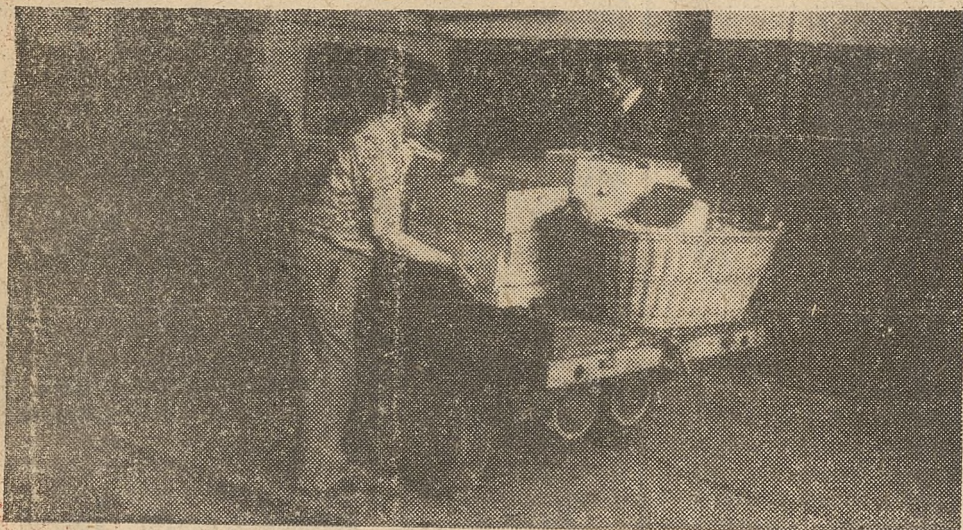


PRZEPROWADZKA

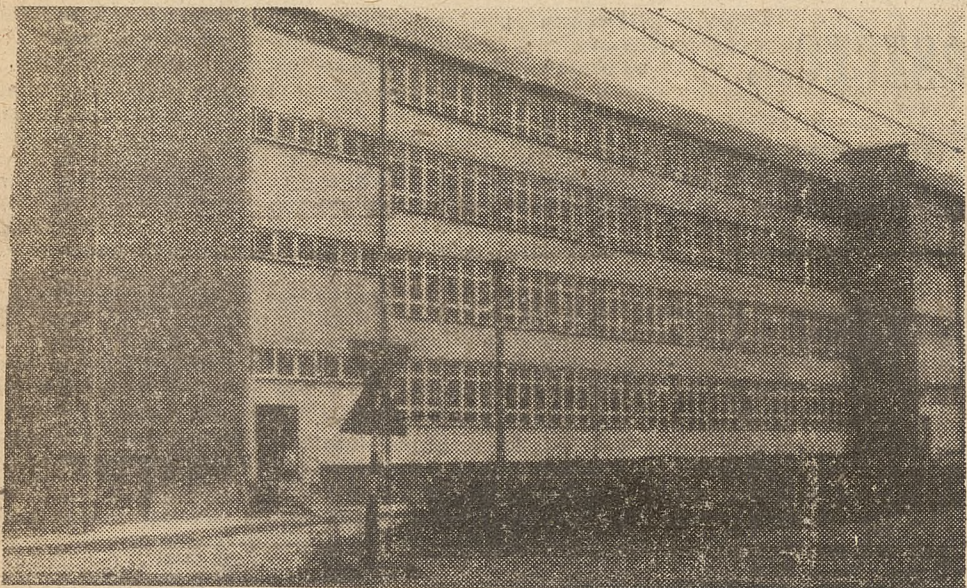
W lipcu rozpoczęła się generalna przeprowadzka komórek organizacyjnych MPK do nowego budynku administracyjnego przy ul. Brożka.



Na wózku i...



...na nogach...



...przeprowadziła się pierwsza do nowego budynku administracyjnego Zakładowa Rewizja Gospodarcza...

Tekst i zdjęcia: CZESŁAW DYŁOWICZ

Uczymy się liczyć (IV)

Sezon ogórkowy w pełni, ale nie to spowodowało krótką przerwę w cyklu. Wynikała ona z moich prac w zespole opiniotwórczym nt. nowego układu zbiorowego pracy dla pracowników komunikacji miejskiej. Pierwotnie myślałem, iż UZP nad którym przyjdzie mi pracować wnie- sie na tyle nowe zasady i stawki płacowe, że to co zamierzam opisywać przestanie być aktualne.

Jednak nie. Otóż, aby zaspokoić choć w części ciekawość Czytelników przytoczę główne wątki prac nad modyfikacją układu zbiorowego pracy dla pracowników komunikacji miejskiej.

Jak pamiętamy, zasadniczymi dokumentami kodyfikującymi zasady i stawki płacowe socjalne i bytowe są aktualnie: — Układ Zbiorowy Pracy dla pracowników gospodarki komunalnej i mieszkaniowej z dnia 28.12.1974 r. z wyjątkiem załącznika nr 3, 3.1 i 3.2; — Protokół Dodatkowy Nr 68 z dnia 6.02.1981 r.;

— Zarządzenie Nr 29 Ministra Pracy, Płac i Spraw Socjalnych z dnia 17.09.1980 r.;

— Rozporządzenie RM z dnia 16.02.1981 r. nt. dodatkowych dni wolnych od pracy w roku 1981

Zatem Układ Zbiorowy Pracy został jedynie po prostu zmieniony w części dotyczącej stawek i zasad płacowych (poprzez Protokół NR 68 i Zarządzenie Nr 29), a część ogólna pozostała niezmieniona.

W roku bieżącym „obiecano sobie” nowy UZP z wieloma udogodnieniami na korzyść pracownika. Metodą „małych kroków” wprowadzono Protokół 68 i opracowano kilka dodatkowych protokołów normujących pozostałe zagadnienia. Czyli mamy dwie różne koncepcje regulacji kwestii układu w komunikacji miejskiej. Różne formalnie, ale w gruncie rzeczy zmierzające do tego aby:

— wprowadzić wyższe preferencje płacowe za pracę wielozmianową, tj. wprowadzić dodatki za pracę na II zmianie i podwyższyć dodatki za pracę nocną;

— wprowadzić 100% dopłatę za pracę w dodatkowe dni wolne od pracy dla wszystkich pracowników niezależnie od udzielonego w zamian dnia wolnego w innym terminie (praktycznie — potraktować zapłatę za wolne soboty tak jak za niedziele i święta);

— zmienić zasady przyznawania dodatków stażowych, likwidując zasadę konieczności pracy w resorcie Administracji Gospodarki Komunalnej i

Ochrony Środowiska oraz zmiany pracy za porozumieniem zakładów (praktycznie — wysługi nie dostawałoby tylko ci pracownicy, którzy zostali zwolnieni przez poprzedniego pracodawcę dyscyplinarnie bądź porzucili pracę);

— zastosować równy deputat węglowy dla wszystkich pracowników komunikacji miejskiej w kraju (przypominę — aktualnie pracownicy komunikacji miejskiej województwa katowickiego deputat — ekwiwalent węglowy — mają wyższy niż w pozostałych województwach);

— wprowadzić możliwość zastosowania wyższych stawek dla pracowników umysłowych aby uległa likwidacji dysproporcja płacowa między specjalistą, a wysoko wykwalifikowanym robotnikiem (kierowcą, motorniczym), która w normalnych godzinach (178 średniomiesięcznie) wynosi 1:1,2 na niekorzyść specjalistów — absolwentów wyższych uczelni;

Wymieniłem tu 5 zasadniczych wątków płacowych wokół których trwają pertraktacje między naszym ministrem a związkami zawodowymi. Jaki będzie finał sprawy przekonamy się niebawem.

ANDRZEJ KOCHAN
Kierownik Działu Płac

Nawiązując do notatki pt. „Z ULIC NASZEGO MIASTA” zamieszczonej w SYGNAŁACH z dn. 1—15.06.1981 r. Nr 11(197) Wydział Eksploatacji Ruchu informuje, że na wniosek kierowców jeżdżących na linii Nr „150” Zespół ds. Komunikacji Biura Inżynierii Ruchu przy Wydziale Komunikacji Urzędu Miasta Krakowa na posiedzeniu wyjazdowym postanowił cofnąć przystanek przy al. 29 Listopada u wylotu ul. Langiewicza dla linii autobusowej Nr „150” ze względu na bezpieczeństwo ruchu ulicznego.

Zareagowali

Autobusy linii Nr „150” jako jedyne zatrzymujące się przy przystanku „LANGIEWICZA” po ruszeniu skręcają w lewo w ul. Prandoty. W sytuacji poprzedniej kierowcy musieli bezpośrednio po ruszeniu przeciskać się na lewy pas jezdni al. 29 Listopada, by zająć miejsce do skrętu — co właśnie groziło kolizjami z innymi pojazdami jadącymi na wprost. Uznając rację kierowców — Zespół podjął decyzję o rozdzieleniu przystanków.

Informujemy również, że Wydział Komunikacji Urzędu Miasta Krakowa zlecił Krakowskiemu Zarządowi Dróg wypytowanie trawnika względnie jego zabetonowanie przy nowousytuowanym przystanku linii Nr „150”.

Z-ca Kierownika
Wydziału Eksploatacji Ruchu
mgr RYSZARD ROPA

Kronikarz odnotował...

W wirze dzisiejszego życia, kiedy wszyscy się spieszą, nie zauważono, że ostatnio ukazał się skromnie, bez jubileuszu, 200-ny numer „Sygnałów MPK”.

Ileż to trudu, mozolu, zabiegów i nerwów kosztowało te 200 numerów może powiedzieć tylko ten, kto tak jak ja przez prawie 7 lat przyglądał się im z bliska. Kto im pomagał a kto utrudniał?

Numer 1 wyszedł w roku 100-lecia naszego przedsiębiorstwa — w styczniu 1975 r. Zredagowali go: Andrzej Lisowski, Stanisław Szymański i Filomena Serwin. Zdjęcia wykonał Tadeusz Zwoliński. „Sygnały” były wówczas miesięcznikiem, a dopiero od numeru 7 zaczęły wychodzić jako dwutygodnik. Wydawał je Samorząd Robotniczy MPK.

drukowały zaś i nadal drukują Prasowe Zakłady Graficzne RSW „Prasa — Książka — Ruch”.

Obecnie w zespole redakcyjnym pracują: proszę przeczytać stopkę na ostatniej stronie numeru. Jak widzimy w zespole „ostała” się jedynie Filomena Serwin. A mówią, że kobieta zmienna jest.

Redaktorami naczelnymi „Sygnałów MPK” byli: Stanisław Szymański (od numeru 1—30) i mgr Janina Dziuro (od numeru 31 — nadal).

Na zakończenie przypomnę, że przed „Sygnałami MPK” wydawane były w naszym Przedsiębiorstwie „Nowe Tory” (w latach 1954—1958), „Biuletyn Informacyjny „Nowych Torów” (1959 r.) i „Jednodniówki MPK” (1971 r.).

CZESŁAW DYŁOWICZ

To nie był nasz autobus

W 14 numerze „Sygnałów” napisałem, dając przykład krańcowej wręcz beznamiętności kierowcy autobusu, który 14 lipca spowodował umyślnie przebiecie opony, aby w ten sposób uniknąć pracy. Informację swą oparłem na wiarygodnych źródłach, tym bardziej, że sprawdzenie książki defektów przyniosło efekt pozytywny. Tego dnia autobus, który wymieniał w artykule zjechał na defekt opony. I tylko kierowca uparcie zaprzeczał faktowi umyślnego spowodowania uszkodzenia. Skontaktowano się więc ponownie z człowiekiem, który karygodny wyczyn kierowcy zgłosił do MPK i ten zdecydowanie oświadczył, że autobus w kolorze czerwonym, który widział w trakcie podejrzanych manewrów miał numer ewidencyjny czterocyfrowy. A takich w MPK nie ma! Przysłuchającą większość naszych wozów ma numery pięćcyfrowe, nieliczne będące we władaniu Ośrodka Szkolenia — trzycyfrowe. Czterocyfrowego numeru nie ma jednak żaden autobus. Badano sprawę dalej i stwierdzono też, że autobus ów zjechał z powodu uszkodzenia innej opony niż wynikało z zeznań świadka. W tej sytuacji stwierdzono, że autobus, którego kierowca dokonywał karygodnych manewrów nie należał do krakowskiego MPK. Okazało się jednak, że przypadek umyślnego przebiecia opony przez kierowcę najprawdopodobniej miał miejsce. Tyle, że zupełnie kiedyś indziej i w innym miejscu. Jeżeli zarzut potwierdzi się sprawca zostanie dyscyplinarnie zwolniony z pracy. Woląc już dmuchać na zimne powstrzymamy się do czasu całkowitego zakończenia sprawy od publikowania bliższych szczegółów. Tym niemniej przestrzegamy tych, którzy uznają, że gazeta podala im świetny pomysł na „przeleńczenie” dnia pracy. Kierownik ZEA Czyżyny inż. Jan Chlebda powiedział, że pobłażania w takich przypadkach być nie może. Tak więc przepraszając tego, którego niesłusznie posądziliśmy o działanie na szkodę Przedsiębiorstwa, przestrzegamy innych przed poczynaniami godzącymi w MPK.

K.G.

Komunikaty

Ognisko TKKF „Tramwajarz” przypomina swoim członkom, że termin uregulowania składek za lata 1979—1980 upływa dnia 30. IX. 1981 r. Nieuregulowanie składek w wyznaczonym terminie spowoduje skreślenie z listy członków Ogniska TKKF.

Składki należy wpłacać u p. Zofii Fenrych ul. Rzemieślnicza 20 (Wypożyczalnia sprzętu sportowego) lub u p. Jerzego Albrechta — ZNT pokój 102.

Skarbnik
JERZY ALBRECHT

Niektóre poprzednie numery „Sygnałów MPK” można otrzymać w dni robocze od godz. 14 do 16 w pokoju nr 75 przy ul. Wawrzyńca 15.



Nr 14

15—31 sierpnia 1981 r.

PLOTKI NAJWYŻSZE:

● Wobec znacznego nasilenia się różnego rodzaju plotek przy jednoczesnym zakładaniu knebelka na oficjalne wieści w „bojach fotelowych”, Specjalista czuje się chwilowo zwolniony z zamieszczania jakichkolwiek informacji w tej rubryce. Nie umie się tylko oprzeć pokusie opublikowania wyznania mgr M. Jankowskiego na gorzkiej herbatce w redakcji (brak cukru!), iż w ramach działań antyinflacyjnych chętnie nabyłby traktor, aby nim później spekulować. Co to też porządnym ludziom chodzi po głowie...

REWOLUCJE PODGABINETOWE:

● To się nazywa obowiązkowość: mgr inż. Antoni Kądziałka drugą część urlopu spędził pracując sprawdzając nowe rozwiązania jako starosta grupy praktyki organizacyjnej TMMT Kraków-Sródmieście.

● Specjalista wyzwany został przez mgr Posiewkę w imieniu pozostałych mężczyzn Biura Organizacji Zarządzania na pojedynek za wzmiankę o jego „współczynniki męskości” („Donosy” nr 12). Panowie, też naprawdę nie jest zniewagą stwierdzenie, iż jest Was teraz więcej. Informacja o przebiegu pojedynku zamieszczona zostanie w najbliższym czasie.

● Zrelaksowana urlopowo pani Maria skarżyła się na to, że w czasie udanego pobytu w terenie zbyt dużo musiała chodzić piechotą. Być może przyda się taki trening w mieście, po którym też będzie się głównie chadzać. Nie zmienia to faktu, iż pogłoski o rzekomych zakusach w kierunku ograniczenia taboru autobusowego dementuje zdecydowanie

SPECJALISTA

Autobusy nazywane miejskimi docierają do różnych miejsc w rejonie Krakowa. Sądzą jednak, że takich linii jak 231 bis nie ma zbyt wiele. I nie chodzi o konfigurację terenu, gdyż trasa jest całkowicie płaska, ani o nawierzchnię, bo w tym względzie ulica Drożyska, mimo że nie najlepsza jest względnie dobra, aczkolwiek wąska. Wiedzie ona jednak przez centrum osiedli wiejskich Wyciąże i Wolica. I właśnie tą drogę jako główną promenadę traktują miejscowe... krowy. Zapewne w czasie objazdu trasy

Autobusowa corrida

przed uruchomieniem linii, krowy na ul. Drożyska nie było i dlatego zaakceptowano przebieg linii właśnie wtedy. Natomiast w czasie przejazdu była to, ulica tą krąży tabuny krowy, zupełnie ignorujące autobus. W efekcie jazda tamte- dy, to dla kierowcy prawdziwa droga „wśród świętych krowy”. A już zupełnym nie- szczęściem jest konieczność minięcia się z innym pojaz- dem, jadącym z drugiej stro- ny, zwłaszcza, gdy jest to wy- ładowana zbiorami furmanka. Krowy wówczas nie mają gdzie uciekać, ocierają się o autobus bezradnie.

Jak widać i z takimi kło- potami muszą borykać się kie- rowcy naszego MIEJSKIEGO Przedsiębiorstwa Komunika- cyjnego. I choć o krowach źle mówić, przy naszej sytuacji gospodarczej nie można, to wypada jednak zaapelować do mieszkańców osiedli leżących na trasie linii 231 bis, aby pil- nowali swych zwierząt, nie po- zwalając im waleśać się po drodze. W interesie bezpie- czeństwa krowy i autobusów.

I.G.

P.S. Przy okazji prosba, aby wyraźnie oznaczyć linię 231 bis tak, by można było rozróżnić te autobusy od wozów linii 231. Np. 2 sierpnia wóz 231 bis jeździł z numerem 231.

„SYGNAŁY MPK” — Dwa tygodniowe Miesięczne Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: Maria, Buharczewska Janina Dziuro, Krzysztof Gacek Filomena Serwin. Zdjęcia Stanisław Makarewicz.

Adres Redakcji: MPK Kraków, ul. Wawrzyńca 15 p. 73

Druk: Prasowe Zakłady Graficzne RSW „Prasa — Książka — Ruch” Kraków, ul. Wielopolska 1. Nakład 3000. H-14