głównym torów** poddano odcinki o łącznej długości 13.871,5 mtp, a ich koszt wyniósł 35.152,8 tys. zł. Wykonywano także naprawy **bieżące torów**. Wyremontowano 15.188 mtp. Wymieniono i ustawiono 945 m.b. wygrodzeń ochronnych. W ramach **prac konserwacyjnych** wykonano 4.908 m.b. napawania torów na kwotę 898,4 tys. zł.

Naprawiano również sieć trakcyjną. **Naprawy główne** sieci wykonano na odcinkach o łącznej długości 16.319 m.b za 3.349,4 tys. zł. Na remontowanych odcinkach wymieniono również 115 szt. słupów trakcyjnych za 1.623,7 tys. zł. **Bieżącej konserwacji** i naprawom poddano 277,2 km sieci trakcyjnej miesięcznie. Łącznie Spółka wydała na naprawę i konserwację sieci, kabli i instalacji 11.323,5 tys. zł. **Wyremontowano** w ZNT 171 tramwajów. Wykonano **remonty budynków** (warsztaty, zajezdnie) za ponad 5.726 tys. zł. Natomiast **liczba wozokilometrów** wyniosła ponad 48 mln.

Jednak naprawy to nie wszystkie działania jakie podejmowała Spółka. Doprowadzono do realizacji kontraktu na „Hipolity” oraz podpisano umowę na 15 niskopodłogowych, wieloczłonowych tramwajów z bydgoską PESA. Rozpisano kilkanaście przetargów na modernizację Alej Jerozolimskich.

A co chyba najważniejsze dla naszej Załogi to to, iż zostały podwyższone płace i nie było zwolnień grupowych, natomiast przyjęto do pracy kilkanaście osób i przeszkolono na stanowisko motorniczego kolejnych kilkadziesiąt osób.

Finansowo rok również był nie najgorszy dla Spółki Tramwaje Warszawskie. Obecnie bilans roczny jest w trakcie badania przez biegłego rewidenta, dlatego o wynikach finansowych Spółki poinformujemy w następnym Biuletynie.

Zostały również przeprowadzone badania CBOS, z których wynika, że warszawiacy bardzo dobrze oceniają naszą Spółkę. Niestety, nieco gorzej samą pracę i kulturę osobistą motorniczych. Na szczęście nie jest to jedyny pogląd o Państwie pracy. Warto zapoznać się z jednym z listów, jakie wpływają do naszej Spółki, aby być już przekonanym, że miniony rok był udany.

LIST PASAŻERA

Chciałbym złożyć serdeczne podziękowania (...) za uprzejmość jaka została mi okazana ze strony motorniczego tramwaju linii nr 25 o numerze bocznym 1078 jadącego w kierunku Okęcia w dniu 29.01.2007 r. Przy pl. Starynkiewicza ok. godz. jedenastej starsza Pani poprosiła mnie o pomoc, ponieważ nie była w stanie samodzielnie wsiąść do tramwaju. Miałem walizkę i teczkę, więc jedną ręką ciężko mi było poradzić sobie i pomóc skutecznie tej Pani. Pasażerowie udawali, że nie widzą całej sytuacji. Widząc to motorniczy wysiadł i pomógł nam wsiąść do tramwaju.

W Niemczech, gdzie często podróżuję, taka uprzejmość jest na porządku dziennym, natomiast taka sytuacja w Warszawie zdarzyła mi się po raz pierwszy, dlatego postanowiłem napisać to podziękowanie.

Osobiście podziękowałem motorniczemu za ten ludzki gest. Jednak chciałbym, aby Zarząd wiedział, że ma tak życzliwych pracowników, którzy kształtują pozytywny wizerunek firmy. Szkoda tylko, że tak sporadycznie się to zdarza.

Paweł Świętorecki

ISO 9001:2000 – Deklaracja Jakości

10.01.2007 r. Zarząd Spółki ogłosił Deklarację Jakości zawierającą główne cele i zamierzenia Tramwajów Warszawskich Sp. z o.o. w zakresie utrzymania i rozwoju jakości świadczonych usług.

Dokument ten jest integralną częścią wydanego do stosowania zarządzeniem nr 2 „Regulaminu Systemu Zarządzania Jakością wg normy PN-EN ISO 9001:2001 w Tramwajach Warszawskich Sp. z o.o. (Księga Jakości)”

Na podstawie Deklaracji Jakości zostały wyznaczone cele i zadania dla poszczególnych obszarów organizacyjnych naszej Spółki.

Kolejny krok to wewnętrzna ocena naszego

wdrożonego systemu jakości, która prowadzona będzie przez specjalnie przeznaczone osoby – są to audyty wewnętrzne Systemu Zarządzania Jakością (SZJ).

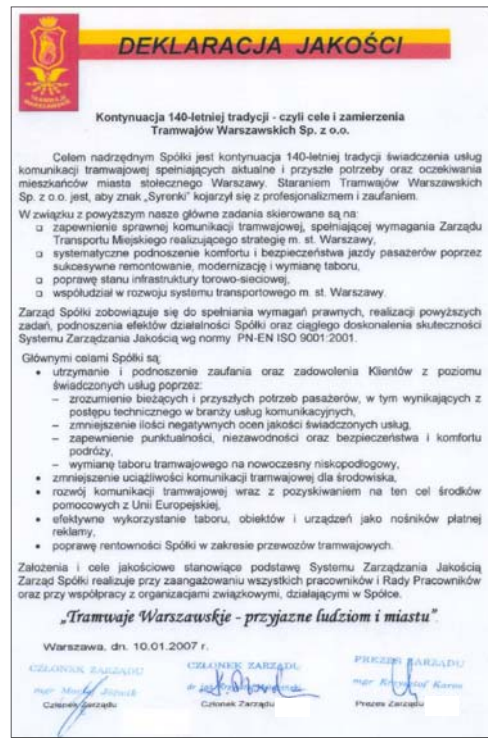
Celem auditów jest przede wszystkim zbieranie informacji dotyczących:

- stopnia spełnienia wymagań normy ISO 9001:2000”;
- wymagań klienta i naszej Spółki,
- słabych i mocnych stron naszych działań i poszukiwanie możliwości poprawy.

Pierwsze audyty wewnętrzne rozpoczną się w kwietniu br. i zostaną nimi objęte wszystkie obszary organizacyjne Spółki. Następnym krokiem jest audyt certyfikacyjny.

Tramwaje Warszawskie poddadzą się ocenie przeprowadzonej przez auditorów z niezależnej i wyspecjalizowanej jednostki, mającej na celu potwierdzenie zgodności naszego wdrożonego systemu jakości z wymaganiami normy ISO 9001:2000.

TK



Ryzyko a audyt

Prezes Zarządu Spółki wydał Zarządzenie o zarządzaniu ryzykiem i przekształceniu dotychczasowego działu kontroli wewnętrznej w dział audytu wewnętrznego. Czemu to ma służyć?

Zarządzanie ryzykiem

Spółka realizuje określone cele. Ich realizacji zagrażają różne ryzyka. Ryzyko, czyli prawdopodobieństwo niepowodzenia, że coś pójdzie nie tak jak zaplanowano, towarzyszy każdej działalności i trzeba mu przeciwdziałać. Ryzyko rośnie, gdy dokonują się zmiany. Zmiany są nieuniknione, dlatego ryzyko jest również nieuniknione. Zarządzanie ryzykiem to rozpoznanie ryzyka, jego nazwanie, ustalenie prawdopodobieństwa wystąpienia i ewentualnych skutków oraz ustalanie sposobów przeciwdziałania. O ryzykach trzeba wiedzieć przed rozpoczęciem działania.

Spółka przyjęła samoocenę jako obowiązującą metodę identyfikacji ryzyka. Obowiązkiem wszystkich pracowników, a w szczególności kierowników, jest zapobieganie potencjalnym ryzykom. Kierownicy mają

obowiązek co najmniej raz w roku dokonać samooceny występującego w ich obszarze ryzyka i wprowadzić (adekwatne do ryzyka) metody zapobiegające konieczności wdrożenia tzw. mechanizmów kontrolnych.

Podczas samooceny trzeba znaleźć ryzyka i sposoby kontroli, które je ograniczą. Dlatego każdy dział i zakład dokonuje przeglądu swoich działań i informuje Dział Audytu Wewnętrznego o występujących ryzykach, mechanizmach kontrolnych i możliwych usprawnieniach pracy.

Na podstawie mapy ryzyka (zestawienia ze wszystkich działów i zakładów występujących w nich ryzyk) Dział Audytu określa, co jest najgroźniejsze dla Spółki i co badać w pierwszej kolejności. W oparciu o zidentyfikowane ryzyka ustala się roczny plan audytu, tak by zostały nim objęte obszary o największym ryzyku.

Audyt wewnętrzny

Zarządzanie ryzykiem nie jest możliwe bez audytu wewnętrznego, który wspomaga w tym zakresie kierowników działów, zakładów i Zarząd. Jego zadaniem jest niezależna ocena i testowanie systemu kontroli w poszczególnych działach i zakładach.

W swoich działaniach audyt jest niezależny. Pracuje wg międzynarodowych standardów i przestrzega kodeksu etyki audytora. Dział Kontroli Wewnętrznej zajmował się przeszłością, wykrywał błędy, szukał winnych. Audyt wewnętrzny monitoruje stan aktualny, wnioskując rozwiązania, środki zaradcze, doradza i nastawiony jest na przyszłość.

Badając obszary wymienione w planie audytu i znając ryzyka, jakie mogą wystąpić, sprawdza czy kontrole ustanowione w poszczególnych obszarach są realizowane, czy są skuteczne i adekwatne do występujących zagrożeń. Informuje kierowników i Zarząd Spółki o tym, co zagraża realizacji postawionych celów, co jest w porządku, a co trzeba poprawić. Celem pracy audytu jest usprawnienie działania zakładów, działów i całej Spółki. Przy założeniu, że Kierownicy poszczególnych odcinków powinni ustanowić w swoich obszarach kontrole odpowiednie do zagrożeń, audyt sprawdzając skuteczność ustanowionych kontroli oraz formułując propozycje usprawnień, pomaga kierownikom, jest ich partnerem, doradza, jak zabezpieczyć się przed ryzykiem.

NK

W SKRÓCIE

Dla funkcjonariuszy ochrony Tramwajów Warszawskich marzec stał pod znakiem intensywnych szkoleń. Tym razem kilkunastu pracowników zostało przeszkolonych w udzielaniu pierwszej pomocy. Na fantomie ćwiczyli masaż serca oraz wykonywanie sztucznego oddychania „usta – usta”. To pierwsza faza szkoleń. Już niedługo czeka ich szkolenie ze strzelania z broni z ostrą amunicją.

BP

SZKOLENIA



DIEŃ ZIEMI

Zapraszamy wszystkich naszych Pracowników oraz ich Rodziny na stoisko Spółki Tramwaje Warszawskie, które będzie zorganizowane podczas Dnia Ziemi. Festyn odbędzie się na Polu Mokotowskim 22 kwietnia br. (niedziela) w godz. 10.00 – 17.00. Spółka prezentować na nich będzie projekty współfinansowane przez Unię Europejską oraz dorbek tramwajów. O miejscu ulokowania stoiska poinformujemy w odrębnym trybie.

BP

Co w nim piszczy

Zakład R-1 „WOLA” stał się posiadaczem nowych tramwajów typu 123N, okrzykniętych jako „Hipolity”.

27 stycznia 2005 r. Tramwaje Warszawskie ogłosiły wynik przetargu na dostawę 30 pojedynczych wagonów normalnopoślógowych. Zwycięzcą została H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych Sp. z o.o. z Poznania z tramwajem 123N. Umowę na dostawę nowych tramwajów, ze względu na protest MPK Łódź podpisano dopiero 29 lipca 2005 r. (o łącznej wartości 56,86 mln zł).

Prototyp tramwaju 123N wyjechał z fabryki 31 października 2006r. Próby przeprowadzono w poznańskiej zajezdni Forteczna.

W nocy z 14 na 15 listopada 2006 r. wagon wyjechał na pierwszą jazdę próbną po ulicach Poznania. Wszystkie wagony (30 szt.) mają dotrzeć do zajezdni „Wola” do końca października 2007 r., choć fabryka zapowiada skrócenie terminu. Wagony te są całkowicie nową konstrukcją poczynając od wózków aż po dach, lecz wzorowana na wagonach 105 N2k/2000.

Tramwaj ten jest pojedynczym wagonem z podłogą na wysokości około 900 mm powyżej główki szyny z możliwością łączenia w pociągi dwuwagonowe. Pudło wykonane jest ze stali nierdzewnej, ze ścianami czołowymi z tworzywa sztucznego. Wagon posiada 3 pary drzwi odskokowo-uchyłnych (płaty firmy RAWAG, mechanizm i sterownik IGE).

Zastosowano impulsowy układ rozruchowy z tyrystorami GTO – aparatura różni się w niewielkim stopniu od zastosowanej w tramwajach 105N2k. W wagonach 123-N zamontowano rozproszony sterownik pojazdu, część znajduje się: w szafie za stanowiskiem motorniczego, szafce bezpiecznikowej z tyłu wagonu oraz w skrzyni aparatu pod podłogą. Napisano i wgrano do niego całkiem nowy program. Całkowicie nowy typ sterownika napędu został zamontowany w skrzyni pod podłogę. Zmienione są w stosunku do wagonów 105N2k znajdujące się w skrzyni pod podłogą przekształtniki i oporniki hamowania na identyczne jak w zmodernizowanych wagonach 1390 i 1386. W wagonie zamontowano 4 silniki prądu stałego LTd-220 o mocy 41,5kW każdy, identyczne jak w wagonach 105N2k (są to używane silniki po naprawie głównej w zakładzie T-3). Zamontowane zostały nowe wózki napędowe typu 14NN o sztywnej ramie w po-

staci litery H z dwoma poprzeczkami. Do każdej poprzeczki podwieszono silnik i przekładnię taką samą jak w wagonach 105N2k. Na wózku są zamontowane identyczne jak w wagonach rodziny 105Na 2 hamulce szynowe i 2 luzowniki. Na osiach zamontowane są maźnice i koła nowego typu. Pośrodku wózka zamontowano opartą na sprężynach belkę bujawkową podobną jak w wagonach 105N2k.

Pierwsze dostarczone wagony nie wyposażono w piasecznice, lecz następne zostaną już w nie wyposażone w fabryce. Te, które nie zostały, będą wyposażone w naszej Spółce. Obwody niskiego napięcia zasilane są z przetwornicy statycznej prod. Medcom i baterii akumulatorów (zamontowane są w tych samych miejscach co w wagonach rodziny 105Na). Zastosowany został nowy pulpit motorniczego o podobnym usytuowaniu przycisków (prod. EAO) i urządzeń do wagonów 105N2k/2000. Wnętrze wagonu wyłożono laminatem, a podłogę wykładziną antypoślizgową, do ścian przykręcono wandaloodporne siedzenia, wyłożone miękką tkaniną. Zastosowano nowy system poręczy stalowych pomalowanych w technologii proszkowej na żółto. Ogrzewanie stanowi 5 agregatów grzewczych umieszczonych pod fotelami. Naprzeciw II drzwi pozostawiono wolną przestrzeń dla wózka. Poprawiona została wentylacja przez zastosowanie nieco większych niż w wagonach 105N2k czterech dachowych klap wentylacyjnych, oraz przesuwanych (zamiast uchyłnych) okien we wklejanych szybach bocznych. Wnętrze wagonu oświetlone jest dwoma rzędami świetlówek w kasetnach. Wagony wyposażono w dwa lusterka elektryczne z regulacją ustawienia samego lustra, do których zainstalowano podgrzewanie (identyczne jak w wagonach 116Na). Na dachu zamontowano pantograf OTK2 (identyczny jak stosowany w wagonach rodziny 105Na), oraz klimatyzator identyczny jak zamontowany w 2006 w wagonach 105N2k do chłodzenia kabiny motorniczego. Dokoła wagonu na krawędzi dachu zamontowano plastikowe owiewki.

Wagony wyposażone zostały w systemy: informacji pasażerskiej BUSE z wyświetlaczami i głośnikami (wewnętrzny i zewnętrzny), kasowników wraz ze sterownikiem, infotronu, rejestratora zdarzeń firmy Mesit.

Adrian Pander



Wykaz projektów do dofinansowania ze środków Unii Europejskiej w latach 2007 – 2013

Obsługa osiedla Tarchomin komunikacją tramwajową

w ciągu ulic Modlińskiej, Trasy Mostu Północnego, Projektowanej, Światowida do Pętli „Winnica” oraz Trasą Mostu Północnego, Mostem Północnym, Pstrowskiego do węzła przesiadkowego Młociny wraz z zakupem 57 tramwajów niskopodłogowych.

- Realizacja planowana jest na lata: **2007 r. – 2010 r.**
- Szacunkowy koszt całości Projektu: **587.396 tys. zł netto.**

Modernizacja trasy tramwajowej w ciągu al. Jana Pawła II na odcinku: pętla Kielecka – pętla Piaski

w ciągu ulic Broniewskiego, Jana Pawła II, Chałubińskiego i al. Niepodległości wraz z zakupem 25 tramwajów niskopodłogowych.

- Realizacja planowana jest na lata: **2009 r. – 2010 r.**
- Szacunkowy koszt całości Projektu: **250.340 tys. zł netto.**

Budowa trasy tramwajowej w ciągu Mostu Krasińskiego

w ciągu Mostu Krasińskiego (od Placu Wilsona do Budowlanej) wraz z zakupem 25 tramwajów niskopodłogowych.

- Realizacja planowana jest na lata: **2012 r. – 2015 r.**
- Szacunkowy koszt całości Projektu: **350.000 tys. zł netto.**

Budowa trasy tramwajowej odcinek: Dworzec Zachodni – Wilanów

w ciągu ulic: Dworzec Zachodni, Banacha, Rostafińskich, Boboli, Rakowiecka, Puławska, Goworka, Spacerowa, Belwederska, Sobieskiego, al. Rzeczpospolitej, Pętla Pałacowa wraz z zakupem 45 tramwajów niskopodłogowych.

- Realizacja planowana jest na lata: **2011 r. – 2013 r.**
- Szacunkowy koszt całości Projektu: **627.000 tys. zł netto.**

Modernizacja trasy tramwajowej W–Z od Cmentarz Wolski – Dworzec Wileński

w ciągu ulic Połczyńska – Wolska – al. Solidarności – Most Śląsko-Dąbrowski – al. Solidarności wraz z zakupem 20 tramwajów niskopodłogowych.

- Realizacja planowana jest na lata: **2011 r. – 2013 r.**
- Szacunkowy koszt całości Projektu: **276.113 tys. zł netto.**

Budowa trasy tramwajowej do Warszawskiego Parku Technologicznego

w ciągu ulic: Gagarina, Czerniakowska Bis, Nowoprojektowana Wschodnia, Bartycka, Nowo Bartycka, Augustówka, pętla EC Siekierki wraz z zakupem 8 tramwajów niskopodłogowych

- Realizacja planowana jest na lata: **2012 r. – 2015 r.**
- Szacunkowy koszt całości Projektu: **218.323 tys. zł netto.**

