



klakson

PISMO PRACOWNIKÓW MZA I SYMPATYKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE

O ZEUSIE, JESTEŚMY ŚWIETNI!

WYPRZEDZAMY BERLIN, KOPENHAGĘ I SZTOKHOLM

str. 5

DLA DOBRA KIEROWCÓW

SPRAWDZAJĄ, CO POPRAWIĆ

str. 8

SPECE OD

WIELKICH ZAKUPÓW

BEZ NICH FIRMA NIE POCIĄGNIE

str. 12-13





PROFESOROWIE W NADZORZE RUCHU

Wnętrza jednej z najnowocześniejszych w Europie centrali ruchu autobusów stały tłem i inspiracją dla członków Komitetu Transportu Polskiej Akademii Nauk. Grono profesorów obradowało nad autonomicznymi środkami transportu, które w bliskiej przyszłości pojawią się w polskich miastach.

Spotkanie Zespołu ds. Innowacji Komitetu Transportu PAN było okazją dla naszych specjalistów do pochwalenia się swoimi sukcesami. Najważniejsze krajowe autorytety z dziedziny transportu podziwiali osiągnięcia zespołu w składzie z dr. Józefem Sudą i Jackiem Lenartowiczem, zastępcą kierownika Wydziału Zarządzania Przewozami.

– Muszę przyznać, że MZA rozwija się wzorowo – stwierdził po prezentacji naszego nowego systemu ruchu przewodniczący Zespołu ds. Innowacji, prof. Włodzimierz Choromański.

Zespół ds. Innowacji Komitetu Transportu zajmuje się wprowadzania-



niem nowoczesnych rozwiązań technologicznych do publicznego transportu. Podczas spotkania w MZA jego członkowie omawiali między innymi temat autonomicznych, czyli jeżdżących bez kierowcy, autobusików, które wkrótce mają pojawić się w Łodzi, Katowicach i Rzeszowie.

ZAKUPY W TOKU

90 AUTOBUSÓW CHCEMY ZAMÓWIĆ W TYM ROKU. OFERTY WE WSZYSTKICH PRZETARGACH SĄ JUŻ OTWARTE, TERAZ CZEKAMY NA EFEKTY PRAC KOMISJI PRZETARGOWYCH.

Spółka rozpiła dwa przetargi na leasing nowych pojazdów dla naszej floty. Pierwszy z nich obejmujący tabor z silnikami na olej napędowy został podzielony na dwa zadania: dostawę 35 autobusów klasy maxi (dwunastometrowe) oraz 45 przegubowców. Jeden z dwóch oferentów – Evo Bus Polska wraz z Pekao Leasing chcą dostarczyć zarówno krótsze (50.080.438 złotych) jak i dłuższe pojazdy (88.469.168 złotych). Drugie konsorcjum

MAN Truck & Bus Polska sp. z o.o. i mLeasing Polska poprzestał na samych „solówkach”, za które chciałby otrzymać 49.835.368 złotych.

9 maja otwarto oferty w kolejnym przetargu – na 10 autobusów elektrycznych klasy maxi. Tu ponownie zjawili się dwóch oferentów. Konsorcjum mLeasing Polska i Ursus SA zaproponowało swój produkt za 31.165.208 złotych. Konkurenci: Solaris Bus & Coach oraz Bank Zachodni WBK Leasing chcą otrzymać 30.470.546 złotych.

Czym pojadą w najbliższej przyszłości nasi kierowcy? Wszystko zależy od prac komisji przetargowych.

DZIĘKUJEMY, ŻE WYPEŁNILIŚCIE ANKIETĘ!

Nie najlepszy, ale też nie najgorszy. Dostarcza informacji, choć przydałoby się ich więcej. Zarówno zdjęć, jak i tekstów jest w sam raz. Czekacie jednak na więcej porad, informacji praktycznych.

Takie wnioski można wyciągnąć z analizy ankiet, które były dołączone do poprzedniego Klaksonu. Wypełniliście je chętnie i zostaliśmy nimi niemal przysypani. Nie spodziewaliśmy się, prawdę mówiąc, takiego zainteresowania!

Wstępne wnioski? Nie jest tak źle, jak mogłoby się wydawać! Blisko połowa z Was twierdzi, że Klakson jest dobry!

A tylko mniej, niż co dziesiąty – że zły! Jak na gazetę zakładową to jest świetny wynik.

Przygniatająca większość – 83,44 proc. ankietowanych – twierdzi, że rozumie, co piszemy. To jest nasz ogromny sukces. Dla porównania: wg różnych badań informacje przekazywane przez dzienniki telewizyjne rozumie jedna trzecia – jedna czwarta widzów!

Tak, cieszymy się z tego wyniku. Od początku uważaliśmy, że Klakson ma być dla ludzi i pisany językiem ludzkim. W Klaksonie chcemy mówić tak, jak

mówi się do przyjaciela, jak rozmawia się w zajezdni, czy w domu.

A co Was w Klaksonie denerwuje? Ameryki nie odkrywamy. Raporty. Uważacie, że pisane są zbyt ostrym, zbyt ciętym językiem. Nie brak też bardzo osobistych odniesień do autora Raportów. Co jednak intrygujące: niektórzy chcą, aby Raportów było...jeszcze więcej!

Dziękujemy za wypełnienie ankiet. Dziękujemy także Kierownikom Oddziałów i Dyspozytorom za okazaną pomoc.

Pełny raport z analizy ankiet zamieścimy już za miesiąc.



ADAM STAWICKI

15 LISTOPADA 1994 ROKU, PAMIĘTNY DZIEŃ ZWIASTUJĄCY NOWE OBLICZE WARSZAWSKIEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ. W WARSZAWIE, KRÓLESTWIE MOCNYCH ALE TOPORNYCH IKARUSÓW POJAWIA SIĘ POJAZD Z ZUPEŁNIE INNEJ BAJKI – Z NISKĄ PODŁOGĄ, MIEJSCEM I PLATFORMĄ DLA NIEPEŁNOSPRAWNYCH, WRESZCIE ZGRABNĄ NOWOCZESNĄ SYLWETKĄ – AUTOBUS Z WYMARZONEGO „ZACHODU”.



NEOPLANOWY COME BACK

Neoplan N4020, który późną jesienią 1994 roku rozpoczął służbę w Miejskich Zakładach Autobusowych pod każdym względem był pierwszy – pierwszy niskopodłogowy, pierwszy trzyosiowy, wreszcie pierwszy sprzedany przez firmę Neoplan Polska, obecnie Solaris Bus & Coach. Ten trzeci fakt dla autobusu będzie miał bardzo ważne znaczenie.

Neoplan wyprodukowany jeszcze w Berlinie stanowił nowy etap zarówno dla Miejskich Zakładów Autobusowych jak i firmy z podpoznańskiego Bolechowa. Dziś w flocie MZA są wyłącznie pojazdy niskopodłogowe, na dodatek z coraz bogatszym wyposażeniem, Solaris zaś stał się europejskim potentatem w produkcji autobusów, trolejbusów i tramwajów.

Autobus o numerze taborowym 6455

(później 6430) przesłużył w MZA prawie dwadzieścia lat najpierw jako wóz liniowy, później zaś ruchomy punkt informacyjny II linii metra. Po tym zaś został odstawiony i odkupiony przez... Solaris Bus & Coach.

Obchodząca dwudziestolecie istnienia podpoznańska firma postanowiła stworzyć park autobusów zabytkowych, nie mogło więc w nim zabraknąć pierwszego sprzedanego autobusu. Razem z pierwszym wyprodukowanym Solarisem Urbino 12 przeszedł gruntowną rewitalizację.

Teraz dla dwudziestoletniego Neoplane wróciło nowe życie. Specjalistom z Bolechowa udało się uratować szkielet pojazdu, oryginalne pozostały też silnik ze skrzynią biegów, kabina kierowcy, wiązki i płyty elektryczne, układ kierowniczy i hamulcowy drzwi zewnętrzne, kilka kłap obsługowych i

osie. Całkowicie wymieniono za to podłogę i wykładzinę, zgodnie z oryginalnym projektem trzeba było dorabiać część poręczy.

Warszawskich miłośników ucieszy pewnie informacja, że we wnętrzu zachowały się oryginalne kasowniki-dziurkacze, razić może za to brak warszawskich numerów taborowych oraz tapicerka która w niczym nie przypomina oryginalnej.

Jak wygląda teraz autobus można przekonać się na zdjęciach, chętnych do spotkania wozu w naturze Solaris zapewnia, że będzie on pojawiał przy różnych firmowych okazjach.

Jak oceniacie obecny wygląd naszego pierwszego niskopodłogowca? Przyznam szczerze, że dla mnie wygląda tak, jak wtedy, kiedy pierwszy raz go zobaczyłem na linii 504, na ulicy Batorego.



ZMIENIAJ SIĘ, WARSZAWO!

Jeszcze niewiele ponad dziesięć lat temu nie było żadnego tego typu parkingu. Pierwszym był Marymont, uruchomiony 11 kwietnia 2007. Nie brakowało sceptyków, twierdzących, że „to się nie przyjmie”. Dziś znaleźć wolne miejsce na Marymoncie to cud.

Podobnie jest na Okęciu. Na miejscu dawnej pętli zbudowano parking typu P+R. Oddano go do użytku 28 sierpnia 2011. Może tu wjechać ponad 400 aut i aż setka rowerów! Jest jednym z 14 parkingów, które miasto oferuje zmotoryzowanym za darmo, tj. za bilet, przynajmniej dobowy. Oczywiście posiadacze „sieciowek”, czy np. nasi pracownicy nie muszą kupować żadnych dodatkowych biletów.

„Pralka”, jak potocznie nazywany jest kraniec P+R aleja Krakowska budzi u naszych kierowców i to musimy przyznać, nie zawsze pozytywne uczucia, bo jest tam po prostu ciasno i o stłuczkę nietrudno. W tym roku planowane są zmiany, które sprawią, że sytuacja się poprawi.

I choć pewnie można było zaprojektować i zbudować „pralkę” lepiej, nie zmienia to faktu, że tego typu miejsca są potrzebne. Warszawa z liczbą 14 P+R bije na głowę inne europejskie stolice.

A co się jeszcze ciekawego w mieście dzieje?

NIE CHCE SIĘ WIERZYĆ, ALE JESZCZE KILKA LAT TEMU PĘTLA W ALEI KRAKOWSKIEJ WYGLĄDAŁA TAK, JAK NA ZDJĘCIU W PRAWYM, GÓRNYM ROGU. BYŁO TO MIEJSCE OPUSZCZONE, ZANIEDBANE I NIE PRZYNOŚĄCE MIASTU CHŁUBY. ZMIENIŁO SIĘ. BO ZMIENIA SIĘ NAM WARSZAWA. PODEJŚCIE DO POLITYKI TRANSPORTOWEJ ZMIENIŁO SIĘ REWOLUCYJNIE. WŁAŚNIE MIĘDZY INNYMI ZA SPRAWĄ PARKINGÓW TYPU P+R.

Gagarina połączy się z Trasą

Za 18 miesięcy ma być gotowa Czerniakowska bis, która połączy Gagarina z Trasą Siekierkowską. Ratusz podpisał umowę z Budimexem. Wykonawca zbuduje ulicę za 39,5 miliona złotych. Inwestycja objęta będzie 7-letnią gwarancją.

Dwujezdniowa Czerniakowska bis (oficjalnie ma się nazywać aleją Polski Walczącej) będzie przebiegać łukiem od Gagarina do Wolickiej. Będzie też łączyła się z Trasą Siekierkowską

poprzez istniejący już węzeł. Łącznie to blisko dwa kilometry drogi.

W pasie dzielącym jezdnie na odcinku od ul. Planowanej Melomanów do ul. Planowanej Wschodniej powstanie rezerwa na trasę tramwajową. Do czasu jej powstania, rezerwa będzie przeznaczona pod pasy dla autobusów. W ramach zadania projektowane są cztery skrzyżowania pełne i dwa skrzyżowania tylko ze skrętami w prawo. Wzdłuż ul. Czerniakowskiej - bis wybudowane zostaną chodniki, ścieżki rowerowe oraz pozostała infrastruktura drogowa.

Rembertów odkorkowany!

Tak! Nie chce się w to wierzyć, ale jest zielone światło, by odkorkować Rembertów! Drogowcy, wspólnie z kolejarzami, ogłosili przetarg na opracowanie dokumentacji projektowej umożliwiającej budowę dwóch tuneli i wiaduktu nad linią kolejową nr 2 (Warszawa Zachodnia – Terespol).

Projekty, które powstaną umożliwią budowę:

- tunelu drogowego w Wesołej w ciągu ul. 1 Praskiego Pułku w połączeniu z drogą wojewódzką nr 637 - ul. Okuniewską,
- tunelu drogowego w Rembertowie w ciągu ul. Marsa, drogi wojewódzkiej nr 637

i al. Generała A. Chruściela "Montera",

- wiaduktu drogowego w Rembertowie w ciągu ul. Chełmżyńskiej.

Wykonawcy wybrani w przetargu będą mieli 18 miesięcy na opracowanie planów. Potem dopiero ogłoszone będą przetargi na budowę, co oznacza, że na poprawę sytuacji, czyli na zakończenie budowy trzeba będzie jeszcze poczekać co najmniej cztery lata.

Długo? Może i tak, ale przynajmniej jest nadzieja dla udręczonych korkami kierowców i pasażerów.

IMPREZY W CZERWCU

3 czerwca

- 21. Piknik Naukowy. Stadion Narodowy, al. Księcia Józefa Poniatowskiego 1,
godz. 11.00 – 20.00, wstęp wolny

3 czerwca

- 19. Piknik Olimpijski. Park Kępa Potocka,
godz. 12.00 – 18.30, wstęp wolny

3 czerwca

- Bieg Ursynowa, więcej informacji www.biegursynowa.com

11 czerwca

- Warszawski Festiwal Kawy, Dom Towarowy Braci Jabłkowskich, ul. Bracka 25,
godz. 10.00, wstęp 10 złotych

15-18 czerwca

- V Festiwal Pieśni i Piosenki Religijnej Sacrosong 2017, Katedra św. Floriana, ul. Floriańska 3,
godz. 10.00

20 czerwca

- II Bieg Pamięci w Palmirach. Więcej szczegółów na www.biegpalmiry.pl

24 czerwca

- Wianki nad Wisłą, Podzamcze,
godz. 12:00 – 24.00

25 czerwca

- Jubileuszowa Gala 25 lat Disco Polo. Stadion Polonii Warszawa, ul. Konwiktorska 6,
godz. 16.00, wstęp 29 złotych

O ZEUSIE, JESTEŚMY ŚWIETNI!

Nie tak dawno ukazał się w wersji elektronicznej raport o realizacji unijnego programu „Zeus”, polegającego na testowaniu pojazdów elektrycznych. (wersja elektroniczna jest dostępna „on line” w internecie pod adresem: <http://zeeus.eu/news/zeeus-ebus-report-is-out>).

Przypomnijmy, że w wyniku rozmów w siedzibie UITP (Międzynarodowej Unii Transportu Publicznego, ogólnosiwiatowej organizacji, zrzeszającej m. in. operatorów transportu publicznego, w tym MZA) nasza Spółka rozpoczęła realizację tego programu.

W raporcie, który niedawno się ukazał, przedstawiono szerokie omówienie elek-

trycznych autobusów funkcjonujących obecnie w Europie, a także różnych rozwiązań dostępnych obecnie na rynku. Wynika z niego, że elektryfikacja transportu publicznego stoi na wysokim poziomie w wielu miastach i dla wielu z nich jest priorytetem na najbliższe lata.

Raport ukazuje również, że w elektryfikacji transportu publicznego istnieje szerokie spektrum rozwiązań technologicznych, ale każdy wybór zależy od sytuacji lokalnej i może prowadzić do różnego docelowych rozwiązań.

Sprawozdanie ma m. in. na celu dostarczenie czytelnikowi przeglądu doświadczeń z różnych miast oraz ukazanie stopnia zaawansowania wdrażania „e-busów” w kontekście miejskim w ciągu ostatnich dwóch lat.

„ZeEUS e-Bus Report” przedstawia 61 miast w Europie, które obsługują lub testują autobusy elektryczne o dużej pojemności (co najmniej 12 m długości lub mogą pomieścić, co najmniej 55

pasażerów). Publikacja zawiera również listę 27 doświadczonych i uznanych producentów, którzy oferują tego typu pojazdy na rynek europejski. W tym dwóch polskich „Ursus – Bus” i „Solaris”.

Z prawdziwą przyjemnością czyta się strony poświęcone omówieniu polskich operatorów, których w Polsce mamy już 7 i tym samym jesteśmy na 3 miejscu w Europie po Niemczech (12 operatorów) i Szwecji (8 operatorów) listy 21 najdynamiczniej wprowadzających e-busy w transporcie miejskim. Daleko za nami są takie potęgi gospodarcze jak Francja (3 operatorów) czy Wlk. Brytania (4 operatorów).

Wśród 7 polskich przedsiębiorstw - MZA jest prawdziwym liderem, gdyż w swoim dorobku ma już 10 stale eksploatowanych e-busów i 6 testowanych (dane na koniec 2016 roku). Lidera „gonią” Kraków (5 pojazdów), Inowrocław (2) i Jaworzno, Łódź, Rzeszów, Lublin po 1 pojeździe. Chociaż ten ostatni pod względem elektryfikacji transportu miejskiego może się pochwalić

dotąd dodatkowo aż 50 trolejbusami, mogącymi na krótkich dystansach jechać na akumulatorach stając się e-busami.

Raport podaje opis tras, na których można spotkać autobusy, dzienny czas ich eksploatacji, dzienną ilość przejechanych kilometrów i wiele innych ciekawych informacji, szczególnie dla

pasjonatów elektromobilności w miastach. Co prawda jest w języku angielskim, ale od czego jest wujek „Google”, który pomoże trochę przetłumaczyć.

Warto zapoznać się szczegółowiej z raportem i poczynić sobie pewne zestawienia i tabelki, z których okaże się, że nasza spółka jest na szóstym miejscu wśród listy 61 europejskich, elektromobilnych miast. Nawet wyprzedzając takie stolice jak Berlin, Kopenhaga, Sztokholm znane ze stawiania na rozwój e-busów. Wyprzedzają nas tylko: Londyn (76 pojazdów), Nottingham (45), Amsterdam (35), Paryż (23) i Budapeszt (20).

Trzeba podkreślić, że są to dane na koniec 2016 roku. Jeśli wszystko pójdzie dobrze i dotrą wszystkie zamówione i zamawiane autobusy do końca 2017 roku, to jest realna szansa, że być może w powyższym rankingach pójdziemy o parę oczek w górę i zajmiemy tzw. miejsce na pudle, czyli w ścisłej, medalowej czołówce.

**NASZA SPÓŁKA JEST
W ŚCISŁEJ CZOŁÓWCE
61 MIAST EUROPY, EKSPLOATUJĄCYCH
AUTOBUSY ELEKTRYCZNE.
WYPRZEDZAMY
BERLIN, KOPENHAGĘ
I SZTOKHOLM!**



GRUPA i NIEODPOWIEDZIALNOŚĆ

SŁAWOMIR ŚLUBOWSKI

**MĘŻCZYZNA Z DWÓJKĄ
DZIECI ROZRYWA DRZWI, WY-
SKAKUJE W BIEGU. TYLKO
DZIĘKI PRZYTOMNOŚCI UMY-
ŚLU KIERUJĄCEJ AUTOBUSEM
NIE DOCHODZI DO NIESZCZĘ-
ŚCIA. KIERUJĄCA BOWIEM
NATYCHMIAST HAMUJE. CO
ROBI SPRAWCA ZAMIESZANIA?
DZIĘKUJE? NIE, WYWOŁUJE
AWANTURĘ I PISZE SKARGĘ!**

Do tego zdarzenia doszło 1 kwietnia przy Teatrze „Komedia” na Żoliborzu. O godz. 13:16 zatrzymał się tam autobus linii 116 nr tab. 2046. Mężczyzna z dwójką małych dzieci (!) nie mógł otworzyć ostatnich drzwi. Jak się okazało – były zepsute. Zamiast przejść do innych drzwi, rozerwał skrzydło, wypchnął jedno dziecko, a z drugim wyskoczył już w biegu, bo wóz ruszył! Niefrasobliwy – jest to najłżejsze słowo, jakiego możemy użyć – pasażer przewrócił się i trochę poobijał.

Kierująca autobusem, widząc zdarzenie, natychmiast

zatrzymała autobus, upewniła się, czy poszkodowany nie potrzebuje pomocy. Ale temu łajdakowi – bo nie da się go inaczej nazwać – ani przyszło do głowy podziękować za oferowaną pomoc. Rzucił w kierującą „wiązaną” a potem jeszcze napisał skargę.

Chciał obejrzeć zapis monitoringu. No to teraz dajemy panu ten zapis! Pokazujemy klatka po klatce, jak był pan nieodpowiedzialny. Kto dał ci, człowieku, prawo do narażenia życia i zdrowia małych dzieci?

Jeśli drzwi były zepsute, należało przejść do kolejnych. Albo wysiąść na następnym przystanku. Trzysta metrów dalej!

Ogromne miałeś człowieku szczęście, że kierująca autobusem, pani Teresa z R-2 wykazała się siódmym zmysłem. Włączając się do ruchu, po zakończeniu obsługi przystanku, spojrzała jeszcze w lusterko i dzięki temu zobaczyła, co się święci. Gdyby nie jej czujność, autobus nabrałby prędkości. Czym by się to mogło skończyć – nie trzeba dodawać.

Po raz pierwszy publikujemy zdjęcia z monitoringu. Ale na pewno nie po raz ostatni. Są sytuacje, gdy niefrasobliwości, a raczej mówiąc wprost: skrajnej głupocie pasażerów i zachowaniom nieodpowiedzialnym należy powiedzieć: basta!



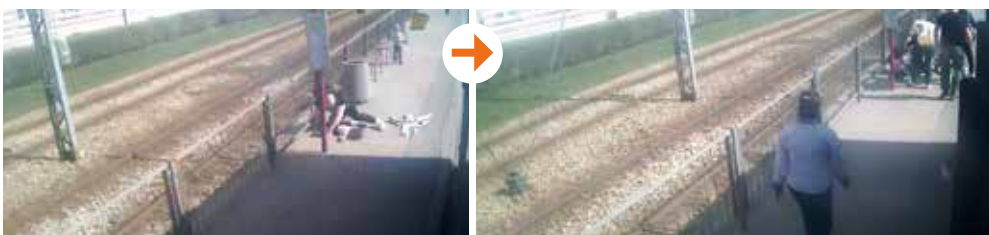
Drzwi nie chcą się otworzyć? No to trzeba je rozerwać...

Skaczemy! Ludzie krzyczą z przerażenia, autobus wyhamowuje



Przerażone dziecko pasażera zdążyło wyskoczyć. Nic mu się nie stało

Drugie dziecko przewróciło się na chodnik



Również tatuś trochę ucierpiał...

Kierująca autobusem idzie sprawdzić, czy nie doszło do nieszczęścia. Było o włos...

UWAGA, WYŻSZE KARY DLA PIRATÓW DROGOWYCH!

Spowodujesz po pijaku wypadek, w którym zginie lub zostanie ciężko ranny człowiek – dostaniesz co najmniej dwa lata więzienia. Nie zatrzymasz się na wezwanie policji – możesz trafić do aresztu nawet na pięć lat!

Wchodzą właśnie w życie nowe, zaostrzone przepisy. To bat na kierowców, co mają w nosie zasady ruchu drogowego.

8 maja Prezydent RP podpisał ustawę o zmianie ustawy Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw. Wprowadzenie nowych przepisów ma na celu doprowadzenie do surowszego i bardziej skutecznego karania kierowców uporczywie łamiących przepisy ruchu drogowego.

Najważniejsze zmiany dotyczą przepisów Kodeksu karnego i polegają na:

- zaostrzeniu odpowiedzialności karnej za czyn polegający na **spowodowaniu wypadku w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, którego następstwem jest śmierć człowieka albo ciężki uszczerbek na jego zdrowiu** – podwyższenie dolnej granicy pozbawienia wolności z **9 miesięcy do 2 lat bez możliwości zawieszenia**.

W 2015 r. na 112 wyroków w 26 wymierzono kary w zawieszeniu,

- dodaniu nowego art. 178b, który kreuje nowy typ czynu zabronionego jako przestępstwo (obecnie jest to wykroczenie) polegające na **niezatrzymaniu pojazdu i kontynuowaniu jazdy, pomimo wydania polecenia zatrzymania przez osobę uprawnioną do kontroli ruchu drogowego** – zmiana zagrożenia karą z grzywny i 30 dni aresztu na karę **od 3 miesięcy do 5 lat pozbawienia wolności**. W 2015 roku było 2,6 tys. ucieczek przed policją,
- wprowadzeniu **obowiązku orzekania przez sąd zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych** w razie skazania sprawcy za ucieczkę przed pościgiem, prowadzenie pojazdu mechanicznego pomimo cofnięcia prawa jazdy lub niezastosowanie się do orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. W 2015 r. spośród prawie 1,4 tys. osób skazanych za jazdę bez uprawnień odebranych administracyjnie, zaledwie wobec czterech orzeczono sądowy zakaz prowadzenia pojazdów.
- zaostrożeniu sankcji przewidzianej za **prowadzenie pojazdu mimo orzeczonego przez sąd zakazu**. Kierowca trafi do więzienia na okres **od 3 miesięcy do 5 lat**. Przed zmianami groziła za to kara pozbawienia wolności do 3 lat.

Dodatkowo wprowadzono zmianę Kodeksu wykroczeń polegającą na **wydlużeniu okresu przedawnienia karalności za wykroczenia z 2 do 3 lat**. W 2015 r. przedawniło się ponad 1 tys. wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji.

Inny z przepisów nowelizacji zakłada, że sądy wydając wyroki w sprawach o przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym, będą musiały **uzyskać informacje o wszystkich przestępstwach i wykroczeniach kierowców znajdujących się w centralnej ewidencji kierowców** oraz w ewidencji kierowców naruszających przepisy drogowe, prowadzonej przez policję. Obecnie sądy, orzekając w sprawie przestępstw drogowych, nie wiedzą czy podsądny popełniał wcześniej wykroczenia drogowe.

Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia.

Mariusz Godlewski, instruktor nauki jazdy w Ośrodku Szkolenia Kierowców.

Linia 175, poranek. Przystanek przy 17 Stycznia. Grupa kilkunastu (!) obcokrajowców kupuje bilety. Autobus stoi, kierowca cierpliwie bilety sprzedaje, ludziom, śpieszącym się do centrum krew się w żyłach gotuje, niektórzy wysiadają i „łapią” jadące również do centrum 188. Jeden z pasażerów nie zdzierza i pisze skargę.

Kierowca potwierdza: tak, sprzedawałem bilety. Tych obcokrajowców było kilkunastu, w końcu podzielili się na dwie grupki i druga

łatwo to powiedzieć z za biurka. Cudzoziemcy, którzy narobili ambarasu, nie znali ni w ząb polskiego, więc komunikowanie się było dosyć utrudnione.

Ileż to razy przychodzą skargi na kierowców, którzy nie chcą sprzedać biletów. – Co sobie turysta pomyśli o naszym mieście, o naszym kraju! – wołają oburzeni ludzie. – Kierowcy na liniach lotniskowych powinni być wizytówką Polski!

Kolega z linii 175 miał zapewne „z tyłu głowy” że

nabitego po uszy E-7 czy 527 w popołudniowym szczycie. Do mamusi nie dotrze, że gdy ludzie jadą, jak śledzie, dziecko może zostać strątowne.

I bądź tu mądry. Odmawiasz przewozu – zostajesz uznany za bezdusznego aroganta. Skargę masz jak w banku. Weźmiesz i stanie się coś po drodze – to już do domu puka prokurator.

Jeszcze inna sytuacja: na przystanku warunkowym widzisz staruszkę, jak macha. Robi to w ostatniej chwili.

GDY NIE MA DOBREGO WYJŚCIA...

SĄ TAKIE SYTUACJE, GDY NIE BARDZO WIADOMO, JAK POSTĄPIĆ. JAK SIĘ CZŁOWIEK NIE OBRÓCI – PLECY ZAWSZE Z TYŁU.

grupka pojechała następnym kursem – relacjonuje nasz pracownik.

Wczujmy się w jego położenie. Powinien sprzedawać bilety, czy nie?

Przepis teoretycznie jest jasny: gdy wóz ma opóźnienie powyżej trzech minut – nie. Ale w tym przypadku był o czasie. Opóźnienie zrobił dopiero podczas sprzedaży biletów. Jak miał postąpić kierowca? Powiedzieć: dość, temu panu jeszcze sprzedam, temu też, ale temu już nie?

Oczywiście mógłby ściemnić, że mu tych biletów zabrakło. Albo mógł powiedzieć: sprzedam 15 od razu za odliczoną kwotę, albo nie sprzedam w ogóle.

swoją postawą reprezentuje nie tylko Spółkę, nie tylko nasze miasto, ale i Polskę. „Jeśli odmówię sprzedaży, co oni pomyślą o Warszawie” – kołatało mu pewnie w głowie. No i bilety sprzedał. Ale skargi nie uniknął. Tak źle i tak niedobrze.

Inna sytuacja: na przystanku czekają trzy mamy z wózkami z dziećmi. Zabrać wszystkie trzy i mieć spokój, czy jednej odmówić i mieć awanturę na wozie? Która z tych trzech ma zostać na przystanku? Jak wytłumaczyć, że ze względów bezpieczeństwa wszyscy się nie zmieszczą? Mamy są przekonane, że mogą wcisnąć swój wózek w największy ścisk, nawet do

Nie dlatego, że jest złośliwa, ale że ma słaby wzrok i w ostatniej chwili zobaczyła numer linii. Masz na wozie setkę ludzi. Dasz po hamulcu – robisz zbiórkę przy tablicy. Nie dasz – to szykuj się na tłumaczenia, dlaczegoś taki bezduszny, bez serca, bez empatii i nie zabrałeś starszej pani.

Są na służbie takie sytuacje, że każde wyjście jest złe. Co byś nie zrobił – może zostać odebrane negatywnie. Nie będziemy dawać jakichś wspaniałych rad. Bo tu nie ma mądrego. Ale chętnie poczytamy o Waszych doświadczeniach.

Piszcie!
klakson@mza.waw.pl



Są w trasie każdego dnia. Wyposażeni w laptopy i aparaty fotograficzne instruktorzy Wydziału Zarządzania Przewozami naszej Spółki sprawdzają miejsca, które utrudniają życie kierowcom. A miejsc takich niestety, dostatek.

SŁAWOMIR ŚLUBOWSKI



DLA DOBRA KIEROWCÓW POPRAWIĆ. ZMIENIĆ. NAPRAWIĆ.

WERTEPY NA PRZYSTANKACH I KRAŃCACH

Przystanek Sielce 01. Przystanek Batumi 01 i 02. Tu można stracić zawieszenie, tak fatalna jest nawierzchnia. Podobnie na Goraszewskiej. Tam niedawno był remont, ale niewiele pomógł. Na Wyczółkach 02 straszą z kolei koleiny. A na Rogalińskiej 01 drzewo się tak rozrosło, że jego gałęzie trą o autobusy. Co zresztą mówić o przystankach, skoro niewiele lepiej jeszcze niedawno było na krańcach, na takim np. Witolinie. Zapadł się tam fragment nawierzchni, w wyniku czego uszkodzony został autobus nr tab. 8134. Nawierzchnia pewnie zapadła się ze wstydu, bo to doprawdy wstyd, że od miesięcy nie ma mocnego na naprawienie złego. Po licznych interwencjach naszych służb wreszcie coś się tam zaczęło dziać, podobnie jak na Sadybie, gdzie niedawno jeden z naszych pracowników skrzył nogę na wertepach.

OCZY DOOKOŁA GŁOWY

Jeśli nawet kierowca upora się z dziurami, koleinami itp. i jakimś cudem wjedzie bez

zarysowania wozu na kraniec, musi mieć oczy dookoła głowy, by nie rozjechać łączących jak święte krowy, ludzi. Dotyczy to szczególnie metra Wilanowska, gdzie ruch ogromny. Na przystanku nr 18 zamontowano wygrodzenia, żeby piesi nie skracali sobie drogi i szli do przejścia, a nie przez jezdnię. Wygrodzenie ktoś wyrwał! Ludzie dalej przechodzą między manewrującymi autobusami!

NOCĄ W OGRODZIE...

Czy nocą w ogrodzie może być przyjemnie? Pewnie tak, o ile nie jest to kraniec Ogród Botaniczny 03, gdzie panują od tygodni egipskie ciemności. Po raportach kierowców nasze służby poprosiły o pilną naprawę latarni.

NIWIDOCZNE BUS-PASY

Na Połczyńskiej od ciepłowni do Kasprzaka są bus-pasy. Wymalowano je tak niechlujnie, że już się wytarły. Problem nie jest błahy, dotyczy ośmiu linii! Wiosna w pełni, warto pomalować pasy porządnie, póki nie dojdzie do kolizji. Również nie widać bus-pasa na Kasprzaka od Orдона do przejścia

dla pieszych w kierunku alei Prymasa Tysiąclecia.

ORGANIZACJA RUCHU DO POPRAWKI

Nie tylko dziury są utrapieniem dla kierowców. Także niewłaściwa organizacja ruchu. W niektórych miejscach należałoby ją zmienić. I tak np. podczas weekendowych objazdów Nowego Świata kierowcy linii 111, 116, 180, 222 i 503 skręcają w lewo z Kruczej w aleje Jerozolimskie z lewoskrętu. I wszystko byłoby ok, gdyby nie fakt, że pas ten jest zbyt wąski. Autobusy muszą wjechać na pas środkowy. Ponieważ zielone „w lewo” nie pokrywa się z zielonym „na wprost” dochodzi do wzajemnego blokowania się pojazdów. Rozwiązanie? Zmienić oznakowanie. Poszerzyć pas do lewoskrętu.

Przykład z Pragi. Skrzyżowanie Płochocińska/Płytowa. W porannym szczycie tworzą się tam korki, w których utykają kierowcy linii 126,326, 705,734, 735,736. Wszystko przez to, że prawy pas jest tylko prawoskrętem. Dopuszczenie ruchu autobusów tym pasem na wprost zmniejszyłoby ich opóźnienia.



> UWAGA, Z KŁADKI LECI KAMIEŃ!

> 7 KWIETNIA

Na jadącego Czerniakowską 4/180 spadł kamień z kładki! Na szczęście obyło się bez większych uszkodzeń – zbita została tylko szyba wyświetlacza.

> WJECHAŁA W KOSZ, DOSTAŁA MANDAT

> 7 KWIETNIA

Na Powstańców Śląskich przy Człuchowskiej rowerzystka, która uważa, że wszystko jej wolno, przejeżdżała na rowerze przez pasy na czerwonym świetle! Przestraszyła się autobusu, skręciła gwałtownie i wyładowała...w koszu na śmieci. Nie dość, że się potłukła, to jeszcze dostała trzystuzłotowy mandat.

> POSADZIĆ ZŁODZIEJA!

> 7 KWIETNIA

Złodzieju, który ukradłeś fotel z 8/187! Obyś w więzieniu na twardej pryczy siedział! Jeśli myślisz, że nikt nie zauważył braku fotela, to się mylisz! Zauważył to, po zjeździe do Oddziału, mistrz OC.

> ZAPORA SPADA SAMA?

> 11 KWIETNIA

Panie kierowco 2/145, który o godz. 6:42 przejeżdżałeś przez tory na Chełmżyńskiej, powiedz pan prawdę, jak to było z tą zaporą, co spadła na pana autobus? Dróżnik twierdzi, żeś pan przypiracił i wjechał, jak zaporą się opuszczała. Pan mówisz, że dróżnik kłamie. No to, między nami, jak to było?

> TWOJA TWARZ (NIE) BRZMI ZNAJOMO

> 17 KWIETNIA

Kierujący linią 138 nie miał prawa jazdy. Nie miał też dowodu osobistego. Policjanci wsadzili więc delikwenta do radiowozu i zawieźli...nie, nie na komisariat, a na Oddział R-3, by dyspozytor potwierdził, że pan kierowca istotnie nazywa się tak, jak podaje, że się nazywa. Wszystko w porządku? Nie. Okazało się, że nasz bohater prowadził autobus bez prawa jazdy, bo je...zgubił.

> AWANTURNIK Z HONOREM

> 19 KWIETNIA

Najpierw po pijaku wywołał awanturę i obraził kierowcę. Ale gdy przyjechał nasz radiowóz, spokorniał i przeprosił prowadzącego. O kim mowa? O typku spod ciemnej gwiazdy, co szukał zaczepki i na Targówku zrobił awanturę kierującemu 5/527.

> PORĘCZĄ W GŁOWĘ

> 20 KWIETNIA

W 4/131 obluźowana poręcz spadła na głowę pasażerki. Na szczęście obrażenia nie okazały się groźne.

> STRACIŁ BILETY I PIENIĄDZE

> 23 KWIETNIA

Trzeba nie mieć złodziejskiego honoru, by okraść kierowcę z biletów i pieniędzy! A taki oprych trafił się w 1/742. Jak doszło do kradzieży – kronika nadzoru ruchu milczy.

> W NIEPORĘCIE NA ZAKRĘCIE

> 24 KWIETNIA

1/735 grzmotnęła w passata. Passat poleciał jak pocisk i przodem oraz bokiem walnął w ogrodzenie posesji. Trzy osoby zostały ranne, w tym nasz kierowca. Przyjechały dwie karetki i trzy wozy strażackie, by całe to nieszczęście ogarnąć.

Prowadząca osobówkę twierdzi, że miała zielone światło. Kierowca autobusu nie wie, czy miał zielone, żółte, czy może jednak czerwone.

> GROŹNY PASAŻER...

> 25 KWIETNIA

Do kierującego 10/517 przysłała po prośbie pasażerka, skarżąc się, że inny pasażer jedzie z groźnym psem bez kagańca. Zanim kierowca zdążył zainterweniować, pasażera z bardzo groźnym psem wyprosił z autobusu inny pasażer.

Szczerze mówiąc aż strach sobie wyobrazić, jak groźnie musiał ten pomocny pasażer wyglądać...

> ...I NIEROZUMNY PASAŻER

> 27 KWIETNIA

Z kolei kierującemu 4/193 trafił się jakiś wyjątkowo nierozgarnięty pasażer. Nie mógł zrozumieć, że kierowca nie otworzy

drzwi, gdy odjeżdża z przystanku i stoi w korku. Pasażer był tak zacietrzewiony, że dogonił wóz na kolejnym przystanku i zrobił awanturę.

Jak widać, nie jest prawdą, że biegi i inne ćwiczenia działają na ciało i umysł. Na ciało może tak, na umysł niezupełnie...

> JAK KIEROWCA Z KIEROWCĄ...

> 28 KWIETNIA

Co za małpiszon z kierującego osobówką, który potrafił śpieszącego się do pracy naszego kierowcę! Nasz pracownik doznał urazu kolana i po jakimś czasie został zdjęty z linii 227, którą obsługiwał, bo ból był już nie do zniesienia.

> CO MOŻNA ZNALEŹĆ NA CHODNIKU?

> 28 KWIETNIA

Jeśli tego dnia ok. 20:30 byliście na Grochowskiej w pobliżu przystanku Wiatraczna 17 i uważnie patrzyliście pod nogi, mogliście znaleźć kluczyki do leciwej już deskorolki. Kluczyki zgubił kierowca. Ale po kwadransie je znalazł. Nikt ich nie ukradł i dzięki bogu, autobus udało się uruchomić. Prascy złodzieje znajdują się na rzeczy, kto by chciał zajmować deskorolkę?

> KRWAWA ŁĄZNIA W PORANNYM 705

> 2 MAJA

Osiem foteli zalanych krwią. Podłoga we krwi. Nie, to nie opis jakichś mafijnych porachunków! To radosny majowy poranek w 2/705. Na Modlińskiej przy Konwaliowej pasażerowie zaczęli skakać sobie do oczu, a potem wzięli się za łby.

> CHCIAŁ DOBRZE, WYSZŁO JAK WYSZŁO...

> 3 MAJA

Na przystanku, nomen omen, 1000-lecia Państwa Polskiego, w rocznicę Konstytucji, kierujący 4/710 chciał podjechać jak najbliżej krawędzi chodnika, by niepełnosprawny na wózku mógł wjechać do pojazdu. Ta sztuka się udała, ale gdy autobus ruszał z przystanku, „przeszorował” o betonowe płyty. I teraz kierowca ma kłopoty. Masz miękkie serce? No to...no to dobrze.

TAK KOŃCZYŁO MZK, CZYLI KLÓTNIA O RESTRUKTURYZACJĘ



- SPRYWATYZOWAĆ NATYCHMIAST! – MÓWILI JEDNI. – POCZEKAJMY, NIE ŚPIESZMY SIĘ TAK – OPONOWALI INNI.

POCZĄTEK LAT 90-TYCH TO CZAS WIELKIEJ DYSKUSJI O PRZYSZŁOŚCI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ I DECYZJI, KTÓRE NA WIELE, WIELE LAT JĄ ZMIENIŁY. NIC JUŻ NIE BYŁO TAKIE SAMO. PRZESTAŁO ISTNIEĆ MZK, BĘDĄCE SYMBOLEM KOMUNIKACJI. OPISUJEMY, JAK DO TEGO DOSZŁO I STAWIAMY PYTANIE: CZY DOJŚĆ MUSIAŁO?

W początkach lat 90-tych, wielu ówczesnych decydentów widziało „uzdrowienie” gospodarki miejskiej, w tym komunikacji zbiorowej, przede wszystkim poprzez jej prywatyzację i wprowadzenie konkurencji. Miał to być cudowny lek na usunięcie wszelkich bolączek, jakie je trapiły. Braku nowego taboru, złe zarządzanie, brak części zamiennych, itd.

Poszukiwaniem „leków uzdrawiających” zajęło się powołane w styczniu 1990 roku Ministerstwo Przekształceń Własnościowych. Tylko w okresie 1990–91 z inicjatywy Ministerstwa przekształcenia objęły ponad 1700 firm państwowych w Polsce (21 procent ogółu przedsiębiorstw)¹. Wśród nich znalazły się Miejskie Zakłady Komunikacyjne. Jednak do przeprowadzenia pełnej restrukturyzacji potrzebne były analizy, opracowania i konkretne

projekty, których podobno w Polsce nie można było zrobić ze względu na brak doświadczeń i odpowiedniej wiedzy. Sięgnięto zatem po wzorce brytyjskie. Projektem i raportem o możliwościach restrukturyzacji i późniejszej prywatyzacji MZK zajęła się brytyjska firma „Drawlane” (pisaliśmy o tym w poprzednim odcinku – 54).

WRZENIE PO RAPORCIE

Po publikacji brytyjskiego raportu firmy „Drawlane” pod koniec stycznia 1993 roku, zawrzało nie tylko w samym MZK, ale i w mieście. Rozpętała się prawdziwa burza dyskusji, polemik na różnych szczeblach decyzyjnych, które miały odpowiedzieć na pytania: „co dalej, nie dzielimy, dzielimy a jak już, to jak, itd. Niektóre z nich kończyły się powstawaniem kolejnych raportów, opinii a inne nawet groźbą strajków załogi MZK, która nie akceptowała likwidacji części zajezdni autobusowych i tym

samym zmniejszeniem zatrudnienia czy obniżeniem płac proponowanych przez brytyjską firmę. Również propozycje zawarte w raporcie nie do końca satysfakcjonowały ówczesną dyrekcję MZK, gdyż wiele z pomysłów było nie do zrealizowania przy ówczesnych przepisach prawnych, a to przekreślało szybką restrukturyzację przedsiębiorstwa, na którą czekało miasto chcąc uwolnić się częściowo od ponoszonych kosztów na komunikację miejską, a szczególnie powołany, jakby nieco przed czasem, ZTM.

Sytuacja stawała się coraz bardziej patowa i trudna, a czas nie pozwalał na szukanie innych, satysfakcjonujących wszystkie strony rozwiązań.

SPÓR EKSPERTÓW

6 marca 1993 roku odbyła się konferencja, która miała dać odpowiedzi na wiele pytań i pogodzić skłócone ze sobą strony. Uczestni-

czyli w niej przedstawiciele ośrodków naukowych, samorządu m.st. Warszawy, dyrekcji przedsiębiorstw komunalnych, w tym MZK, rad pracowniczych, związków zawodowych i nowopowstała funkcjonująca od roku, dyrekcja ZTM.² Konferencja o tyle ciekawa, że z jednej strony miała dać odpowiedź na pytanie: „jaka ma być warszawska komunikacja, sprywatyzowana, samorządowa czy inna, a z drugiej „przyklepać” rozpoczęty już m. in. przez miasto, podział MZK wydzieleniem z niego z dniem 1 stycznia 1992 roku - ZTM.

Nie sposób przytoczyć wszystkich wypowiedzi, szczególnie uznanych autorytetów naukowych, wygłoszonych na konferencji, ale warto przedstawić, choć częściowo dwie z nich, ukazujące zupełnie różne bieguny pojmowania problemu. Kazimierza Kuliga, ówczesnego dyrektora ZTM-u, zbieżną w wielu elementach z brytyjskim raportem i opinią pełnomocnika ministra ds. restrukturyzacji mienia m. st. W-wy w Ministerstwie Przekształceń Własnościowych oraz przeciwstawnej - prof. Mariana Rataja³ - specjalisty i znawcy komunikacji miejskiej.

Podczas konferencji dyrektor ZTM stwierdził: „Ustawa samorządowa z 1990 r. przerzuciła cały ciężar prowadzenia komunikacji miejskiej na samorząd, co nie odpowiada praktyce zachodniej EWG. Właściwe funkcjonowanie komunikacji miejskiej, będące warunkiem funkcjonowania całego organizmu miejskiego, jest sprawą wysoce delikatną - każde pogorszenie poziomu usług jest niebezpieczne. Stąd propozycja ZTM licencjonowania podmiotów prywatnych (w sensie kontroli ich działalności). Przy prywatyzacji części usług ogólna polityka i nadzór muszą być zastrzeżone dla władz miasta (w szczególności układ komunikacyjny i taryfy)”.

Natomiast Marian Rataj w swojej wypowiedzi stwierdził: „Przykłady prywatyzacji komunikacji miejskiej świadczą o częściowej możliwości prywatyzacji tylko komunikacji autobusowej (i to zwłaszcza na liniach podmiejskich i regionalnych), o konieczności stosowania przetargów. Świadczą również o negatywnych skutkach oddawania taboru w dzierżawę podmiotom prywatnym.”

Również wypowiedział się przeciwko zbyt daleko idącej deregulacji, prowadzącej do chaosu komunikacyjnego „ze względu na brak skoordynowanych rozkładów jazdy i regulacji

taryf przewozowych”.

Co ciekawe, wiele z powyższych wniosków profesora zostało jakby w późniejszym czasie „niezauważonymi” a szczególnie o nieoddawaniu taboru w dzierżawę, co niestety miało później miejsce i zakończyło się niemłą i kosztowną „lekcją z prywatyzacji”.

Pokłosiem konferencji była kolejna ekspertyza i opinia w sprawie prywatyzacji MZK stworzona przez profesora Rataja, tym razem dla związków zawodowych działających w MZK. Zawarto w niej wiele ciekawych wniosków i prognoz, które sprawdziły się wiele lat później a ich następstwa do dziś stanowią niemały problem do rozwiązania. Np., jakim sposobem ponownie przyciągnąć mieszkańców do transportu miejskiego. Oto kilka z nich: „Prywatyzacja założona a priori, jako jedyny sposób usprawnienia komunikacji w stolicy, nie ma uzasadnienia. Światowe tendencje tę tezę potwierdzają. W poradach dla krajów socjalistycznych krajów EWG wygłoszonych w Budapeszcie w 1992 roku w sprawie komunikacji miejskiej można przeczytać: - Deregulacja i prywatyzacja w EWG były pomyślane, jako sposób poprawy obsługi transportowej ludności przy niższych kosztach i wzroście przewozów pasażerskich. Wyniki osiągnięte w EWG do 1991 roku, wskazują, że usługi uległy pogorszeniu i w dłuższym okresie komunikacja zbiorowa będzie wymagała coraz większego dofinansowania przez samorządy lokalne. Tymczasem udział dotacji w finansowaniu warszawskiej komunikacji zmniejszył się od 1982 do 1992 roku z 82 do 26 procent.

Z praktyki światowej nie można wyciągnąć wniosku o lepszej sprawności prywatnej komunikacji miejskiej. Tym bardziej, że z pogorszeniem jakości usług zwiększa się nie tylko popyt na większe wykorzystanie prywatnych samochodów osobowych, ale także ich liczba, która „wylewając” się na ulice przyczyni się do dalszego spowolnienia komunikacji miejskiej, a tym samym kolejnym pogorszeniem jakości usług. Większa ilość samochodów osobowych zmniejsza popyt na komunikację zbiorową.”

MZK CZAS ZLIKwidować

Patrząc na powyższe: czyż nie można dzisiaj stwierdzić, że były to wówczas naprawdę wizjonerskie prognozy, że byliśmy zbyt skromni i nie docenialiśmy opinii naszych fachowców?

Jednak czas biegł nieubłaganie i zgłaszane wnioski, aby spowolnić proces restrukturyzacji, celem lepszego przygotowania się do niego o 2 lata, zostały zlekceważone. Szczegółowe opinie, wyliczenia a nawet gotowe projekty restrukturyzacji MZK trafiły pod koniec maja 1993 roku do wszystkich decydentów m. in. Ministerstwa Przekształceń odpowiedzialnego za przekształcenia w m. st. W-wie, Rady Warszawy i Zarządu Miasta. Ostateczną decyzję o sposobie restrukturyzacji MZK miała podjąć Rada Miasta. W czerwcu 1993 roku powstał projekt uchwały o podziale przedsiębiorstwa na: Miejskie Zakłady Autobusowe i Miejskie Zakłady Tramwajowe (MZT), który 19 lipca został ostatecznie przegłosowany przez Radę Warszawy, stając się prawnym dokumentem zamykającym historię MZK. Wykonanie uchwały miało nastąpić z dniem 1 stycznia 1994 roku. Do tego czasu miały być przygotowane w MZK wszelkie niezbędne dokumenty. Jednak pierwszy termin podziału - 1 stycznia, upadł, gdyż organizacje związkowe wystąpiły na drogę sądową zaskarżając podział, ale pod koniec lutego 1994 doszło do porozumienia pomiędzy związkowcami, dyrekcją MZK i wiceprezydentem Warszawy Rafałem Maliszewskim i ostatecznie z dniem 1 marca przestało istnieć MZK. Ich miejsce zajęły Miejskie Zakłady Autobusowe i ostatecznie przemianowane MZT na Tramwaje Warszawskie.

Jednak sam podział nie był przysłówiowym „dotknięciem czarodziejskiej różdżki”, „uzdrowieniem” mającym poprawić warszawską komunikację z dnia na dzień, jak oczekiwali tego mieszkańcy, radni, itd. To był dopiero początek trudnej, mozolnej drogi restrukturyzacji z wieloma niewiadomymi.

1. Małgorzata Wiśnicka-Hińczka - „Prywatyzacja przedsiębiorstw państwowych w Polsce” - Kancelaria Sejmu - Biuro Studiów i Ekspertyz - Wydział Analiz Ekonomicznych i Społecznych - Raport nr 27 - listopad 1992

2. „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” - Rok LV - zeszyt 3 - 1993, art. „Sprawozdanie z konferencji społeczno-naukowej: „Prywatyzacja w procesie reformowania gospodarki samorządowo-komunalnej” - Warszawa 6 marca 1993 roku.

3. Marian Rataj - (1925 - 1999) prof., dr. hab. W latach 1952-1954 pracował w Ministerstwie Gospodarki Komunalnej, a od 1954 roku w Zakładzie Komunikacji Miejskiej Instytutu Gospodarki Komunalnej, następnie Instytutu Kształtowania Środowiska i jako profesor Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej. Kierował pracami zespołów autorskich opracowujących koncepcje rozwoju systemów transportu dla kilkunastu miast. Od 1990 roku prace badawcze koncentrowały się wokół problemów prawnych transportu w miastach krajów EWG i na zagadnieniach przekształceń prawno-organizacyjnych komunikacji miejskiej w Polsce, programowaniu rozwoju transportu miejskiego i jego finansowaniu. Opublikował ponad 300 monografii, studiów, rozpraw naukowych.



SPECE OD WIELKICH ZAKUPÓW

ZAJMUJĄ NIEWIELKI FRAGMENT NIEPOZORNEGO BUDYNKU PRZY ULICY WŁOŚCIAŃSKIEJ. DO TEGO RÓWNIE NIEPOZORNE MAGAZYNY NA ODDZIAŁACH. MIMO TO MOŻNA ICH PORÓWNAĆ DO WIELKIEGO HIPERMARKETU MAJĄCEGO OGROMNY ASORTYMENT, BEZ KTÓREGO CAŁA SPÓŁKA W JEDNEJ CHWILI BY STANĘŁA. TO NASZ WYDZIAŁ LOGISTYKI.

Na początek, zanim przejdziemy do ludzi trzeba przytoczyć astronomiczne liczby. Co roku dostarczają na zakłady 35 milionów litrów oleju napędowego i tysiące litrów płynów eksploatacyjnych. Katalog części zamiennych, które muszą zapewnić do autobusów liczy 54 tysiące pozycji. Do tego kolejnych 16 tysięcy pozycji innych materiałów: od papieru toaletowego, długopisów po telefony i czajniki. Do tego opony (nawet trzy tysiące rocznie) i mundury (3,5 tysiąca kompletów). Nie zapomnijmy o zakupach okazjonalnych, w które wchodzi na przykład rośliny ogrodowe. Prawda, że wielkie sieci handlowe powinny się przy nich ze wstydem schować? A z kolei my, bez ich pomocy, siedzielibyśmy w samej bieliźnie i jeździlibyśmy nie autobusami, ale patykiem po piasku...

Gigantyczną pracę wykonuje zespół 98 osób, którym szefuje Mirosław Pietruszka i jego zastępca Dariusz Marcinow (niektórym osobom znany pewnie bardziej jako wielokrotny król strzelców piłkarskiej ligi MZA). W czterech magazynach oddziałowych pracuje po 11 osób (na „Kleszczowej” wyjątkowo o jedną osobę mniej) reszta zespołu znajduje się w magazynie centralnym na Włociańskiej oraz biurach branżystów w głównej siedzibie spółki.

Mirosław Pietruszka bardzo chwali pracowników magazynów, których praca diametralnie zmieniła się w ostatnich latach. – Na tych ludziach spoczywa ogromna odpowiedzialność. To nie jest robota magazyniera, który podaje z półki towar, jak wiele osób przyzwyczało się ich oceniać – tłumaczy. – Praca w magazynie oznacza dziś konieczność znakomitej znajomości wielu programów komputerowych. Do tego odpowiedzialność finansowa do pięciu milionów złotych, pełnomocnictwa zarządu do reprezentacji firmy w Izbie Celnej. Magazyny zmieniają się na miarę czasów,



Oto dzielna załoga: Romuald Bęcała kier. mag. 671, Dorota Śliwka, Mariusz Walencki, Andrzej Paduch, Sławomir Sinkiewicz, Grzegorz Papiewski, Mirosław Krynicki

część zatrudnionych tam osób ma już skończone licencjaty na wyższych uczelniach. Tylko przy takiej organizacji pracy można sobie poradzić z bieżącym zapotrzebowaniem firmy. Na 1366 autobusów posiadanych przez MZA, aż 1220 codziennie wyjeżdża na miasto. To oznacza, że autobusy muszą być naprawiane błyskawicznie. – Kiedyś standardowo części były zamawiane w ciągu czternastu dni. Teraz nawet te najrzadsze, sprowadzane z różnych krajów Europy musimy mieć w ciągu maksimum czterech dni – mówi Dariusz Marcinow. – To praca w ogromnym napięciu, ale dajemy radę. Pracownicy zdają sobie sprawę, że bez ich zaangażowania firma stanie. Jako przykład Pietruszka i Marcinow podają przykład niepozornego płynu Ad Blue. Na brak oleju zawsze można jakoś poradzić, tankując chociażby na stacji benzynowej. Bez Ad

Blue autobus po prostu staje i koniec. A trzeba pamiętać, że tego płynu nie da się po prostu podwieźć bo jest bardzo żrący. Logistyka musi każdy szczegół przewidzieć.

W codziennej pracy bardzo pomaga też nowatorski system zamówień wymyślony przez specjalistów z Wydziału Logistyki. – Pyta o niego wiele polskich miast, z których przyjeżdżają pracownicy przedsiębiorstw komunikacji miejskiej i uczą się naszych rozwiązań – mówi Michał Mańczak, jeden z autorów systemu.

Nad sprawną logistyką firmy działa centrala wydziału przy Włociańskiej. W magazynach coraz częściej zdarzają się ludzie z licencjatem, tutaj są z kolei posiadacze czterech a nawet pięciu fakultetów. Tylko tacy specjaliści mogą ogarnąć prawie czterdzieści tysięcy faktur rocznie i kilkuset dostawców spośród któ-





rych trzeba wybrać najtańszych i najlepszych, a jednocześnie pilnować jakości i terminowości dostaw.

- Radzimy sobie - mówią zgodnie. - Niejedna firma, która sobie nas zlekceważyła musiała potem sięgać głęboko do kieszeni, żeby płacić nawet dziesiątki tysięcy złotych kar.

Co jeszcze można powiedzieć o Wydziale Logistyki? - Chciałoby to, że dodatkowo prowadzimy biuro rzeczy znalezionych - mówi kierownik Pietruszka. To do nas spływa większość przedmiotów zgubionych przez pasażerów w komunikacji miejskiej.

Faktycznie, wielki pokój na Włociańskiej administrowany przez Grażynę Jaros wypełniony jest plecakami, torbami, parasolkami, rękawiczkami. Zdarzają się też poważniejsze zguby jak telefony czy laptopy. Wtedy pracownicy logistyki wspólnie z kolegami z informatyki zamieniają się w detektywów i poszukują, najczęściej skutecznie, roztargnionych właścicieli.

RZĄD I OD DOŁU OSOBY OD LEWEJ:

Ewa Dydecka, Katarzyna Zwolińska, Stanisław Skalski, Anna Wilk, Grażyna Jaros, Bożena Kurcweil, Beata Trocka, Marek Morawiec

RZĄD DRUGI OD DOŁU OD LEWEJ

Piotr Sufczyński, Grażyna Woźniczka, Paweł Dąbrowski, Andrzej Steckiewicz, Ewa Czyżewska, Michał Mańczak, Marcin Spryszyński, Waldemar Brzezik

RZĄD TRZECI OD DOŁU OD LEWEJ

Dariusz Jabłoński, Dariusz Owsianka, Krzysztof Kłos, Waldemar Rak, Małgorzata Krysmann-Puławska, Jarosław Wójcik, Paweł Reszczyński

POWYŻEJ TRZECIEGO RZĘDU OD LEWEJ

Krzysztof Słomiński, Andrzej Jackowski, Waldemar Kozłowski, Mirosław Pietruszka, Piotr Żak, Dariusz Marciniow

Zamieszczamy tekst naszego Kolegi Łukasza Kanteckiego, który majowy weekend postanowił spędzić aktywnie. Czekamy na Wasze materiały, będziemy je publikować.

GDY POD STOPAMI TYLKO POWIETRZE

Cóż to takiego? Powietrzne drogi poprowadzone pionowymi ścianami czy też górskimi grzbietami. Powietrzne dlatego, bo najczęściej ma się pod stopami powietrze. Można powiedzieć że jest to etap przejściowy pomiędzy górskim trekkingiem a wspinaniem. Wzdłuż całej żelaznej drogi poprowadzona jest stalowa lina, do której wpinamy się swoją lonżą i w zasadzie możemy czuć się bezpiecznie. W czasie wojny takie drogi były wytyczane dla żołnierzy, którzy zajmowali wysoko położone stanowiska bojowe i stamtąd bronili granic.

My jednak nastawieni pokojowo, szukaliśmy wrażeń estetycznych. Jednak pierwsza ferrata zgotowała nam zimny prysznic - nie czas podziwiać widoki, kiedy trzeba uważać na każdy krok. Zaczęło się niewinnie od chybliwego wiszącego mostku, który jakoś przeszliśmy. Później trzeba było oddać 2-metrowy skok pomiędzy dwoma ścianami gdzie w dole 30 metrów niżej płynął potok. Oczywiście cały czas jest pełna asekuracja z lonży ale emocji nie brakuje. A jako wisienka na torcie dosłowny prysznic, czyli przejście pod wodospadem. Woda wlewa się za kołnier, spływając przez całe ciało aż do butów. Ciepła nie była, za to bardzo mokra. Całe szczęście, że świeciło słońce, ale po takim początku nabraliśmy respektu i z obawą patrzyliśmy na kolejne dni chodzenia po okolicznych żelaznych drogach. Na szczęście okazało się, że już nic gorszego nas nie może spotkać i jak to w życiu bywa okazało się że to pierwsze przejście okazało się być tym najtrudniejszym.

W POLSCE DŁUGI WEEKEND MAJOWY CZYLI ZIMNO, MOKRO I PADA. PRZYNAJMNIEJ TAK WYNIKAŁO Z PROGNOZ, A JAK BYŁO TO NIE WIEM, BO UCIEKLIŚMY Z ŻONĄ I GRUPKĄ PRZYJACIÓŁ NA POŁUDNIE TAM GDZIE ZACZYNAJĄ SIĘ ALPY. TAM TEŻ ZACZĘŁA SIĘ NASZA PRZYGODA Z VIA FERRATAMI, CZYLI ŻELAZNYMI DROGAMI.

Ponieważ via ferraty na których byliśmy są blisko cywilizacji, była też okazja do zwiedzenia kilku austriackich miast. Jedno z nich - Hallstatt wydało się szczególnie osobliwe. Z jednej strony zachwyca turystów tak bardzo, że Chińczycy zbudowali jego kopię, a z drugiej musi się tam żyć bardzo ciężko. Domy zbudowane są na zboczu, dosłownie jeden nad drugim, a uliczki są tak wąskie, że można się do nich dostać najwyżej rowerem. No i do tego codziennie tłumy turystów fotografujących niecodzienne budynki razem z oknami i tym co przez nie widać. Na jednym niezwykle budynku którego całą ścianę zdobi kunsztownie przycięte drzewo była nawet tabliczka z zakazem fotografowania. Jednak w normalnych miasteczkach Austrii życie toczy się bardzo spokojnie. Ludzie wydają się naprawdę życzliwi. Nikt na nikogo nie trąbi, o czym przekonałem się raz na parkingu pod sklepem. Zagapiłem się, a auto po prostu stało i czekało aż się ruszę.

Jeżeli chodzi o spanie to dobrą opcją jest namiot. Za spanie nie zapłacimy wtedy więcej jak w Polsce, a campingi są świetnie przystosowane. Znajdziemy na nich czyste toalety i zadbane prysznice oczywiście z ciepłą wodą. A do tego podłozę jest tak przygotowane, że nie ma tam mrówek.

ŁUKASZ KANTECKI, R-1



Fot. Kuba Mister

PANIE WŁODKU, TAK! RUMUNIA JEST PIĘKNA



I KTO POWIEDZIAŁ, ŻE ŻYCIE EMERYTA TO SKWEREK, KAPCIE I GAZETY? WŁODZIMIERZ MARKOWICZ Z R-2 KLESZCZOWA, O KTÓRYM PISALIŚMY W POPRZEDNIM NUMERZE, ŚWIEŻO UPIECZONY „STYPENDYSTA ZUS” RUSZYŁ NA PODBÓJ RUMUNII, PRZESŁAŁ NAM SYMPATYCZNY TEKST I KILKANAŚCIE ZDJĘĆ, Z KTÓRYCH MOGLIŚMY WYBRAĆ NIESTETY, TYLKO NIELICZNE. A OTO TEKST WŁODKA! DRUKUJEMY BEZ WIĘKSZYCH ZMIAN.

Korzystając z długiego majowego weekendu wybraliśmy się z grupą sprawdzonych wycieczkowiczów śladami Dracula do Rumunii. Dreszcz horroru chyba wisiał nad nami, ponieważ tempo wyprawy było ekspresowe. Zupełnie jakby okryty złą sławą książkę gonił nas po Siedmiogrodzie. Warto było jednak odkryć urocze miasta zaskakujące spokojem, czystością, pięknem architektury i życzliwymi ludźmi. Baza noclegowa dobrej klasy i smaczne jedzenie nie nadszarpnęły budżetu. Z wyjątkiem „palinki” (tutejszej śliwownicy), której degustacja chroni przed demonami i złymi duchami grasującymi od wieków po Transylwanii. Rumuni to bardzo religijny naród władający pięknym językiem podobnym do włoskiego, który przetrwał od czasów podboju tych ziem (zwanym wtedy Dacją) przez cesarza Trajana na początku II wieku naszej ery. Mylenie ich z ludnością pochodzenia cygańskiego świadczy o ignorancji i nie jest mile widziane. Każdemu polecamy zobaczyć miasta Oradea, Timisoara, Brasow, Shigishoara, uzdrowisko Baie Herculane, pałac Peles i oczywiście Bukareszt. Godny polecenia jest także rejs statkiem po Dunaju przez Żelazne Wrota,





– **Pracowałem w wielu miejscach i o dziwo od samego początku jako element mojego stanowiska występowało słowo „główny”** – śmieje się Skalski.

Faktycznie jako absolwent technikum im. Stefana Starzyńskiego przy dawnej alei Stalingradzkiej dostał pierwszą pracę na etacie głównego technologa w Instytucie Mechaniki Precyzyjnej przy Duchnickiej. Później był główny konstruktor w warsztatach szkolnych macierzystego technikum, główny mechanik w szkole przy Włociańskiej.

PIERWSZA ZASKAKUJĄCA INFORMACJA – MIMO ŻE PRZYGODĘ Z AUTOBUSAMI ROZPOCZYNAŁ JESZCZE W DEKADZIE GIERKA, TO NIE JEST „DZIECKIEM MZK”. NIE KOŃCZYŁ SZKOŁY PRZYKŁADOWEJ, NIE BYŁ TU NA PRAKTYKACH. JEHO MAŁA OJCZYZNA JEST GDZIE INDZIEJ – TO „CHŁOPAK Z POWĄZEK”. WARSZAWSKA KOMUNIKACJA SKUSIŁA GO DOPIERO TO KILKU LATACH STAŻU W INNYCH FIRMACH.

ADAM STAWICKI

tobusów Spółki oraz nadzorem nad magazynami. Bogaty życiorys wzbogacił na początku lat dziewięćdziesiątych, kiedy wraz z kolegą został wysłany do Szwajcarii po trolejbusy mające wzmocnić rozpadający się tabor z oddziału w Piasecznie.

– Trolejbusy z Saint Gallen były już wiekowe, ale i tak prezentowały się lepiej niż posiadane przez nas wcześniej rosyjskie „Ziutki”. Dostaliśmy je za darmo, zapłaciliśmy tylko za części zamienne – mówi

NIE JESTEM „DZIECKIEM MZK”

Wreszcie przyszedł rok 1980 i stanowisko, a jakże... głównego konstruktora w biurze konstrukcyjnym MZK przy Włociańskiej. Tam znalazł się w zespole, który zaprojektował m.in. pogotowie techniczne Jelcz PAT czy hamownię silników na oddziale T-4. Jak mówi, wtedy biuro konstrukcyjne miało masę roboty, ponieważ do żadnych autobusów nie było części zamiennych. Trzeba je było samemu zaprojektować i wyprodukować. Gdyby chcieli zamówić je na przykład na Węgrzech musieliby to zrobić z dwuletnim wyprzedzeniem. Tak działała gospodarka centralnie planowana.

– **Później przyszedł czas, kiedy dla odmiany byłem „zastępowym”** – mówi Skalski i wzdając moje zawahanie w oczach wyjaśnia hasło z żargonu mzk-owskiego. – **Zostałem zastępcą kierownika najpierw oddziale T-4, później na zajezdni „Stalowa” i na „Kleszczowej”.**

Później był jeszcze etap pracy na Senatorskiej i powrót na Włociańską do Wydziału Logistyki gdzie jako oczywiście główny specjalista zajął się kwestiami ogumienia i paliwa dla au-



i wspomina dalej – To był dla nas wtedy inny świat. Dogadaliśmy się ze Szwajcarami w pięć minut, ale przeciągnęliśmy delegację o dwa dni, żeby chociaż trochę zobaczyć ten kraj.

Jak mówi najtrudniej będzie mu się przestawić na inny tryb pobudki.

Teraz nawet kiedy nie

idzie do pracy budzi się przez piątą rano. Po wielu latach takiego wstawania nie musi nawet patrzeć na zegarek. Czas rozpoznaje po natężeniu ruchu samochodów na pobliskiej Powązkowskiej. Kiedy robi się głośniejsze, wie że czas do pracy. Podaje przykład znajomego z Powązek, który wyszkolił się jeszcze bardziej. Nigdy nie miał budzika – otrzeźwienie przynosił mu zgrzyt pierwszej „ósemki” zwracającej na pętli tramwajowej przy Powązkowskiej.

Co wspomina najlepiej z lat pracy w warszawskiej komunikacji? Zdecydowanie atmosferę na Senatorskiej. – **Kto pracował tam w latach osiemdziesiątych będzie wiedział o mi chodź** – kończy i uśmiecha się enigmatycznie.

Aby umowa darowizny była ważna powinna być zawarta w odpowiedniej formie. Zgodnie z art. 890 § 1 kodeksu cywilnego oświadczenie darczyńcy wymaga formy aktu notarialnego. Oznacza to, że darczyńca powinien wyrazić chęć przekazania darowizny u notariusza, a ten powinien sporządzić treść umowy. Nie oznacza to jednak, że gdy nie dochowamy tej formy darowizna nigdy nie będzie ważna. Gdy sporządzimy umowę darowizny rzeczy ruchomej samodzielnie to umowa ta stanie się ważna, jeżeli przyrzeczone świadczenie zostanie spełnione (np. samochód zostanie obdarowanemu przekazany).

Przykład: 11 maja 2017 sporządzamy umowę darowizny samochodu w zwykłej formie pisemnej (umowę sporządzamy w całości ręcznie lub np. na komputerze, na maszynie, ale z własnoręcznymi podpisami stron). Z treści umowy wynika, że samochód zostanie przekazany obdarowanemu 13 maja 2017. Umowa w momencie jej zawarcia (tj. 11 maja 2017) nie będzie ważna. Jeżeli darczyńca spełni swoje zobowiązanie, tj. 13 maja 2017 przekaże samochód obdarowanemu, umowa stanie się ważna przez sam fakt jej wykonania. W ten sposób prawo pozwala na zawarcie umowy w prostszy i mniej sformalizowany sposób. Należy pamiętać, że ten prostszy sposób zawarcia umowy darowizny nie dotyczy np. nieruchomości (art. 890 § 2 kodeksu cywilnego).

Niemniej należy pamiętać, iż zawarcie umowy w formie aktu notarialnego jest bezpieczniejsze dla stron umowy i warto z tej formy korzystać. Ma to znaczenie także przy obowiązkach formalnych związanych z opodatkowaniem.

Jak odwołać darowiznę?

Jeżeli uznamy, że popełniliśmy błąd przekazując darowiznę, możemy ją odwołać. Jednak zwrotu darowizny możemy zażądać tylko w dwóch sytuacjach:

Darowizna nie została jeszcze przekazana, czyli w naszym przykładzie np. 12 maja 2017 – darowizna może zostać odwołana, jeżeli od dnia zawarcia umowy stan majątkowy darczyńcy uległ takiemu pogorszeniu, że przekazanie darowizny spowoduje,

JA CI JESZCZE PODARUJĘ!

CHCESZ COŚ KOMUŚ PODAROWAĆ. JAK TO ZROBIĆ, BY WSZYSTKO BYŁO ZGODNIE Z PRAWEM? A CO, JEŚLI SIĘ ROZMYŚLIŁEŚ I JEDNAK NIE DASZ SWOJEMU ZNAJOMEMU OBIECANEMU SAMOCHODU, CZY ZEGARKA? A JEŚLI OBDAROWANY ZNAJOMY OKAZAŁ SIĘ NIEWDZIĘCNIKIEM, CZY MOŻESZ ZABRAĆ TO, COŚ DAŁ?

że nie będzie on w stanie się utrzymać. Oznacza to, że pogorszenie sytuacji majątkowej darczyńcy upoważnia go do zmiany decyzji w zakresie przekazania darowizny. Darowizna została już przekazana, czyli w naszym przykładzie np. 18 maja 2017 – darowizna może zostać odwołana, jeżeli obdarowany dopuścił się względem darczyńcy rażącej niewdzięczności. Rażąca niewdzięczność to pojęcie niedookreślone, jednak najczęściej kryje się pod nim negatywne zachowanie skierowane przeciwko darczyńcy bezpośrednio lub nawet pośrednio. Każde zachowanie krzywdzące darczyńcę może zostać zakwalifikowane jako rażąca niewdzięczność i może upoważniać go do żądania zwrotu darowizny. Za rażącą niewdzięczność zostanie uznane: popełnienie przestępstwa przeciwko życiu, zdrowiu lub czci albo przeciwko majątkowi darczyńcy (czyli pobicie darczyńcy, znieważanie darczyńcy, oszustwo czy też kradzież na szkodę darczyńcy), naruszenie przez obdarowanego obowiązków wynikających ze stosunków rodzinnych łączących go z darczyńcą (brak udzielania pomocy darczyńcy, nieodwiedzanie darczyńcy), naruszenie obowiązku wdzięczności, odmówienie pomocy

w chorobie, odmowa pomocy osobom starszym oraz rozpowszechnianie uwłaczających informacji o darczyńcy. Ponieważ umowa darowizny rodzi etyczny obowiązek wdzięczności po stronie obdarowanego ustawodawca uznał, że brak wdzięczności jest wystarczającym powodem do odwołania darowizny. Dla odwołania darowizny przez darczyńcę nie jest przewidziany żaden termin, a zatem możemy to zrobić w każdym czasie.

Przebaczyłeś? Nie zabierzesz!

Są jednak sytuacje, w których pomimo stwierdzenia rażącej niewdzięczności po stronie obdarowanego darowizny nie można odwołać. Dzieje się tak w sytuacji, gdy darczyńca przebaczył obdarowanemu. Przebaczenie w świetle prawa wymaga spełnienia dwóch warunków. Przede wszystkim darczyńca musi mieć dostateczne rozeznanie, co do zakresu rażącej niewdzięczności, tj. musi wiedzieć o wszystkich jej przejawach. Ponadto darczyńca musi dokonać aktu przebaczenia w pełni świadomie.

Przykład: obdarowany ukradł darczyńcy drogi zegarek do czego się przyznał i uzyskał przebaczenie. Nie wspomniał jednak darczyńcy, iż w tym samym czasie napisał kilka anonimowych donosów zawierających nieprawdziwe informacje dotyczące darczyńcy do Urzędu Skarbowego. Takie przebaczenie nie będzie skuteczne, bowiem darczyńca przebacząc obdarowanemu nie działał w pełni świadomie, nie miał wiedzy na temat wszystkich negatywnych zachowań obdarowanego. Gdyby darczyńca wiedział o anonimowych donosach być może nie przebaczyłby obdarowanemu.

A co w sytuacji gdy nasz przykładowy darczyńca nie zdążył odwołać darowizny przed śmiercią? Kierując się zasadą słuszności ustawodawca dał w takiej sytuacji

prawo do odwołania darowizny spadkobiercom darczyńcy. W naszym przykładzie jeszcze za życia darczyńcy obdarowany był rażąco niewdzięczny (ukradł mu zegarek i pisał donosy), dlatego też w terminie roku od dnia, kiedy spadkobierca (np. syn darczyńcy) dowiedział się o tych negatywnych zachowaniach może on darowiznę odwołać. Warto zwrócić uwagę na fakt, iż roczny termin biegnie nie od dnia kradzieży zegarka czy wysłania donosów, ale od dnia, kiedy spadkobierca zmarłego darczyńcy dowiedział się o tych zdarzeniach.

Po trzecie darowizna podlega opodatkowaniu podatkiem od spadków i darowizn ustanowionym ustawą z 28 lipca 1983 r. o podatku od spadków i darowizn. Wysokość podatku waha się od 3% do 20% w zależności od tego pomiędzy kim dokonywana jest darowizna oraz czy dochowaliśmy wszelkich formalności z nią związanych. Pod pewnymi warunkami darowizna może być częściowo lub całkowicie zwolniona od podatku. Ponieważ temat ten zasługuje na szczególną uwagę rozwiemy go w kolejnym numerze.

Kursuje na linii 52 i łączy Brighton z pobliskim Woodingdean. Operatorem jest firma „The Big Lemon” (Wielka Cytryna).

Cytrynowy „e-bus” pierwotnie był typowym, małym, angielskim autobusem „Optare Solo” 920SL przeznaczonym do obsługi krótkich połączeń lokalnych z typowym silnikiem diesla. Po przeróbce, nową jednostką napędową jest silnik elektryczny o mocy 120 kW, zaprojektowany i wyprodukowany przez



AUTOBUSY NAPĘDZANE SŁOŃCEM

firmę „Magtec” do którego energię elektryczną dostarczają baterie litowo-żelazowo-fosforanowe lub wymiennie LPO4. Łączna pojemność akumulatorów to 133 kWh. Autobus jest ładowany prądem generowanym przez panel słoneczny o mocy 21 kW na dachu zajezdni, który ładuje dużą baterię – tzw. magazyn energii, a ten z kolei ładuje akumulator pojazdu przez noc. Część urządzeń elektrycznych (wyświetlacze kierunkowe, kontrolki w pulpicie kierowcy, itd.) jest zasilana z baterii umieszczonych na dachu autobusu. Zasięg na jednym ładowaniu wynosi ok. 200 km.

Po zakończeniu pracy autobus powraca do zajezdni i jest ładowany za pomocą dwóch 32-stopniowych, trójfazowych ładowarek. Działają one przy 415 woltach, które są szybsze niż system 240volt, ale nie tak szybkie, jak - szybka ładowarka. Obecnie szczytowa wydajność systemu wynosi 21 kW, a w deszczowy dzień generuje 18 kW.

Warto dodać, że bodajże pierwszym na świecie, tak przynajmniej twierdzą Australijczycy, autobusem w pełni zasilanym energią słoneczną był pojazd „Tindo” (w języku aborygeńskim – słońce) kursujący od 2013 roku do dziś w australijskim mieście Adelajda. On również pobiera energię elektryczną z tzw. magazynów energii, które są zasilane przez baterie słoneczne umieszczone na dachu dworca autobusowego.

Mówiąc o autobusie „Wielkiej Cytryny” należy wspomnieć i o samej firmie, gdyż specjalizuje się ona w nietypowych proekologicznych rozwiązaniach w trans-

porcie miejskim. Flota firmy, obsługująca głównie Brighton i przyległe okolice składa się z 13 pojazdów, w tym wspomnianego wyżej, jednego dostosowywanego obecnie do elektrycznego i 11 napędzanych biodieslem powstałym z przetworzonego po gotowaniu oleju roślinnego, który jest skupowany z restauracji. W planach „Wielkiej Cytryny” jest wprowadzanie do ruchu kolejnych „e-busów” w Brighton oraz stworzenie lokalnej sieci małych przedsiębiorstw autobusowych finansowanych metodą crowdfundingu przez lokalne społeczności w hrabstwach East i West Sussex w południowej Anglii.

CHCIECIE SIĘ PRZEJECHAĆ AUTOBUSEM ZASILANYM ENERGIĄ POCHODZĄCĄ Z DACHU ZAJEZDNI? JEDŹCIE DO WIELKIEJ BRYTANII. JAKIEŚ DWIE GODZINY JAZDY OD DOVER, DOKĄD PRZYPŁYWAJĄ PROMY, ZNAJDUJE SIĘ MIASTO BRIGHTON. I TO WŁAŚNIE TU 4 MAJA RUSZYŁ NA TRASĘ PIERWSZY AUTOBUS W 100 PROCENTACH NAPĘDZANY ENERGIĄ ELEKTRYCZNĄ POCHODZĄCĄ Z BATERII SŁONECZNYCH UMIESZCZONYCH NA DACHU POJAZDU I... DACHU ZAJEZDNI, A WŁAŚCIWIE GARAŻU PRZEZNACZONEGO DLA 3 „E-BUSÓW” FIRMY.

A na zakończenie trzeba koniecznie dodać, że i MZA, może pochwalić się nie tylko jednym, a kilkoma tzw. „solar e-busami”, gdyż na jednej z hal w zajezdni „Woronicza” funkcjonuje od niedawna „słoneczna elektrownia”, która nie tylko dostarcza energię elektryczną na potrzeby zakładu, ale także „doładowuje” nasze elektryki. I to nie koniec, bo w planach MZA jest cała zajezdnia dla e-busów, które będą „doładowywane” właśnie bateriami słonecznymi. Zatem, można śmiało powiedzieć, że MZA jest w prawdziwej, światowej awangardzie e-mobilności i można być z tego dumnym.

BAWMY SIĘ! DAJ DZIECKU TĘ STRONĘ. NIECH CHWYTA KREDKI I POKOLORUJE AUTOBUSY. A MOŻE ZROBICIE TO RAZEM? ŻYCZYMY MIŁEJ, WSPÓLNEJ ZABAWY!



KONKURSI!

AUTOBUSY W OCZACH DZIECI

DAJ DZIECKU KREDKI, FARBY. NIECH NARYSUJE WARSZAWSKI AUTOBUS.
 NAJLEPSZE PRACE OPUBLIKUJEMY I NAGRODZIMY.
 CZEKAMY DO 30 CZERWCA.





Tak, to prezes Robert Człapiński

Bardzo łatwy okazał się konkurs na ustalenie, kim jest pan z naszego zdjęcia. To oczywiście Robert Człapiński, prezes Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej. Nagradzamy dziesięć osób z kilkunastu, którzy udzielili trafnych odpowiedzi. Nazwiska nagrodzonych wyróżniamy tłustym drukiem.

Grzegorz Bąk, Piotr Budny, Marcin Chabros, Mariusz Gorczyca, Piotr Gąsowski, Dorota Kacprzyk, Michał Kobus, Aleksander Koch, Maurycy Kosewski, Krzysztof Lepiarz, Agata Mudant, Aleksander Tarnowski, Marcin Spryszyński, Jakub Szadkowski. Wszystkim serdecznie dziękujemy za udział w naszej zabawie.

Te autobusy kursują po Seulu a kolory oznaczają, dokąd jadą

Kolor zielony – transport w ramach jednej dzielnicy.

Kolor niebieski – transport w ramach kilku dzielnic.

Kolor czerwony – transport podmiejski.

Wiedzieli o tym: **Robert Gałązka, Piotr Goljan, Arkadiusz Jaworski, Mirosław Kochman i Bartłomiej Witkowski.** Nagradzamy i gratulujemy!



10 powodów, dla których... warto wciąż być dzieckiem

NIE DOSTAJE SIĘ PENSJI. NIE PRZYSŁUGUJE CI „TRZYNASTKA” ANI NAWET DEPUTAT WĘGŁOWY. A JEDNAK BYĆ DZIECKIEM TO FAJNA SPRAWA. JAKO, ŻE 1 CZERWCA ZA PASEM, PRZEDSTAWIAMY 10 POWODÓW, DLA KTÓRYCH WARTO BYĆ DZIECKIEM!

1. Nie musisz wydawać pieniędzy na nowego smartfona. Dostaniesz go na komunię, albo na dzień dziecka.
2. Możesz wytłumaczyć swoim starym, jak takie ustrojstwo się obsługuje.
3. Jeśli chodzisz już do szkoły, przed tobą całe dwa miesiące wolnego.
4. Jeśli masz brata lub siostrę, możesz żądać podwyżki kieszonkowego: niech rodzice podzielą się „500 plus”.
5. Bycie dzieckiem uprawnia cię do włączenia na trzepak, wspinania się na najwyższe gałęzie drzew, czy wskakiwanie po sygnale do wagonu metra.
6. Możesz siedzieć wraz ze swoją bandą na klatce schodowej i wydzierać się najgłośniej pod drzwiami nieulubianej sąsiadki.
7. Jeśli na obiad znowu jest pomidorowa, albo krupnik ściągnij obrus ze stołu wraz z zupą. Jak dorośniesz, za niedobre zupy zemścisz się inaczej...
8. Sprawdź, czy w mieszkaniu da się zrobić pływalnię. Zatkaj odpływ w wannie i niech się woda leje przez kilka godzin. Radość rodziców po powrocie z pracy bezcenna.
9. Bij się z bratem lub siostrą o byle głupotę. A potem naskarż, że to on (lub ona) zaczęła. Prowokuj. Zawsze, ale to absolutnie zawsze udawaj ofiarę. To się przyda w życiu.
10. Jeśli dostałeś pieniądze, by je wrzucić na tacę w kościele, zmień je na drobne i wrzuć symboliczne kilkanaście groszy. Przecież pieniądze szczęścia nie dają.



ZGADNIJ, KIM JESTEM?

Pani - na naszym zdjęciu druga od lewej - dziś nieco więcej lat, niż wtedy, gdy zdjęcie zostało wykonane. Działała wtedy w zakładowej drużynie ochotniczej straży pożarnej. Ale dalej, choć minęło nieco czasu, jest przesympatyczna, pełna energii i nomen omen zapała.

Nasze konkursowe pytanie brzmi: jak nazywa się ta osoba? Wiecie? Piszcie! Klakson@mza.waw.pl

Oczywiście mamy upominki.

A może chcielibyście, by Wasze zdjęcie sprzed lat ukazało się na naszych łamach? Zobaczymy, czy dobrze się wzajemnie znamy i rozpoznamy!



Nowy konkurs Klaksonu

5 – 10 – 15

Pracujecie w Spółce pięć lat? A może dziesięć, piętnaście, dwadzieścia, dwadzieścia pięć? Chcielibyście napisać o swoich doświadczeniach? O tym, jak się firma zmieniła, jak Wy się zmieniliście i co przeżyliście? Chcecie podzielić się swoimi przemyśleniami?

To jest to konkurs dla Was. Niezależnie od tego, czy pracujecie 5, 10, 15, 20, 25 czy 30 lat jest to dobra okazja do spojrzenia wstecz, do wspomnień.

Napiszcie je! Chętnie je opublikujemy i nagrodzimy Autorów. Czekamy na Wasze prace pod adresem e-mail: slawomir.slubowski@mza.waw.pl

DOWCIP MIESIĄCA

Do ośrodka szkolenia zgłasza się starszy pan. Już ledwo chodzi i niedosłyszy.

– Chciałby pan zostać naszym kierowcą? – pyta instruktor. – Dlaczego?

– Wie pan – mówi staruszek. – Bo jak jechałem ostatnio 40 na godzinę po autostradzie maluchem to mnie zatrzymała policja...

– No faktycznie, miał pan pecha – mówi instruktor. – I co ten policjant panu powiedział?

– Dziadku, w pana wieku to już tylko autobusem jeździć!

Dowcip nadesłał Karol z R-3.

Jeśli chcecie, by Wasz dowcip ukazał się na naszych łamach, piszcie: klakson@mza.waw.pl

Nasz Jubilat



W czerwcu mamy tylko jedną osobę, obchodzącą 30 lat pracy zawodowej. To **Pan Józef Czekala**, kierowca autobusu z R-2. Jest nam niezmiernie miło złożyć Panu

wyrazy uznania i serdeczne gratulacje.

Jesteśmy dumni że w naszym gronie mamy Pracowników o tak pięknym stażu.

Życzymy samych sukcesów w pracy zawodowej i realizacji zamierzeń, życzymy pomysłowości w życiu osobistym i prosimy – niech Pan będzie z nami jak najdłużej!

DO KOGO Z KWIATAMI

JAKUB, WANDA, ZENON I OCZYWIŚCIE PIOTR I PAWEŁ TO CZERWCOWI SOLENIZANCI. ALE NIE TYLKO ONI.

PODPOWIADAMY, DLA KOGO WARTO SZYKOWAĆ KWIATY. WYBRALIŚMY IMIONA BARDZIEJ I NIECO MNIEJ POPULARNE.

01/06 – JAKUBA, KONRADA

03/06 – LESZKA, KŁOTYLDY

05/06 – WALERII, BONIFACEGO

06/06 – PAULINY, LAURY

11/06 – BARNABY, FELIKSA

12/06 – JANA, ONUFREGO

17/06 – LAURY, ADOLFA

19/06 – GERWAZEGO, PROTAREGO

22/06 – PAULINY, FLAWIUSZA

26/06 – JANA, PAWEŁA

29/06 – PIOTRA, PAWEŁA

Kontakt z redakcją: e-mail: klakson@mza.waw.pl

Adres redakcji: ul. Włociańska 52, 01-710 Warszawa, budynek M-1, pokój 206

Wydawca: MZA Sp. z o.o

Zespół redakcyjny: Sławomir Ślubowski, Adam Stawicki, Włodzimierz Winek

Opracowanie graficzne, skład i łamanie: Konrad Wienczatek

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść ogłoszeń, zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów w nadsyłanych tekstach.

