



Na właściwych torach

Biuletyn Rzecznika Prasowego Spółki



Prezydent w naszej Spółce

W dniu 20 lipca br. ok. godz. 11.00 Kazimierz Marcinkiewicz – Pełniący funkcję Prezydenta m.st. Warszawy odwiedził Tramwaje Warszawskie. Była to wizyta tym bardziej zaskakująca, że w pierwszym dniu urzędowania nowego Prezydenta.

Prezydent, w towarzystwie m.in. dyrektora ZTM-u, spotkał się w budynku Zarządu Spółki z kierownictwem, gdzie zapoznał się ze strategią rozwoju Spółki, stanem przygotowań wniosków o unijne dotacje, rozwojem sieci tramwajowej, planami zakupu nowego taboru, a także kursowaniem Tramwajów Wodnych.

Kazimierz Marcinkiewicz odwiedził również Zakład Eksploatacji Tramwajów R-1 Wola, gdzie obejrzał halę tramwajową, niskopodłogowe tramwaje oraz Tramwaj Hybrydowy.



Dziękujemy

Wartownicy służb ochrony TW ujęli w nocy na gorącym uczynku kilka osób, którzy dewastowali obrazkami graffiti budynek Zarządu ZTM. Sprawców przekazali policji, a za odwagę Zarząd Tramwajów Warszawskich przyznał ochroniarzom nagrody pieniężne.

Planowane zmiany

Zarząd Spółki Tramwaje Warszawskie przedstawił do konsultacji ze związkami zawodowymi założenia do planu Spółki na rok 2007. A plany są duże i ambitne. Są to naprawy główne taboru, naprawy torów, sieci, podstacji i wymiana słupów trakcyjnych, a także naprawy bieżące i konserwacje infrastruktury. Spółka planuje utrzymać 720 wozów w dzień roboczy i 403 w soboty, niedziele i święta. Tym taborem chce wykonać rzeczywistych wozokilometrów (tys. wzkm) 46.190. Planuje się również przeprowadzenie na-

praw głównych w 157 tramwajach. Równocześnie Zarząd chciałby poddać naprawie tory i tak: 11.210 mtp. naprawom głównym, a naprawom bieżącym 15.000 mtp. Natomiast naprawom głównym sieci miało być poddane 15.298 mb. Spółka chciałaby także wymienić 67 słupów trakcyjnych. Wydatki na inwestycje ogółem planowane są na niebagatelną kwotę 194.728 tys. zł. Przewiduje się też zmianę w strukturze zatrudnienia (etaty), która miałaby wyglądać następująco: motorniczych miałyby być 1.000, pracowników zaplecza

1.530, zatrudnionych na stanowiskach nierobotniczych 550 osób. Tak więc Zarząd planuje, iż zatrudnienie w Spółce zwiększyłoby się w 2007 roku i wyniosłoby 3.080 osób, co jest więcej od planu na rok 2006, który zakładał zatrudnienie na poziomie 3.072 etatów. Średnia płaca dla wszystkich grup zawodowych również wzrosła. Średnio zarobki motorniczych miałyby kształtować się na poziomie 3.907,5 zł, pracowników zaplecza 3.415,4 zł, a na stanowiskach nierobotniczych średnia płaca wyniosłaby 4.796,4 zł.

Informacje z Zarządu

BĘDĄ PODWYŻKI!

Prezes Zarządu Spółki mając na uwadze sytuację i możliwości finansowe oraz wyniki w planie gospodarczym Spółki oszczędności oraz planowany rozwój Spółki do roku 2026 w zakresie budowy nowych i modernizacji istniejących tras tramwajowych oraz zakupu tramwajów, zakładający utrzy-

manie a nawet ZWIĘKSZENIE miejsc pracy zarządził zmianę ustalenia przyrostu przeciętnego, miesięcznego wynagrodzenia w 2006 roku w Spółce Tramwaje Warszawskie w stosunku do roku 2005 z wysokości 2,3% do wysokości 4,3%. A więc będziemy mieli PODWYŻKĘ płac średnio o 4,3%. Jednakże zaznaczył, iż same zasady podziału środków na

podwyżki zostaną ustalone w późniejszym terminie. Dodatkowo Prezes Zarządu Spółki zobowiązał się, iż w roku 2006 nie będzie zwolnień grupowych w naszej Spółce. Wpływ na takie pomyślne decyzję miały także cztery organizacje związkowe, które zajęły wspólne stanowisko w tych kwestiach oraz stanowisko odrębne KZ WZZ Sierpień 80.

ISO 9001:2000 – ETAP II

Siedem miesięcy temu rozpoczęto proces wdrażania Systemu Zarządzania Jakością i przystąpiono do pierwszych szkoleń. Dziś został zakończony jego II etap a zaplanowane w nim cele zostały osiągnięte.

Zgodnie z ustaleniami Zarządu Spółki systemem jakości objęta zostanie działalność podstawowa, tj.:

* świadczenie usług komunikacji zbiorowej w Warszawie,

* utrzymanie i rozwój infrastruktury technicznej służącej realizacji usługi przewozowej.

Opracowano zakres oraz założenia systemu i dokumentacji systemowej. Zidentyfikowano najważniejsze procesy systemu i rozpoczęto opis ich przebiegu. Wyniki prac wskazują, że przyjęty na tym etapie opis systemu jest czytelny dla użytkowników, a obawy związane z tworzeniem dodatkowej biuro-

kracji nie potwierdziły się. Warunkiem koniecznym do opracowania dokumentacji systemowej jest uporządkowanie istniejącej dokumentacji wewnętrznej przedsiębiorstwa.

W ramach II etapu przeprowadzono szkolenia specjalistyczne „Dokumentacja SZJ – teoria i warsztaty” dla grupy osób opracowujących dokumentację oraz szkolenia nt. „Założenia do dokumentacji SZJ” – łącznie przeszkolono 75 osób.

Na bieżąco prowadzone są szkolenia dla motorniczych, pracowników zaplecza i administracyjno-biurowych w zakresie wymagań jakościowych stawianych tym grupom pracowniczym, jak i ich roli w kształtowaniu wizerunku Spółki na zewnątrz. Do dnia 30.06.2006r. przeszkolono 364 motorniczych, 248 pracowników zaplecza, 69 pracowników administracji.

Do końca 2006 roku zostanie przeszkolonych łącznie 650 motorniczych i 300 pra-

cowników zaplecza. Pozostali pracownicy zostaną objęci szkoleniem w I kw. 2007 r.

Przed nami kolejne etapy związane z wdrożeniem tego systemu. Warunkiem koniecznym wdrażania jest uczestnictwo KAŻDEGO pracownika naszej Spółki, niezależnie od zajmowanego stanowiska czy też pełnionej funkcji. Wszyscy pracujemy na rzecz pasażera (społeczności Warszawy) i powinniśmy planować dalszy rozwój Tramwajów Warszawskich i naszych usług.

Musimy mieć również świadomość, że każdy pracownik Spółki decyduje (bezpośrednio lub pośrednio) o jakości naszych działań. Postępując zgodnie z zasadami normy ISO 9001:2000: „ZAPLANUJ, WYKONAJ, OCENŃ, POPRAW” usuwamy nieprawidłowości – doskonalimy organizację pracy, a szybko reagując na zmiany i dbając o klientów mamy szansę na dalszy rozwój w Unii Europejskiej.

Pełnomocnik ds. Zarządzania Jakością

Stop nieuwadze i niedbałości!

Aż do końca marca 2007 roku Spółka będzie płaciła składkę do ZUS-u o 30 tysięcy złotych miesięcznie więcej niż w roku ubiegłym. Powodem takiego stanu rzeczy jest duża ilość wypadków tak wśród motorniczych jak i pracowników zaplecza. Nieuwaga, brak koncentracji oraz niedbałość i niezachowanie dostatecznych środków ostrożności to główne przyczyny nieszczęść.

Wątpliwą okazją do pocieszenia się jest to, iż w okresie, za który była ustalana składka

(czyli lata 2003 – 2005) wypadkowość spadała, ale jednak nadal jest bardzo wysoka.

Największa liczba wypadków miała miejsce w Tramwajach Warszawskich w 2003 roku i wyniosła 105 w tym jeden ciężki (Zakład R-4). Natomiast już w 2004 roku wydarzyły się 92 wypadki. Niestety, w tym jeden śmiertelny (Zakład T-1). Lepiej – bo bez wypadku śmiertelnego – było w 2005 roku. Jednak liczba pracowników, którzy ulegli wypadkom – 93 – jest nadal bardzo wysoka. Pamiętaj również należy, że co prawda nie było wypadku śmiertelnego, ale wydarzył się jeden ciężki (Zakład R-2).

Grupą zawodową o największej częstotliwości wypadków przy pracy byli motorniczo- wie tramwajów, a na dalszym miejscu pracownicy zaplecza. W ostatnim roku sytuacja ta się zmieniła. Jeździmy bardziej bezpiec-

nie i ostrożniej, jednak wypadków o wiele więcej jest właśnie wśród pracowników zaplecza.

Strata pieniędzy w związku z opłacaniem wyższej składki ubezpieczenia wypadkowego nie jest jedyną stratą dla Spółki. Równie ważna jest utrata zdrowia a czasami i życia wśród naszych pracowników. Dodatkowo mieszkańcy stolicy również mogą nie chcieć jeździć z motorniczymi, którzy często ulegają wypadkom, a co za tym idzie poczucie bezpieczeństwa i obraz wiarygodności naszej Spółki w oczach pasażerów spada.

Należy więc zrobić wszystko aby ten stan poprawić. I nie chodzi tu o kolejne szkolenia czy kary. Przede wszystkim każdy z nas musi zrozumieć, że od tego jak wykonuje swoją pracę zależy bezpieczeństwo jego samego, jego kolegów oraz pasażerów.

Koniec letnich upałów!

W kabinach będzie chłodniej! Zarząd Spółki przyjął program montażu klimatyzatorów w wagonach typu 105Na... aż do roku 2010! Rozpoczął się także montaż szyberdachów w wagonach typu 13N. Dla niektórych motorniczych praca latem już nie będzie koszmarem.

W maju w jednym z wozów (13N nr, tablorowy 640 z Zakładu R-4) zrobiono szyberdach. Testowany on był do 23 czerwca. Po tym terminie Zarząd Spółki postanowił, że podczas napraw głównych 13-stek we wszystkich wagonach sterujących będą montowane właśnie takie szyberdachy.

Koszt takiego montażu to tylko robocizna, gdyż same klapy są odzyskiwane z innych, kasowanych tramwajów. Pozwoli to chociaż trochę ulżyć pracy motorniczego podczas wielkich upałów, z jakimi mamy do czynienia tego lata.

Dlaczego więc nie montować na nich klimatyzatorów? Wynika to z planów kasacji wa-

gonów 13N. Klimatyzatory są bardzo drogie, więc montowanie ich na wagonach, które mają w niedługim czasie pójść do kasacji – mija się z celem.

Jednak to nie koniec dobrych wiadomości. W tym roku zostało zamontowanych aż 30 nowych klimatyzatorów w wagonach 2k oraz stworzono program wyposażenia do roku 2010 kolejnych kilkudziesięciu wozów właśnie w takie urządzenia.



Niestety w chwili obecnej Spółkę nie jest stać na zamontowanie we wszystkich wagonach klimatyzatorów. Urządzenie takie kosztuje bowiem, bagatela... ok. 20 tysięcy złotych.

Dodatkowo, na wniosek Tramwajów Warszawskich producent taboru zamontował klimatyzatory na stanowisku motorniczego w wagonach 105N2k/-2000 tzw. „Delfinach” jak również w wago-

nach typu 116N.

W 2007 roku zamontowanych zostanie 13 tego typu urządzeń w 105N2k, a w 105N... 37. Razem, w przyszłym roku, 50 wozów dostanie klimatyzację za 1.295 tys. zł. W 2008 Spółka zamontuje ich 48, w 2009 – 45, a w 2010 kolejnych 45. Razem – do roku 2010 wyposażonych w te urządzenia zostanie aż 218!

Nie jest to więc mało, zważywszy na to, iż nowe wysokopodłogowe wagony z fabryki Cegielskiego z Poznania, które mają przyjechać (pierwsza partia w październiku 2006 r.) będzie wyposażona w klimatyzatory (w sumie 30 wozów) – tak samo jak i wagony z bydgoskiej PESY (15 wagonów), które będą jeździły po torach od roku 2007.

RADA PRACOWNICZA

W Tramwajach Warszawskich została powołana Rada Pracownicza. Cztery organizacje związkowe 4 lipca br. postanowiły powołać Radę Pracowniczą w Tramwajach Warszawskich Sp. z o.o. Postanowiono, że Rada będzie liczyła 7 członków. W skład Rady zostali powołani niżej wymienieni pracownicy Tramwajów Warszawskich:

Elżbieta Ciesielska – T3
Lesław Goliński – T1
Daniel Krawczyk – R1
Tomasz Krawczyń – R2
Jerzy Piłka – R3
Sławomir Rakowiecki – T1
Sławomir Skowroński – T3

SZTAB ZIMOWY

Jak co roku, tak i w tym w połowie lipca powołano Zimowy Sztab dla potrzeb Akcji Zima 2006 / 2007. Zadaniem Sztabu jest podejmowanie działań organizacyjnych zapewniających sprawne likwidowanie negatywnych skutków zimy w działalności eksploatacyjnej Spółki.

Przewodniczącym Sztabu został mianowany SzeF Eksploatacji Tramwajów, Zastępcą – Kierownik Zakładu Energetyki Trakcyjnej i Torów T1, a w skład jej weszli Kierownicy Działów TE, TR, TZ, TT i EZ. Zakładowe Sztaby Zimowe mają zostać utworzone we wszystkich zakładach do 31 sierpnia br.

ZMIANA W RADZIE NADZORCZEJ

Lipiec to okres wielu zmian personalnych w Spółce Tramwaje Warszawskie. Zmiany takie nie ominęły również Rady Nadzorczej Spółki. Z Rady Nadzorczej nikt nie został odwołany ani nie został odwołany, jednakże od połowy miesiąca w skład Rady weszła **Pani Joanna Kłoczewiak**. Obecnie rada liczy 6 osób:

Stanisław Szweycer – przewodniczący Rady
Henryk Boetcher – członek Rady
Jarosław Kiepus – członek Rady
Joanna Kłoczewiak – członek Rady
Gabriela Strzelecka – członek Rady
Krzysztof Tomaszewski – członek Rady

100 procent powodzenia!



Zarząd Tramwajów Warszawskich zafundował i w tym roku ogromną atrakcję dla warszawiaków i turystów. W ubiegłym roku był jeden Tramwaj Wodny i jeden Omnibus Konny. W tym roku Spółka postanowiła uruchomić dwa Tramwaje i dwa Omnibusy Konne!

Wszystko to dlatego, iż atrakcje turystyczne naszej Spółki tak przypadły do gustu warszawiakom i turystom, że Omnibus podczas całego sezonu przewiózł ponad 4 tysiące, a Tramwaj Wodny ponad 16 tysięcy osób.

Jednak rok 2006 r. pod tym względem będzie z pewnością rekordowy. Zaledwie przez jeden miesiąc Tramwaje Wodne przewiozły aż 6.574 osoby, a Omnibusy Konne ponad 2.100 warszawiaków i turystów.

!tu miła informacja dla wszystkich pracowników i ich rodzin. Zarząd postanowił, że we wrześniu w rejsach po Wiśle o godz. 15:30, pracownicy będą mogli płynąć za darmo, a ich rodziny za połowę ceny. Uwaga! Konieczna będzie rezerwacja!



OMNIBUSY KONNE

TRAMWAJE WODNE

Godziny kursów

- W dni powszednie odjazd sprzed Placu Zamkowego: 11:30, 12:00, 12:30, 13:00, 13:30, 14:00, 15:30, 16:00, 16:30, 17:00, 17:30, 18:00.
- W soboty i niedziele odjazd sprzed Placu Zamkowego: 11:00, 11:30, 12:00, 12:30, 13:00, 14:30, 15:00, 15:30, 16:00, 16:30, 17:00, 17:30, 18:00, 18:30.
- UWAGA! W poniedziałki Omnibusy nie kursują. Czas przejazdu na pełnej trasie ok. 40 min.

Trasa Omnibusów

Pl. Zamkowy – Podwale – Nowomiejska – Freta – Rynek Nowego Miasta – Kościelna – Freta – Długa – Miodowa – Krakowskie Przedmieście – Skwer Hoovera – Krakowskie Przedmieście – Pl. Zamkowy.

Przystanki

- Plac Zamkowy (przystanek przy autobusie linii 100)
- Barbakan (ul. Podwale)
- Rynek Nowego Miasta (ul. Kościelna)
- przy Pomniku Powstania Warszawskiego (ul. Długa)

Ceny biletów

12 zł	Bilet normalny na pełnej trasie.
6 zł	Bilet normalny na niepełnej trasie.
6 zł	Bilet ulgowy dla dzieci powyżej 4 lat i uczniów do lat 12 z legitymacją szkolną na pełnej trasie.
3 zł	Bilet ulgowy dla dzieci powyżej 4 lat i uczniów do lat 12 z legitymacją szkolną na niepełnej trasie.
–	Bezpłatnie dzieci do lat 4 na kolanach rodziców.

Godziny rejsów

- po Wiśle w dni powszednie (wypłynięcie z przystani Stare Miasto – czas całego rejsu ok. 90 min.): **9:30, 10:30, 11:30, 12:30, 13:30, 14:30, 15:30 i 16:30.**
 - po Wiśle w soboty i w niedziele (wypłynięcie z przystani Stare Miasto – czas całego rejsu ok. 90 min.): **10:30, 12:30, 14:30 i 16:30.**
 - na Zalew Zegrzyński (wypłynięcie w soboty i niedziele z przystani Stare Miasto – czas całego rejsu ok. 7,5 godz.): **godz. 9:30, powrót ok. godz. 17:00.**
- Uwaga: z uwagi na niski stan wody rejsy na Zalew Zegrzyński mogą zostać odwołane!*

Ceny biletów

Rejs po Wiśle:

14 zł	Bilet normalny.
7 zł	Bilet ulgowy dla dzieci od lat 7 z legitymacją szkolną oraz dla osób niepełnosprawnych.
5 zł	Bilet ulgowy dla grup akcji „Lato w mieście”.
–	Bezpłatnie dzieci do lat 7.

Rejs na Zalew Zegrzyński:

48 zł	Bilet normalny w obie strony.
36 zł	Bilet normalny w jedną stronę.
36 zł	Bilet ulgowy dla dzieci od lat 7 z legitymacją szkolną oraz dla osób niepełnosprawnych w obie strony.
24 zł	Bilet ulgowy dla dzieci od lat 7 z legitymacją szkolną oraz dla osób niepełnosprawnych w jedną stronę.
–	Bezpłatnie dzieci do lat 7.

Informacja i rezerwacja w godz. 7:00 – 15:00, tel. 022 534-55-04, 022 534-55-09, e-mail: tramwaj.wodny@tw.pol.pl



Na właściwych torach – Biuletyn Rzecznika Prasowego Spółki
 Redakcja: Wojciech Andrzej Szydłowski (red. naczelny), Małgorzata Lesień, Ilona Damięcka-Baraniak, Krzysztof Krasiński
 Adres redakcji: 01-232 Warszawa, ul. Siedmiogrodzka 20, I. piętro, pok. 23, tel./fax: 022-632-21-12
 e-mail: rzecznik.prasowy@tw.waw.pl, www.tw.waw.pl
 Redakcja zastrzega sobie prawo skracania nadesłanych materiałów. Nie zamówionych tekstów redakcja nie zwraca.

