

MIEJSKI
ZAKŁAD
KOMUNIKACYJNY
W SZCZECINIE

Biuletyn INFORMACYJNY

KWIECIEŃ - CZERWIEC 2006 nr 2 (66) / 2006



Autos Chapman Tarnob

W numerze:

- **MZK przekazuje eksponaty do muzeum**
- **berlińskie tramwaje w Szczecinie**
- **zaplecze transportowo-sprzętowe**
- **most kablowy**
- **co nowego w zamówieniach publicznych**
- **resocjalizacja przez pracę**
- **majówka w Pogorzeli**
- **bieg o puchar dyrektora MZK**

Uratowana od zapomnienia 127-letnia historia tramwaju w Szczecinie

Pojawił się w Szczecinie 23 sierpnia 1879 roku. Wrosł w krajobraz naszego miasta. Dodaje mu rangi, pracuje wytrwale dla jego mieszkańców. Przechodził różne etapy rozwoju, zmieniał swój wygląd, stawał się coraz bardziej przyjazny dla swoich pasażerów, mimo to często niedoceniany. Wiernie służy miastu i jego mieszkańcom do dzisiaj.

Jest to Szczeciński Tramwaj.

50-lecie istnienia tramwaju w Szczecinie obchodzono bardzo uroczystie. Był to rok 1929. Uroczystość została upamiętniona wydaniem albumu okolicznościowego, który tylko pewnie cudem zachował się w archiwach MZK. Miasto doceniło rangę ówczesnego jubilat i w latach 1929 – 1936 wykonano wiele inwestycji, które wpłynęły na dynamiczny rozwój tramwaju w Szczecinie. Z tych inwestycji korzystają również dzisiejsi mieszkańcy Szczecina. Następne lata to okres trudny, pełen dramatów nie tylko dla mieszkańców Szczecina, ale całego świata. W 1945 roku tramwaj wrócił na swoje trasy, dzięki ofiarnej pracy polskich tramwajarzy już w polskim Szczecinie. Wiele polskich pokoleń tramwajarskich oddało mu swoje najlepsze lata życia. Był to czas, gdy nie dbano o historię, szczególnie tę do 1945 roku. Zniszczono wiele wspaniałych wagonów tramwajowych, wiele urządzeń i maszyn, mających wartość historyczną.

W 1993 roku w zajezdni tramwajowej Pogodno

zrodził się pomysł uratowania przed kasacją wagonu Bremen, który pełnił rolę pług wórnikowego. To był początek ratowania tego, czego jeszcze nie zniszczono. Zaczęło się zbieranie przez pracowników MZK różnych elementów wyposażenia wagonów tramwajowych, podstacji energetycznych, osprzętu ściekowego i torowego. Czynnie włączyło się w tę akcję Towarzystwo Miłośników Komunikacji Miejskiej, które powstało jesienią 1998 roku z inicjatywy Remigiusza Grochowiaka. Wszystko, co miało wartość historyczną, najczęściej deponowano w byłej świetlicy zajezdniowej na Pogodnie. Pierwszym „kustoszem” tego muzeum został Pan Roman Mirek.

Powstałe Muzeum Techniki i Komunikacji – Zajezdnia Sztuki w Szczecinie w byłej zajezdni Niemierzyn to dla zgromadzonych w MZK eksponatów właściwe miejsce. Dyrektor MZK Pan Jerzy Manduk podjął decyzję o przekazaniu do muzeum zgromadzonych eksponatów. Ta inicjatywa spotkała się z dużą życzliwością ze strony dyrektora muzeum Pana Stanisława Horoszki. Potrzeba było 127 lat na znalezienie miejsca właściwego dla historii tramwaju szczecińskiego. Ta decyzja to również oddanie hołdu i szacunku wielu pokoleniom niemieckich i polskich pracowników szczecińskich tramwajów. Pomysłodawcą zorganizowania uroczystego przekazania eksponatów na terenie zajezdni Pogodno był Pan Stefan Boguniewicz, audytor MZK.

Dzień 7 czerwca 2006 roku to nowa historyczna data w dziejach MZK. W tym dniu wyłączono z eksploatacji na terenie zajezdni Pogodno halę postojową od kanału 2 do 6. W hali ustawiono 6 różnych wagonów tramwajowych, które MZK ma przekazać do depozytu muzeum techniki. Są to wagony typu Bremen i doczepa GT4. Wystawiono również jako ekspozycję różne urządzenia, mające wartość muzealną, które dołączą do wcześniej przekazanych eksponatów. Przed halą ustawiono wagony historyczne, będące własnością MZK, gdzie prym wiodł Bremen 144 z 1926 r., odrestaurowany dzięki staraniom MZK i członków Towarzystwa Miłośników Komunikacji Miejskiej w spółce „Centralne Warsztaty”. Na środku hali ustawiono biurko, przy którym urzędował ostatni niemiecki i pierwszy polski dyrektor szczecińskiej firmy komunikacyjnej. Na biurku ustawiono centralkę telefoniczną z lat 50. XX wieku (ciągle sprawna), położono album z 1929 roku, upamiętniający 50-lecie tramwaju w Szczecinie. Pięknym eksponatem był tłok pieczęci z 1945 roku o treści: Tramwaje i Autobusy Miasta Szczecina. Uroczystość umilała Młodzieżowa Żeńska Orkiestra Dęta „Olimpia” z Zespołu Szkół nr 8 im. Stanisława Staszica w Szczecinie. Dla gości zorganizowano skromny poczęstunek. Na uroczyste przekazanie przybyli wiceprezydenci Szczecina Pani Anna Nowak i Pan Andrzej Grabiec oraz radni

miasta Szczecina. Wśród zaproszonych gości byli: Pan Tadeusz Mandes, który rozpoczął pracę w MZK w 1945 roku jako motorniczy, kierownik Centrali Ruchu Pan Wacław Szydłowski oraz dyrektor MZK Pan Kazimierz Bogacki, wszyscy aktualnie przebywają na emeryturze. W uroczystości uczestniczyli również zastępcy dyrektora, pracownicy MZK, przedstawiciele zakładowych organizacji związkowych i prasy.

Uroczystość symbolicznego przekazania eksponatów do muzeum poprzedziły wystąpienia dyrektora MZK Pana Jerzego Manduka oraz dyrektora muzeum Pana Stanisława Horoszki. Akt przekazania podpisali na historycznym biurku Pan Jerzy Manduk i Pan Stanisław Horoszek. Symbolem przekazania był tłok pieczęci lakowej z 1945 r. Po podpisaniu aktu przekazania głos zabrała wiceprezydent Szczecina Pani Anna Nowak, która nie kryjąc wzruszenia, bardzo gorąco podziękowała tym wszystkim, którzy ratując zabytki, ocalili historię szczecińskiego tramwaju dla przyszłych pokoleń. Następnie byli pracownicy MZK podzielnili się wspomnieniami z czasów swojej pracy zawodowej. Orkiestra żeńska, grając w 70-letniej hali tramwajowej, stworzyła niezapomnianą atmosferę tamtego pamiętnego dnia, który na zawsze został wpisany w historię naszego zakładu.

Ryszard Tamm

Od redakcji

Ze zrozumiałych względów nie wszyscy pracownicy i sympatycy komunikacji mogli uczestniczyć w uroczystości przekazania eksponatów, dlatego też poniżej zamieszczamy wierną treść aktu przekazania oraz fotografię odcisku historycznej pieczęci lakowej, którą opatrzone akt przekazania:

Dnia 7 czerwca Anno Domini 2006 w Szczecinie
ku POŻYTKOWI PUBLICZNAEMU
Pan Jerzy MANDUK
Dyrektor Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego
PRZEKAZAŁ
Panu Stanisławowi HOROSZKIE Pierwszemu Dyrektorowi
MUZEUM TECHNIKI I KOMUNIKACJI
– ZAJEZDNI Sztuki
tłok pieczęci z 1945 roku o treści:
Tramwaje i Autobusy Miasta Szczecina
jako symbol rozebranych eksponatów przekazanych
na rzecz tegoż muzeum.
Celebra odbyła się w 70-letniej
Zajezdni Tramwajowej POGODNO
w obecności zaszczytnych Włodarzy Miasta Szczecina
Pani Anny NOWAK i Pana Andrzeja GRABIECA
oraz licznie zgromadzonych jego mieszkańców.



Tramwaje KT4Dt w Szczecinie

Zgodnie z wcześniejszymi informacjami mamy przyjemność poinformować czytelników Biuletynu Informacyjnego MZK, że w dniach od 13 kwietnia do 4 maja 2006 r. poddano próbom techniczno-eksploatacyjnym dwa zestawy wagonowe typu KT4Dt TATRA o numerach 7023 i 7046.

Są to pojazdy całkowicie zmodernizowane w Niemczech w latach 1994-1995.

Wyposażone zostały w impulsowy energooszczędny układ rozruchowy. Napędzane czterema silnikami prądu stałego o mocy 40 kW każdy. Kabina motorniczego jest przestronna z nawiewnym ogrzewaniem i klimatyzacją. Pulpit z ręcznym nastawnikiem jazdy.



Podstawowe dane techniczne pojazdu KT4Dt:

długość ze sprzęgami	19054	mm
szerokość	2180	mm
wysokość do dachu	3110	mm
wysokość podłogi	900	mm
ciężar	22150	kg
prędkość maksymalna	60	km/h
min. promień łuku poziomego	16	m
szerokość toru	1435	mm
max. pochylenie profilu podłużnego	50	‰
napięcie nominalne	600	V
szerokość drzwi	1424	mm
miejsc siedzących	33	
miejsc stojących	99	



Do dyspozycji pasażerów jest estetyczne wnętrze wagonu wykonane z przyjaznych dla człowieka materiałów. Fotele wykończono miękką tkaniną, a wewnętrzny interkom umożliwia kontakt pasażera z prowadzącym pojazd. Tramwaj wyposażono w elektroniczne systemy informacji wizualnej i akustycznej. Dwuskrzydłowe drzwi wyposażono w wychylno-przesuwany mechanizm sterujący z rewersem.

Komfort jazdy poprawia układ poprzecznych amortyzatorów pudeł, ułatwiający pokonywanie nierówności toru.

Wagony wyposażone są w samoczynne elektromechaniczne sprzęgi Scharfenberga. Jazdy próbne, prowadzone po układzie torowym linii nr 7, 8 i 9 potwierdziły techniczną przydatność taboru do pracy w warunkach szczecińskich. Zarówno współpraca z siecią jezdnią, systemem zasilania jak i układem torowym była poprawna. Próby wpisywania się wagonów w łuki poziome torów i zachowanie taboru pod względem skrajni przy mijaniu się pociągów, wypadły zgodnie z oczekiwaniami.

Pociąg złożony z dwóch zestawów tramwajowych jeździł po Szczecinie, wykonując w dniach wolnych od pracy promocyjne przewozy pasażerów na liniach 7 i 8.

W związku z pozytywnym wynikiem prób technicznych i zabezpieczeniem środków finansowych w budżecie miasta na 2006 rok postanowiono kontynuować rozmowy handlowe z przedstawicielami BVG Berlin, przy udziale prawników obu stron.

Jeżeli negocjacje potoczą się w sposób przewidywany harmonogramem, to podpisanie umowy powinno nastąpić we wrześniu br.

Dostawa pierwszej partii taboru mogłaby być zrealizowana w ciągu następnych tygodni. Równolegle z dostawami trwałyby prace adaptacyjne pierwszych wagonów do polskich standardów, polegające na dostosowaniu sterowania, tablic świetlnych informacji pasażerskiej, instalacji komputera pokładowego systemu SRG – 3000, instalacji kasowników itp. Pierwsze wagony KT4Dt mogłyby wejść do eksploatacji jeszcze w tym roku. Dokładny termin uzależniony jest od tempa przystosowania urządzeń pokładowych oraz modyfikacji rozkładów jazdy, co wiąże się z wycofywaniem wysłużonych wagonów 102 N.

Krzysztof Turczyn

ZAPLECZE TRANSPORTOWO-SPRZĘTOWE MZK - STAN AKTUALNY I PERSPEKTYWY ODNOWY

W pierwszym kwartale br. decyzją Dyrektora MZK została powołana komisja zakładowa ds. oceny stanu technicznego taboru samochodowego i specjalistycznego sprzętu torowo-sieciowego, w składzie: przewodniczący - Stanisław Kononowicz z TZG, członkowie - Zbigniew Romańczuk z TE i Artur Kamiński z TI. W ramach prac komisji dokonano przeglądu i oceny stanu technicznego 33 pojazdów samochodowych oraz 26 maszyn i urządzeń do prac torowo-sieciowych należących do MZK oraz opracowano wieloletni plan odnowy.

Ze statystyk wynika, że średni wiek taboru samochodowego MZK wynosi 21,6 lat, dziesięć pojazdów przekroczyło wiek 24 lat, a rekordzistą w tym względzie jest samowyladowczy STAR o numerze bocznym 153, mający za sobą 38 lat użytkowania!

Specjalistyczny tabor samochodowy w większości przypadków jest zużyty w wyniku wieloletniej intensywniej eksploatacji. Bazą dla tego taboru jest przestarzały i wycofany z produkcji w latach osiemdziesiątych model STAR-28. Niektóre samochody, o pierwotnie innym przeznaczeniu, przystosowano do naszych potrzeb. Przykładem są pojazdy brygad torowych, gdzie adaptowano dla służb technicznych wysłużone autobusy liniowe, samochód do mycia i czyszczenia zwrotnic, zakupiony jako polewaczka, czy też wspomniany wyżej trzydziestoosmioletni STAR, który był wyprodukowany jako osinobus (jeszcze z silnikiem benzynowym), na-

stępnie przebudowany na pojazd skrzyniowy, a obecnie pracuje jako wywrotka z HDS.

Wyżej wymienione czynniki są źródłem wielu problemów eksploatacyjnych, takich jak:

- wysoka awaryjność,
- znaczne koszty utrzymania taboru w gotowości technicznej (duża pracochłonność napraw, wysokie koszty części zamiennych i napraw zleconych),
- nadmierne zużycie paliw i materiałów eksploatacyjnych spowodowane przestarzałą konstrukcją i wyeksploatowaniem zespołów napędowych,
- brak możliwości zakupu podstawowych części zamiennych, w tym opon o wymiarze 8.25R20, części układu napędowego i hamulcowego do samochodu STAR 28 oraz AVIA,
- przekroczone normy w zakresie emisji spalin i hałasu, wymogów BHP i wymagań dozоровych UDT, co może skutkować negatywnymi wynikami badań rejestracyjnych i dozоровych, a także ograniczeniami w pracy sprzętu w godzinach nocnych.

W większości ocenianych pojazdów i maszyn stwierdzono szereg usterek i uszkodzeń, które kwalifikują sprzęt do napraw, remontów lub likwidacji. Drobne usterek i naprawy wykonuje warsztat wydziału TE, natomiast remonty i naprawy podzespołów oraz przeglądy rejestracyjne i dozоровe zleca się wyspecjalizowanym jednostkom.

Ocena stanu taboru i sprzętu specjalistycznego wskazuje na konieczność podję-

cia natychmiastowych działań w kierunku sukcesywnej wymiany taboru na nowy oraz przeprowadzenia remontów i modernizacji w przypadkach technicznie i ekonomicznie uzasadnionych. Do remontów i modernizacji w latach 2006–2010 zakwalifikowano łącznie 12 pojazdów i maszyn specjalistycznych: pojazdy sieciowe, dźwig, wózki widłowe, ładowarkę czołową i ciągniki rolnicze. Natomiast w odniesieniu do pozostałego sprzętu o znacznym stopniu wyeksploatowania, jedynym racjonalnym rozwiązaniem jest sukcesywna likwidacja połączona z dostawą nowych pojazdów i urządzeń. Do 2010 roku należałoby przeprowadzić kasację 18 pojazdów ze względu na nieopłacalność lub brak możliwości wykonania remontu kapitalnego. Dotyczy to zwłaszcza samochodów sieciowych, pogotowia spawalniczego, pojazdów brygad torowych, samochodów dostawczych oraz agregatów specjalistycznych. Ponieważ koszty zakupu nowych pojazdów specjalistycznych przekraczają aktualne możliwości finansowe zakładu, rozważono możliwość zastosowania tymczasowych rozwiązań alternatywnych w postaci zakupu nowych podwozi ciężarowych, a następnie zabudowaniu na nich przez wyspecjalizowane firmy urządzeń specjalistycznych pochodzących z pojazdów przeznaczonych do likwidacji. W przypadku pojazdów sieciowych (tzw. wieżówek) przedsięwzięcie technicznie jest możliwe do realizacji, a jego koszt jest czterokrotnie niższy niż koszt zakupu nowego pojazdu do napraw i konserwacji sieci. Takie rozwiązanie należy jednak traktować jako doraźne, gdyż docelowo trzon taboru sieciowego powinien stanowić nowe uniwersalne samochody specjalistyczne, natomiast modernizowane stanowiłyby rezerwę sprzętową.

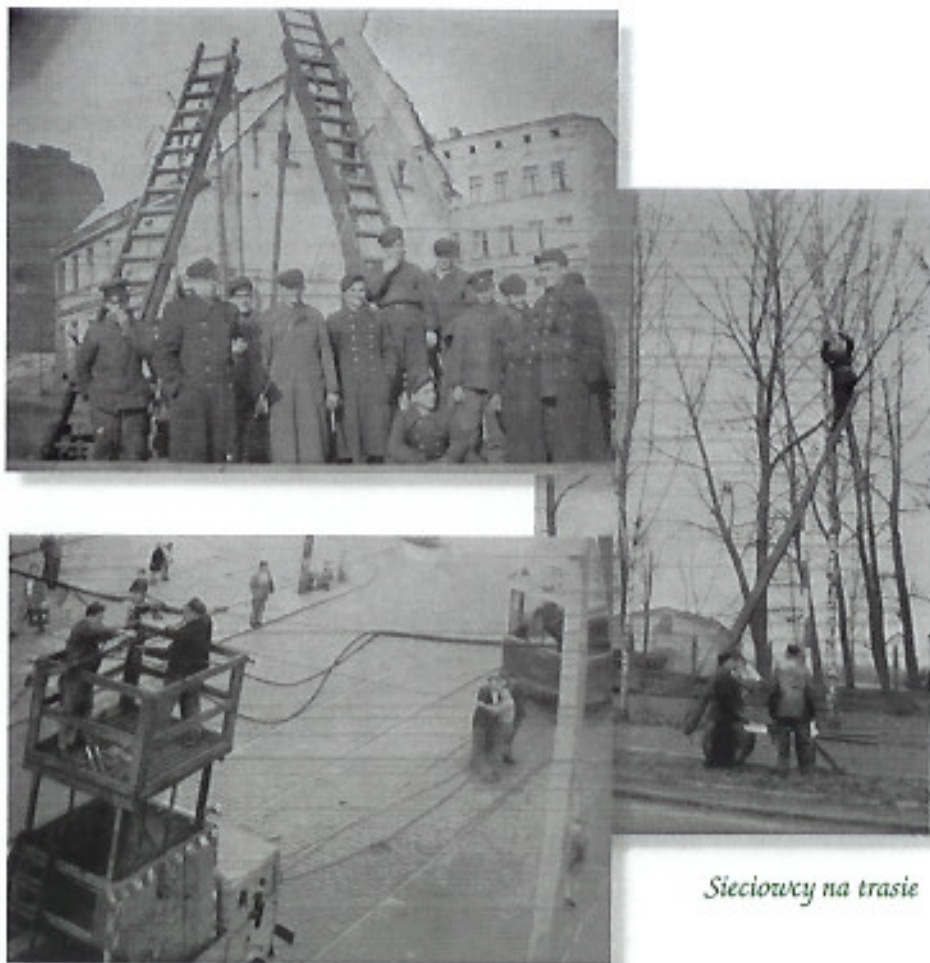
Jak już wcześniej wykazano, większość taboru jest technicznie przestarzała, mało wydajna, nie spełnia współczesnych norm użytkowych i BHP – zużycie techniczne przekracza 85%, a eksploatacja jest kłopotliwa i nieekonomiczna. Infrastruktura techniczna komunikacji tramwajowej z racji niedoinwestowania również wymaga remontów, bieżących napraw, usuwania częstych awarii, co z kolei powoduje wzrost zapotrzebowania na prace sprzętowo-transportowe. Dlatego istnieje potrzeba technologicznego i ilościowego wzmocnienia zakładowej bazy transportu i sprzętu poprzez modernizację i zakup nowych jednostek oraz sukcesywne wycofywanie z użytku sprzętu starego, generującego dodatkowe koszty utrzymania (przeglądy, ubezpieczenia itp.).

Należy przyznać, że pomimo bieżących problemów eksploatacyjnych spowodowanych przede wszystkim chronicznym niedoinwestowaniem zaplecza transportowo-sprzętowego oraz ograniczonymi możliwościami przeprowadzania napraw i remontów pojazdów we własnym zakresie, tabor i sprzęt drogowo-sieciowy, utrzymywany jest w gotowości technicznej niezbędnej do prawidłowego funkcjonowania komunikacji tramwajowej. Jest to możliwe dzięki doświadczeniu i zaangażowaniu pracowników transportu.

Wdrożenie zaproponowanego przez komisję wieloletniego planu odnowy pozwoli na realizację dotychczasowych zadań transportowo-sprzętowych przy zaangażowaniu mniejszej liczby osób i sprzętu, a także poprawi jakość i bezpieczeństwo prowadzonych prac w warunkach coraz większego natężenia ruchu miejskiego.

Artur Kamiński

Rok 1948 Oddział Sieci Trakcyjnej



Sieciowcy na trasie

Usuwanie awarii przy ul. Ledóchowskiego,
obecnie Obr. Stalingradu

Czy postęp techniczny w zapleczu transportowo-sprzętowym
jest jednak zauważalny?

MOST KABLOWY

Na Wyspie Jaskółczej zlokalizowana jest podstacja prostownikowa „Kolumbia”, zapewniająca zasilanie tramwajowej sieci trakcyjnej w rejonie Bramy Portowej oraz ulic: Wyszyńskiego, Dworcowej, Nowej, Kolumbia i Chmielewskiego. Kable trakcyjne, wychodzące z podstacji, ułożone były na niezależnym moście kablowym łączącym ulicę Kolumbia z Wyspą Jaskółczą. Most służył wyłącznie celom elektroenergetycznym. Wskutek korozji uległ zawaleniu w 1989 roku.

Po demontażu starej konstrukcji mostu, kable trakcyjne zostały tymczasowo podwieszone do konstrukcji istniejącego mostu drogowego (kołowo-pieszego). To tymczasowe rozwiązanie trwa do dziś i stwarza duże zagrożenie bezpieczeństwa nie tylko dla zasilania elektrotrakcyjnego, ale i otoczenia. Na wyspie, w odległości kilkudziesięciu metrów, znajduje się szkoła specjalna. Uczniowie i nauczyciele przechodzą przez most, ponieważ nie ma innej drogi prowadzącej na wyspę.

Nasz zakład wielokrotnie występował do Gminy Miasto Szczecin o uwzględnienie w zadaniach priorytetowych Miasta budowy nowego mostu kablowego. W październiku 2005 roku zostały zapewnione środki finansowe na wykonanie tego zadania.

W ramach podpisanego porozumienia między Gminą Miasto Szczecin a Miejskim Zakładem Komunikacyjnym zakład nasz przystąpił do realizacji zadania pod nazwą „Budowa mostu kablowego przez kanał rzeki Odry między ul. Kolumbia a Wyspą Jaskółczą w Mieście Szczecin”. Urząd Miasta przekazał nam dokumentację projektową.

Dział Techniczno-Inwestycyjny MZK przeprowadził postępowanie przetargowe zgodnie z ustawą Prawo Zamówień Publicznych. W dniu 18 stycznia 2006 roku podpisano umowę z wykonawcami robót budowlanych: spółką „ENERGOPOL – SZCZECIN” i spółką GOTOWSKI Budownictwo Komunikacyjne i Przemysłowe z Bydgoszczy, działającymi w formie konsorcjum. Termin realizacji tego zadania to połowa lipca 2006 roku. Koszt budowy nowego mostu kablowego kształtuje się w granicach 1 400 000 zł.

Zakres budowy mostu kablowego obejmuje między innymi wykonanie:

- konstrukcji stalowej (nośnej) mostu – kratowej, wolnopodpartej, o rozpiętości 31 m i szerokości 6 m,
 - przyczółków żelbetonowych opartych na palach,
 - płyty pomostu wraz z kanałami kablowymi,
 - przepięć kablowych,
- oraz demontaż istniejących kabli trakcyjnych i ułożenie nowych.

Po wybudowaniu nowego mostu kablowego i wykonaniu wszystkich prac montażowych zostanie zapewnione bezpieczeństwo zasilania elektrotrakcyjnego oraz bezpieczeństwo otoczenia. Pozwoli to naszym służbom technicznym na prawidłowe, zgodne z przepisami, prowadzenie wszelkich prac konserwacyjnych. Nowa inwestycja poprawi bezpieczeństwo ruchu w tym rejonie.

Krzyszyna Gawrońska

NAJWAŻNIEJSZE ZMIANY JAKIE WPROWADZA NOWELIZACJA USTAWY PRAWO ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH

Konieczność nowelizacji ustawy wynikała w szczególności z publikacji, w niespełna dwa miesiące po wejściu w życie Prawa Zamówień Publicznych, nowych dyrektyw dotyczących zamówień publicznych, które zastąpiły dotychczasowe regulacje unijne. Państwa Członkowskie zostały zobowiązane do wdrożenia nowych dyrektyw do 31 stycznia 2006 r.

Nowelizacja ma realizować następujące podstawowe założenia:

- dostosowanie prawa polskiego do nowych dyrektyw Wspólnot Europejskich,
- odformalizowanie i uproszczenie procedur, aby ułatwić wykorzystanie środków z funduszy unijnych.

W tym celu w Prawie Zamówień Publicznych wprowadzono z dniem 25 maja 2006 r. szereg zmian, z których do najważniejszych zaliczamy:

→ wprowadzenie instytucji centralnego zamawiającego

Instytucja ta jest przewidziana w dyrektywach. Jest to instytucja o charakterze fakultatywnym. Centralny zamawiający może przygotowywać i przeprowadzać postępowania o udzielenie zamówienia, udzielać zamówień lub zawierać umowy ramowe na potrzeby zamawiających z administracji rządowej, jeżeli zamówienie jest związane z działalnością więcej niż jednego zamawiającego.

→ zmiany trybu negocjacji z ogłoszeniem

Właściwie dotychczasowy zakres negocjacji z ogłoszeniem przejął nowy tryb udzielania zamówień – dialog konkurencyjny.

Najważniejszą ze zmian w zakresie przesłanek wyboru trybu negocjacji z ogłoszeniem jest podwyższenie progu, do którego można zastosować ten tryb bez wystąpienia innych przesłanek, do kwot określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 (wcześniej było to możliwe tylko do wartości 60 000 euro).

Wprowadzono ponownie do ustawy pojęcie ofert wstępnych, które istniało wcześniej pod rządami ustawy z 1994 r.

→ zmiany w zakresie aukcji elektronicznej

Funkcjonująca obecnie w ustawie aukcja elektroniczna została zastąpiona licytacją elektroniczną. Natomiast aukcją elektroniczną nazwano etap postępowania prowadzonego w trzech podstawowych trybach, czyli przetargu nieograniczonego, przetargu ograniczonego i negocjacji z ogłoszeniem (art. 91a–91c).

→ umowy ramowe

Umożliwiono zawieranie umów ramowych także zamawiającym klasycznym. Dotychczas ich zawieranie dopuszczalne było jedynie dla zamawiających sektorowych.

→ dynamiczny system zakupów

Przez dynamiczny system zakupów należy rozumieć rozłożony w czasie, elektroniczny proces udzielania zamówień publicznych, których przedmiotem są dostawy powszechnie dostępne nabywane na podstawie umowy sprzedaży lub usługi powszechnie dostępne. Dynamiczny system zakupów jest procesem udzielania zamówień, a nie trybem postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.

→ kontrola uprzednia

Kontrola uprzednia na bazie obowiązujących przepisów kończy się zaleceniami.

→ ogłoszenia

Nowelizacja zakłada, że w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, którego wartość

nie przekracza kwoty 60 000 euro, nie będzie stosować się przepisów ustawy dotyczących obowiązku publikacji ogłoszeń w Biuletynie Zamówień Publicznych, terminów składania wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu, terminów składania ofert, ofert wstępnych i ofert orientacyjnych oraz przepisów ustawy dotyczących odwołań i skarg. Wprowadzenie tej zmiany ma na celu uproszczenie procedury udzielania zamówień publicznych. Ale czy rzeczywiście założony cel przez ustawodawcę został zrealizowany w przepisach nowelizacji?

→ wartość progowa

Wartości progowe są wyższe niż dotychczasowe.

Ustawa deleguje kwestię wartości progowych do rozporządzenia, nakazując ponadto oprzeć się w nich na dyrektywach, które wprowadzają pewne rozróżnienia, nie zawsze będące zasadnymi w polskich warunkach. Dyrektywy „dzielą” sektor finansów publicznych i nakazują stosować różne progi, natomiast w polskim prawie nie jest to możliwe ze względu na przepisy ustawy o finansach publicznych.

→ zwolnienia

Zwolniono podmioty prywatne z obowiązku stosowania ustawy przy korzystaniu przez te podmioty ze środków unijnych.

→ obowiązek zawiadomienia prezesa UZP

Dotychczasową decyzję administracyjną w postaci zgody prezesa UZP na wybór trybu postępowania zastąpiło obowiązkiem zawiadomienia o wyborze trybu. Pozbawiono w ten sposób prezesa UZP uprawnień do wydawania decyzji administracyjnej, przede wszystkim w zakresie wyboru trybu.

→ zmiany w umowie

Nowelizacja pozwala na wprowadzenie zmian do jeszcze niepodpisanej umowy. Przed nowelizacją wprowadzenie zmian było możliwe dopiero w postaci aneksu do już podpisanej umowy.

→ nowelizacja znosi instytucję obserwatora

→ procedury odwoławcze

Czas rozpatrywania skargi na orzeczenie zespołu arbitrów skrócono z 3 do 1 miesiąca od daty jej przekazania przez Prezesa UZP do sądu okręgowego.

Istotną zmianą, zarówno dla wykonawców jak i zamawiających, jest również to, że ostatnia nowelizacja zakończy okres traktowania udzielania zamówienia publicznego jako konkursu na najbardziej nielegalną ofertę, szczególnie z punktu widzenia formalnego. Tak przecież w istocie w praktyce to postępowanie funkcjonowało. Oferta zawierała szereg dodatkowych dokumentów i załączników i następowała stopniowa eliminacja wykonawców, którzy pomylili się przedstawiając jakikolwiek dokument niezgodny ze specyfikacją. Cel nowelizacji, zmierzający do zniwelowania tej praktyki, chyba został osiągnięty, a jest wyrażony w przepisie, który mówi o obowiązku zbadania uzupełnienia oferty o dokumenty, w przypadku braku tych dokumentów lub błędów w nich zawartych.

Na pytanie, czy ostatnią nowelizację należy ocenić pozytywnie, czy negatywnie będziemy mogli tak naprawdę odpowiedzieć dopiero wtedy, kiedy będzie ona przez nas na tyle długo stosowana, że pozwoli nam „przeżyć” przez wszystkie jej nowe postanowienia.

Najpierw jednak powinniśmy się skoncentrować na kompleksowym spojrzeniu na system finansów publicznych w Polsce.

Skąd się biorą problemy z wydatkowaniem środków publicznych? Przede wszystkim wynikają z określonych zasad w systemie finansów publicznych. Przykładem jest rok budżetowy, który powoduje, że zamawiający niejako „na siłę” wydają środki publiczne. To nie przepisy prawa są złe, choć nie są oczywiście doskonałe, ale o poprawności procedur związanych z zamówieniami publicznymi decyduje przede wszystkim czynnik ludzki.

Małgorzata Dworczyńska

W dniu 18 kwietnia 2006 r. zakład nasz rozpoczął czynny udział w programie resocjalizacji osób osadzonych w Zakładzie Karnym w Starogardzie Szczecińskim. Wszyscy pracownicy Wydziału Napraw Taboru początkowo odnosili się do tego projektu z pewną rezerwą, ponieważ obawiali się jak będzie wyglądała współpraca z osadzonymi. Pomimo pierwszych trudności, wspólna praca z osadzonymi układa się prawidłowo.

Zatrudnione u nas osoby wykazują duże zaangażowanie w wykonywaną pracę oraz nie stwarzają poważniejszych problemów. Po okresie trzymiesięcznej współpracy możemy powiedzieć, że jesteśmy bardzo zadowoleni z pracy osadzonych, zatrudnionych w naszym wydziale i mamy nadzieję, że resocjalizacja przez pracę będzie miała charakter długofalowy.

Mirosław Słupik

Każdy kto może, jedzie nad morze

Od kilku ostatnich lat tradycją MZK stały się rodzinne wyjazdy weekendowe nad morze.

Wcześniej wypoczynek kilkakrotnie był organizowany w Międzywodziu. W tym roku, chcąc wprowadzić pewne urozmaicenie poprzez zmianę miejscowości oraz ośrodka wypoczynkowego, w dniach od 28 kwietnia do 3 maja zorganizowano wyjazd do Pogorzeli.

Pracownicy wraz ze swoimi bliskimi zamieszkali w kompleksie wypoczynkowo - rekreacyjnym „KRYSTYNA”, w którym oddano do naszej dyspozycji pokoje 2-, 3- i 4-osobowe z pełnym węzłem sanitarnym.

Na terenie kompleksu wypoczynkowego, położonego wśród sosnowych drzew i w nieodległej odległości od morza, znajdował się duży obiekt socjalny, w którym między innymi spożywano posiłki, bawiono się do rana na wieczorku tanecznym czy też organizowano dla dzieci zajęcia kulturalno-oświatowe.

Kilkudniowy pobyt urozmaicono jego uczestnikom poprzez zorganizowanie ogniska, wieczorku tanecznego dla dorosłych i dyskoteki dla dzieci. Zapewnione przez organizatorów pobytu atrakcje oraz położenie Pogorzeli, sprzyjające długim spacerom, stworzyły uczestnikom miłą nastrój. Pomimo, że w trakcie pobytu pogoda nie dopisała, nie miało to większego wpływu na humory uczestników wyjazdu. W myśl przysłowia, że wszystko co dobre szybko się kończy, nadszedł czas powrotu do Szczecina.

Przed następnym wyjazdem, który planowany jest jeszcze w tym roku, należałoby tylko zamówić dobrą pogodę, w dobrej miejscowości, bo dobry humor towarzyszy nam zawsze.

Tadeusz Rudziński

Do zobaczenia we wrześniu nad morzem!

AKTYWNOŚĆ FIZYCZNA – DROGA DO ZDROWIA

**Jednym z najważniejszych czynników poprawy jakości życia
jest regularna aktywność ruchowa**

Zdrowie to pełnia możliwości człowieka zarówno w fizycznym, psychicznym, jak i społecznym wymiarze jego funkcjonowania.

Ruch towarzyszy nam przez całe nasze życie. Dzięki niemu rozwijamy się fizycznie, poznajemy otoczenie, uczymy się granic naszych możliwości, pracujemy zawodowo, wychowujemy dzieci itd.

Aktywność fizyczna poprawia stan zdrowia na różne sposoby:

- obniża ryzyko wystąpienia chorób sercowo-naczyniowych,
- obniża stężenie złego cholesterolu (LDL),
- zwiększa stężenie dobrego cholesterolu (HDL),
- obniża ciśnienie tętnicze,
- zwiększa ilość masy kostnej,
- chroni przed osteoporozą,
- nasila spalanie kalorii,
- sprzyja obniżeniu masy ciała,
- poprawia samopoczucie.

Aby wysiłek fizyczny przyniósł korzyści dla zdrowia nie musi być wcale bardzo intensywny. Ważne jest, aby ćwiczenia były powtarzane odpowiednio często: co najmniej 3 razy w tygodniu. Nie powinny one trwać krócej niż 30 min w ciągu dnia. Najlepiej rozpocząć od mało intensywnych ćwiczeń, a w miarę poprawy kondycji wydłużać czas trwania i zwiększać intensywność. W czasie ćwiczeń należy pamiętać o 5-minutowej rozgrzewce (np. wolny marsz), potem 25 min ćwiczeń i na zakończenie 5 minut spokojnych ćwiczeń. Zaleca się marszobiegi, jazdę na rowerze, pływanie, grę w piłkę, tenisa. Poprzez stosowanie ćwiczeń fizycznych, na pewno poprawi nam się nastrój, pamięć i jakość snu, zmniejszy się podatność na stres i choroby.

Wszelka aktywność fizyczna dodaje też pewności siebie i odmładza.

28 maja 2006 r.

VI BIEG O PUCHAR DYREKTORA MZK



Po raz kolejny impreza zorganizowana przez MZK, ORS „TOR” w MZK i klub Biegacza Maratończyk Team była znakomitą sposobem oderwania się od codziennych zajęć i zażycia ruchu.

Dystans 5,8 km to odległość, która z jednej strony nie wymagała wyczerpującego treningu, a z drugiej rywalizacja pobudzała do ruchu. W imprezie, której start i meta przygotowana była po raz pierwszy na stadionie lekkoatletycznym przy ul. Litewskiej, udział wzięło 173 biegaczy w tym ponad 20 osób reprezentujących naszą firmę (pracownicy i ich rodziny).

W VI Biegu o Puchar Dyrektora MZK, który jednocześnie był Grand Prix Szczecina 2006, wygrał Zbigniew Murawski (Zawisza Bydgoszcz) z czasem 17 min i 29 s. Wśród kobiet najszybsza była Bogusława Zakrzewska (MKL Szczecin). W kategorii wózków pierwszy na mecie był Jan Pienio (Start Szczecin).

Oprócz nagród w klasyfikacji generalnej mężczyzn, kobiet i osób niepełnosprawnych na wózkach, nagrody otrzymały kobiety w czterech kategoriach i mężczyźni w sześciu kategoriach wiekowych.

Wyróżnieni zostali również w klasyfikacji generalnej pracownicy MZK wraz z rodzinami:

KOBIETY

1. Ewa Treska
2. Katarzyna Marzec
3. Joanna Marzec
4. Agnieszka Słupik
5. Irena Wyremska

MĘSCZYŹNI

1. Kamil Manduk
2. Cezary Manduk
3. Waldemar Kucza
4. Zbigniew Prus
5. Wiktor Dziedziczak



Wyróżnieni zostali najmłodsi biegacze i najstarszy zawodnik. Dla wszystkich zawodników były upominki, medale i smaczkowa grochówka, a szczęśliwcy wylosowali nagrody rzeczowe.

Główną nagrodę – skuter – wylosował Tadeusz Skalski (TKKF Tytan).

Wszystkim uczestnikom i organizatorom dziękujemy.

Mirosław Wyremski



Kolegium redakcyjne:

Redaktor naczelna: Bożena Waszczuk, tel. 091 439-40-11 w. 212, 091 439-53-28
e-mail: bozwas@mzk.szczecin.pl

Sekretarz redakcji: Alicja Pietraszek, tel. 091 439-40-11 w. 210, 091 439-40-10,
e-mail: alipie@mzk.szczecin.pl

Wanda Młodawska: tel. 091 439-40-11 w. 240, 091 439-40-23,
e-mail: wamlo@mzk.szczecin.pl

Ryszard Roszak: tel. 091 439-40-11 w. 565

Redaktor wydania: Wanda Młodawska

Nakład 200 sztuk

Zezwolenie: GP-II-441/1385/88