



PASAŻER

BIULETYN KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KIELCACH

NR 86 / MARZEC / 2020
MAGAZYN BEZPŁATNY

fol. A.K.



4 AKTUALNOŚCI

MPK walczy z wirusami.
Firma dezynfekuje autobusy.

6 ROZMOWA

Prezes MPK Elżbieta Śreniawska tłumaczy, czego spółka oczekuje od władz Kielc.

8 TEMAT NUMERU

Kto powinien odblokować buspasy? Kto powinien zadbać o toalety dla kierowców?

10 OKIEM ZWIĄZKOWCA

Bogdan Latosiński pisze m.in. o równych i równiejszych wobec prawa.




Wesołych Świąt!

Niech Zmartwychwstanie Pańskie, które niesie odrodzenie duchowe, napelni wszystkich spokojem i wiarą, da siłę w pokonywaniu trudności i pozwoli z ufnością patrzeć w przyszłość.


Bogdan Latosiński

przewodniczący Rady Nadzorczej Spółki Pracowniczej
Większościowego Udziałowca MPK Kielce



Wesołego Alleluja!

Obfitych Łask i Błogosławieństw od Chrystusa Zmartwychwstałego
oraz pełnych pokoju Świąt Wielkanocnych
z radosnym „Alleluja” życzą



Zarząd i Pracownicy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji
Zarząd i Pracownicy Kieleckich Autobusów Spółki Pracowniczej
Rady Nadzorcze Spółek



foto. A.K.

Szanowni Państwo!

Wmarcowym wydaniu „Pasażera” powrócimy do postulatów o których realizację, od ponad pół roku, walczą związki zawodowe działające w MPK w Kielcach. Są to kwestie bardzo istotne dla prawidłowego funkcjonowania komunikacji zbiorowej w mieście – ważne dla załogi MPK, ale i dla pasażerów. Prezentujemy szczegółowo nasze stanowisko i wyjaśniamy jeszcze raz istotę problemu.

W biuletynie poinformujemy również, jakie działania podjęło przedsiębiorstwo, w obecnej sytuacji epidemiologicznej, w trosce o bezpieczeństwo osób przemieszczających się autobusami. Korzystając z materiałów Ministerstwa Zdrowia zaprezentujemy czytelnikom, jak należy zachowywać się w takich miejscach jak autobusy komunikacji miejskiej, w sezonie wzmożonych infekcji.

Przypomnimy o nowych cenach biletów i innych zmianach, jakie od 1 marca w tym zakresie wprowadził Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach. Z okazji przypadającego 8 marca Dnia Kobiet, przedstawimy również walory kobiet kierujących autobusami komunikacji miejskiej. Z każdym rokiem Pań w naszej firmie przybywa. Życze miłej lektury.

Elżbieta Śreniawska

Prezes MPK w Kielcach

Wydawca

Miejskie Przedsiębiorstwo
Komunikacji Sp. z o.o.
ul. Jagiellońska 92, 25-734 Kielce
www.mpk.kielce.pl
pasazer@mpk.kielce.pl

Skład

S.Q.A.D

Reklama

reklama@mpk.kielce.pl
tel. 41 345 24 21 wew. 435
nakład 20 000 egzemplarzy

Druk

Cztery Asy
www.czteryasy.pl

MPK W TROSCE O PASAŻERÓW



fol. A.K.

Z uwagi na obecną sytuację epidemiologiczną: zagrożenie koronawirusem oraz dużą liczbę osób chorych na grypę i inne infekcje, władze Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Kielcach, zdecydowały o dodatkowej dezynfekcji autobusów.

Wnętrze około 200 pojazdów jest codziennie czyszczone nie tylko standardowymi środkami, ale i specjalnymi preparatami do dezynfekcji, którą objęte są zwłaszcza miejsca często dotykane przez pasażerów takie jak: poręcze, uchwyty czy kasowniki – informuje Elżbieta Śreniawska, prezes MPK, podkreślając, że działania te podjęto w trosce o bezpieczeństwo pasażerów i załogi firmy. Dodatkowo, przeprowadzono również szkolenie pracowników, tak aby zwiększyć świadomość wśród personelu sprzątającego, pracującego na poszczególnych stanowiskach technicznych oraz w grupie kierowców.

JAK ZACHOWYWAĆ SIĘ W SEZONIE WZMOŻONYCH ZACHOROWAŃ?

MINISTERSTWO ZDROWIA ZALECA:

CZĘSTO MYJ RĘCE

Jest to podstawowa metoda do walki z wirusami. Do mycia rąk należy używać mydła i wody, a jeśli nie ma do nich dostępu, należy stosować płyny/żele na bazie alkoholu (min. 60%).

STOSUJ ODPOWIEDNIE ZASADY OCHRONY PODCZAS KASZLU I KICHANIA

W trakcie kaszlu, bądź kichania należy zasłonić usta i nos zgiętym łokciem lub chusteczką, którą należy natychmiast wyrzucić, a następnie umyć ręce mydłem i wodą, a jeśli nie ma takiej możliwości zdezynfekować ręce płynem/żelem na bazie alkoholu (min. 60%). Zakrycie ust i nosa, podczas kaszlu i kichania zapobiega rozprzestrzenianiu się zarazków

i wirusów. Jednak jeśli chora osoba kicha lub kaszle w dłonie, możesz zanieczyścić przedmioty lub dotykane osoby!

ZACHOWAJ BEZPIECZNĄ ODLEGŁOŚĆ

W miarę możliwości, pasażerowie autobusów komunikacji miejskiej, powinni zachować co najmniej 1 metr odległości między sobą a innymi ludźmi, szczególnie jeśli pojazdem przemieszczają się osoby, które kaszlą, bądź kichają i mają gorączkę.

UNIKAJ DOTYKANIA OCZU, NOSA I UST

Dłonie dotykają wielu powierzchni, które mogą być skażone wirusem. Poprzez oczy, nos lub usta, których dotknijemy zainfekowanymi rękami, możemy przenieść wirusa do naszego organizmu.

JAK SKUTECZNIE MYĆ RĘCE?



1 Zwilż ręce ciepłą wodą. Nałóż mydło w płynie w zagłębienie dłoni.



2 Namydł obydwie wewnętrzne powierzchnie dłoni.



3 Spleć palce i namydł je.



4 Namydł kciuk jednej dłoni drugą ręką i na przemian.



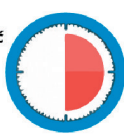
5 Namydł wierzch jednej dłoni wnętrzem drugiej dłoni i na przemian.



6 Namydł obydwa nadgarstki.



7 Splucz starannie dłonie, żeby usunąć mydło. Wysusz je starannie.



Całkowity czas: 30 sekund

Nie zapomnij umyć tych obszarów:



KORONAWIRUS powoduje gorączkę, kaszel, duszności, bóle mięśni i zmęczenie.

Przenosi się drogą kropelkową, a więc podczas kaszlu, kichania czy mówienia.

Jak zapobiegać zakażeniu?



Często myj ręce, używając mydła i wody.



Kiedy kaszlesz lub kichasz, zakrywaj usta i nos.



Zachowaj co najmniej 1 metr odległości od osób, które kaszlą i kichają.



Jeśli wracasz z regionu, gdzie występuje koronawirus i masz objawy choroby lub miałeś kontakt z osobą zakażoną, powiadom telefonicznie o tym stację sanitarno-epidemiologiczną lub zgłoś się do oddziału obserwacyjno-zakaźnego.

Infolinia NFZ
800 190 590

www.gov.pl/koronawirus



PODWYŻKA CEN BILETÓW. PODZIAŁ NA STREFY I BILET WEEKENDOWY

1 marca wzrosły ceny biletów komunikacji miejskiej w Kielcach. Wprowadzony został również podział na strefy miejską i aglomeracyjną.

Strefa 1 obejmuje swoim zasięgiem Kielce, więc pasażer, który kupi właściwy dla niej bilet, będzie mógł podróżować tylko w granicach administracyjnych miasta. Z kolei **strefa aglomeracyjna** obejmuje miasto oraz gminy: Chęciny, Daleszyce, Górno, Łączna, Masłów, Miedziana Góra, Morawica, Piekoszów, Sitkówka oraz Załuski.

Aktualnie obowiązujący cennik biletów

- Bilet jednorazowy, **strefa 1**:
3 zł 40 gr, ulgowy 1 zł 70 gr
- Bilet jednorazowy, **strefa 1+2**:
3 zł 60 gr, ulgowy 1 zł 80 gr
- Bilet jednogodzinny, **strefa 1**:
3 zł 60 gr, ulgowy 1 zł 80 gr
- Bilet jednogodzinny, **strefa 1+2**:
3 zł 80 gr, ulgowy 1 zł 90 gr
- Bilet dobowy **strefa 1**:
11 zł, ulgowy 5 zł 50 gr
- Bilet dobowy **strefa 1+2**:
13 zł, ulgowy 6 zł 50 gr

Bilet jednorazowy upoważnia do podróży dowolną liczbą autobusów, w ciągu 40 minut, od momentu jego skasowania, oczywiście w obrębie strefy na którą zostanie zakupiony.

Nowością, od początku marca, jest bilet weekendowy, w który zamienia się bilet dobowy, skasowany od godziny 20:00, w piątek do północy w sobotę. Pasażer może korzystać z niego do godziny 24, w najbliższą niedzielę.

Dla uczniów i studentów zostały wprowadzone imienne bilety semestralne.

Stare bilety, zakupione przed wejściem w życie nowych cen, zachowują swoją ważność i można z nich korzystać do końca marca. Z kolei bilety okresowe są ważne do czasu na który zostały zakupione. Nie ma konieczności uiszczania dodatkowych opłat.

Podkreślamy, że Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji nie ma wpływu na ceny biletów obowiązujących w komunikacji miejskiej. O podwyżce zdecydowali radni. Wniósł o to Zarząd Transportu Miejskiego.

MPK DOCENIA KOBIETY

– Kobiety są doskonałymi kierowcami autobusów komunikacji miejskiej – zapewnia Elżbieta Śreniawska, prezes MPK.

Z okazji obchodzonego 8 marca Dnia Kobiet, „męska” część załogi składa Paniom najserdeczniejsze życzenia.

Kobiety stanowią już ponad 10 procent kierowców w kieleckim MPK.

– Charakteryzuje je płynna, łagodna jazda. Są miłe, sympatyczne – wylicza zalety Elżbieta Śreniawska. Prezes zapewnia, że spółka jest otwarta, aby zatrudniać kolejne Panie. To również ze względu na kobiety, związki zawodowe walczą o lepsze zabezpieczenie socjalne załogi jeżdżącej autobusami po całym mieście.



fol. A.K.

POCZEKAMY DŁUŻEJ NA ITS

Krajowa Izba Odwoławcza zdecyduje, czy przetarg w ramach, którego wyłoniono wykonawcę Inteligentnego Systemu Transportowego dla Kielc został prawidłowo rozstrzygnięty.

Postępowanie wygrała hiszpańska firma Alumbros, jednak z takim wynikiem nie zgodziło się konsorcjum, którego oferta była kilka milionów droższa od zwycięskiej. Spór rozstrzygnie Krajowa Izba Odwoławcza.

Inteligentny System Transportowy, w praktyce oznaczał będzie powstanie elektronicznego systemu sterowania ruchem w mieście. W ramach projektu, przebudowane zostanie również kilkadziesiąt kieleckich skrzyżowań.



fol. A.K.

KIELCE SIĘ WYLUDNIAJĄ

W roku 2019, o 1688 osób zmalała liczba mieszkańców Kielc. W stolicy regionu mieszka aktualnie około 185 160 osób.

Dla porównania, w 2018, było to 186 833, a w 2017 – 188 495 mieszkańców. Wraz ze spadkiem liczby zameldowanych w stolicy regionu, wzrosła liczba osób w ościennych gminach. W roku 2019 najwięcej obywateli przybyło w gminie Morawica (plus 243 osoby), w gminie Górno (plus 142) i Miedziana Góra (plus 122).



Z PRZYMRUŻENIEM OKA

Do ruszającego z przystanku autobusu podbiega mężczyzna, krzycząc:

– Ludzie, zatrzymajcie ten autobus, bo się spóźnię do pracy !

– Panie kierowco – wołają pasażerowie – niech pan stanie! Jeszcze ktoś chce wsiąść!

Kierowca zatrzymuje autobus, mężczyzna zadowolony wsiada i mówi z ulgą:

– No, nie spóźniłem się do pracy... Bilety do kontroli proszę!

NASZE POSTULATY TO „PROSTE” TEMATY, WYMAGAJĄ JEDYNIĘ PODJĘCIA OKREŚLONYCH DZIAŁAŃ

ROZMOWA Z ELŻBIETĄ ŚRENIAWSKĄ, PREZES MPK W KIELCACH



foto. A.K.

Ponad pół roku trwa już konflikt pomiędzy Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacji i miastem. Czy Państwa postulaty są tak trudne do zrealizowania?

Sformułowane postulaty były efektem spotkań przeprowadzonych na przełomie lipca i sierpnia, ubiegłego roku. Uczestniczyli w nich, ze strony miasta: ówczesna z-ca prezydenta Danuta Papaj i z-ca prezydenta Arkadiusz Kubiec oraz z ramienia MPK: przedstawiciele związków zawodowych: przewodniczący Bogdan Latosiński, Andrzej Burek, a także Zarząd MPK.

W momencie w którym wydawało się, że wszystko zostało już uzgodnione, porozumienie wylądowało w koszu, a z mediów dowiedzieliśmy się, że nie może być podpisane, ponieważ zdaniem wiceprezydenta Kubca: „związki nie mogą być stroną porozumienia”. W moim odczuciu, nic nie stało na przeszkodzie, żeby podpisać uzgodniony tekst z Zarządem Spółki, z ewentualnym protokołem rozbieżności. Uważam, że nasze postulaty to proste tematy, nie wymagające żadnych inwestycji, a jedynie podjęcia określonych

działań. Udrożnienie buspasów, zatok autobusowych, to zadania miasta – organizatora transportu publicznego. Za rozkłady jazdy również odpowiada organizator. Przewoźnik nie może być zaskakiwany w tym zakresie. O wielu istotnych sprawach dowiadujemy się dopiero z mediów. Lokalizacja części przystanków i zmienione „końcówki” linii to efekt wprowadzonych zmian, bez uwzględnienia uwag od przewoźnika. Dla przykładu podaje linie dojeżdżające m.in.: do ulicy Olszewskiego, czy Puscha. Konsekwencją tych działań jest obecny protest, wynikający m.in.: z tego, że kierowcy w niektórych miejscach miasta nie mają dostępu do toalet.

”

Jesteśmy gotowi na zmiany, ale nie możemy dowiadywać się o nich jako ostatni, bowiem musimy się do nich odpowiednio przygotować.

Czy spór ma tło ekonomiczne?

Każde działanie w biznesie ma podłoże ekonomiczne. Żeby prowadzić inwestycje, które są od nas oczekiwane, musimy mieć strategię działania, którą musi opracować organizator, czyli miasto. Informacja w mediach podana przez Pana wiceprezydenta, że umowa przewiduje możliwość zmiany +/- 10 % liczby wozokilometrów, wynika wprost z umowy kontraktowej i jest nam znana. Natomiast nie mamy żadnych informacji na temat strategii działania na najbliższe lata i tego, czy tendencja z obciążeniem kilometrów jest stała, czy to tylko przejściowe działania. Zależnie od liczby km, musimy dysponować

określonym taborem oraz personelem do jego obsługi. Spółka działa w sposób stabilny i z dnia na dzień ani nie zwalnia, ani nie zatrudnia kierowców. Zakup taboru musi być poprzedzony kilkumiesięcznym, wcześniejszym zamówieniem. Musimy wiedzieć, co dalej z wprowadzaniem nisko-emisyjnego taboru? Plan budowy stacji ładowania CNG jest miastu znany. Ale nikt z nami na ten temat nie rozmawia? W spółce pracowniczej, którą reprezentuje, kwestie te znane są pracownikom, którzy są również udziałowcami. Tak jak i miasto, które – jak przypominam – posiada blisko 35% udziałów w spółce! Ale czy ktoś z władzy miasta, z pozycji współwłaściciela, analizuje problemy MPK!? Chciałabym znać odpowiedzi na te pytania, chociażby po to, żeby, po raz kolejny, nie usłyszeć ironicznych komentarzy Pana wiceprezydenta Arkadiusza Kubca, który twierdził, że obawy dotyczące przyszłości mają związek z tym, że „przeinwestowaliśmy”.

Jakie są konsekwencje braku porozumienia? W jaki sposób odbija się to negatywnie na załodze MPK i na samych pasażerach?

Wprowadzone zmiany w komunikacji, powodują chaos komunikacyjny w mieście. ZTM uważa, że wszystko jest odbierane pozytywnie, ponieważ wszelkie uwagi pasażerowie zgłaszają bezpośrednio do nas – najczęściej do kierowców. To my słyszymy słowa krytyki związane ze: zmianami w rozkładach, podwyżkami cen biletów komunikacji miejskiej, spóźnieniami autobusów z powodu zablokowanych buspasów. To, że rozkłady linii autobusowych są układem dynamicznym, doskonale rozumiemy. Mamy świadomość, że zawsze będą one ewoluować pod kątem potrzeb transportowych mieszkańców. Jednak zmiany należy przygotować kompleksowo, skonsultować i dopiero wprowadzić! Mamy XXI wiek i brak toalet na pętach! Istnieją w obrębie minidworców, których jest jednak za mało oraz w miejscach, gdzie za zgodą MZD i GDDKiA, wstawiła je nasza spółka. W innych lokalizacjach, nie możemy ich zainstalować, bo nie dysponujemy gruntem. Chciałabym skonfrontować się z wszystkimi komentującymi głośno te kwestie, którzy wskazują, że to jest mój problem. Polecam im zapoznać się ze stosownymi przepisami, a nie tylko wybiórczo cytować jeden fragment. Dla przykładu – w jednym z ostatnich wywiadów, Arkadiusz Kubiec przy-

znał, że na ul. Puscha nie da się ustawić toalety (odkrycie?), ale jednocześnie zdecydował o wyprowadzeniu m.in.: linii nr 112 z minidworca przy ulicy Massalskiego na ul. Puscha i przekierowaniu linii nr 9,10. Wiceprezydent przekazał informację, że przeniesienie końcówek tych linii na ul. Massalskiego, kosztowałoby miasto aż mln zł. Bardzo chciałabym zobaczyć te kalkulacje. Pan wiceprezydent mógłby osobiście zobaczyć, jak na ul. Artwińskiego pasażerowie wsiadają i wysiadają, na tym samym przystanku, i w jakich warunkach kierowcy oczekują tam na rozpoczęcie następnego kursu. Zapraszam również na ul. Bp. Kaczmarka, gdzie autobusy są niezwykle uciążliwe dla mieszkańców pobliskich wieżowców. Te i inne przypadki pokazują brak logiki w działaniach miasta. W ostatnim czasie, dopuszczono do takich absurdów, jak likwidacja linii nr 114, z której korzystali pacjenci dojeżdżający do przychodni w obrębie osiedla Na Stoku. To spowodowało niezadowolenie, zmęczonych, sfrustrowanych pasażerów. Odpowiedzialność za podjęcie tej decyzji zrzucano na wykonawcę, czyli MPK. Arkadiusz Kubiec stwierdził bowiem, że MPK nie chce tam wjeżdżać.

Dlaczego Państwa obawy budzi fakt ograniczenia liczby wozokilometrów, które zgodnie z umową ma wykonać w danym roku przewoźnik?

Prowadzona remarszrutyzacja znacznie ograniczyła liczbę wozokilometrów, a w tym roku ma zostać obcięte kolejne 300 tys. – z tym nie dyskutujemy, to jest decyzja władz miasta, ale jednocześnie mamy prawo oczekiwać od organizatora, że nie zostaną pogorszone warunki wykonywania kontraktu. Przygotowując się do przetargów, kalkulowaliśmy stawkę, w oparciu nie o ilość km, ale o takie parametry jak m.in.: prędkość komunikacyjna, która bezpośrednio wpływa na czas pracy, kilometry dojazdowe i inne, które niestety uległy zmianie. Sądzę, że finałem tych zmian będzie sprawa w sądzie. Zabiegaliśmy o ten kontrakt, ale ostatecznie sprawa została rozstrzygnięta przez wyrok sądowy, a więc używanie sformułowań, „że jest to kontrakt przestępczy”, jest zwykłym nadużyciem. Wszystkich „ekspertów” odsyłam do założeń planu transportowego dla gminy Kielce. Stawka została skalkulowana, przy określonych rozkładach i danej liczbie wozokilometrów: płatnych oraz bezpłatnych, dla każdego kontraktu odrębnie, a obecne cięcia

powodują istotne zmniejszenia kilometrów płatnych i zwiększanie bezpłatnych tzw. dojazdowych. Przestrzegamy wszystkich zapisów umowy, ale po drugiej stronie nie mamy partnera. Wprowadzane zmiany w rozkładach, skutkują tym, że chociażby linia nr 46 pogorszyła prędkość komunikacyjną z ponad 19 km/godz do poziomu poniżej 14 km/godz. Obserwujemy wydłużanie przerw technicznych pomiędzy liniami, szczególnie we wczesnych i późnowieczornych godzinach. Uważamy, że pogorszenie prędkości komunikacyjnej wynika ze złego zaplanowania zadań przewozowych (zbyt długie przerwy wpływają na nieefektywne wykorzystanie taboru) jak i z powodu zakorkowanych ulic oraz zmian organizacji ruchu drogowego. To wszystko powoduje zwiększenie kosztów przewoźnika. Konstrukcja rozkładu jazdy, od której zależy prędkość komunikacyjna, leży w gestii organizatora przewozów, czyli ZTM. Obecne zmiany doprowadzają do tego, że stare, mocno eksploatowane autobusy, mają jeździć cały czas, a nowe autobusy, z kontraktu dziesięcioletniego (gdzie średnia wieku jest poniżej 8 lat, a wyposażone są jak pojazdy z kontraktu unijnego) stoją bezczynnie na bazie, bo mamy „cięcia w kilometrach”. Gdzie tu logika i ekonomia? Nasze sugestie niestety nie są w większości brane pod uwagę. Uważamy, że wystarczyłoby ograniczyć liczbę brygad na danej linii, poprzez zmniejszenie przerw w pracy, a kilometry byłyby pozostawione do realizacji zgodnie z wytycznymi ZTM.

Czy ma Pani nadzieję, że uda się w niedługim czasie dojść do porozumienia? Do czego może doprowadzić brak kompromisu?

Jesteśmy gotowi na zmiany, ale nie możemy dowiadywać się o nich jako ostatni, bowiem musimy się do nich odpowiednio przygotować. Sądymy, że nie unikniemy dyskusji o kierunkach zmian w komunikacji miejskiej, ale nie uciekniemy również przed merytoryczną dyskusją, dotyczącą kierunków rozwoju komunikacji zbiorowej, która jest niezbędnym elementem rozwoju aglomeracji miejskiej. W obecnej sytuacji, dalsze inwestycje MPK m.in. budowa stacji CNG i zakup autobusów gazowych, stają pod znakiem zapytania, ponieważ nie możemy zdecydować o tak istotnych kwestiach nie znając dalszych kierunków zmian, które zamierza wprowadzić miasto Kielce.

Dziękuję za rozmowę.

PÓŁ ROKU BEZ KOMPROMISU

Napięta sytuacja pomiędzy związkami zawodowymi działającymi w kieleckim MPK i miastem, które jest właścicielem prawie 35 procent udziałów w kapitale zakładowym spółki. Postulaty przewoźnika, które są de facto propozycjami poprawy funkcjonowania komunikacji miejskiej, pozostają bez echa.



foto: A.K.

Bogdan Latosiński – przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Transportu Publicznego w MPK przypomina, że pierwsze sugestie skierowane do władz miasta, pojawiły się latem 2018, gdy funkcję prezydenta pełnił jeszcze Wojciech Lubawski. Związkowcy zwrócili wówczas uwagę na istotny dla załogi błąd, polegający na oddaniu na ulicy Pileckiego pętli autobusowej, bez toalety...

Pierwsze rozmowy z nowymi władzami miasta: prezydentem Bogdanem Wentą i Jego zastępcą Danutą Papaj zapowiadały dobrą współpracę, i kontynuację działań zmierzających do usprawnienia rozwiązań komunikacyjnych w Kielcach. Ponieważ obietnice pozostawały niezrealizowane, w wakacje 2019 roku, związki zawodowe działające w przedsiębiorstwie wystąpiły do miasta z określonymi postulatami, które dotyczą kwestii istotnych zarówno dla załogi, samego MPK jak i dla pasażerów.

Powtarzane od miesięcy apele dotyczą odblokowania notorycznie zajmowanych przez inne pojazdy buspasów, przystanków i zatok, a o tym kto ma do tego prawo decyduje zarządca drogi, czyli Miejski Zarząd Dróg.

Tak o sprawie mówił Arkadiusz Kubiec – zastępca prezydenta Kielc: Trzeba jednak wziąć pod uwagę, że nie zawsze kierowcy aut osobowych,

którzy znajdują się na buspasie łamią przepisy. Mogą z nich korzystać samochody elektryczne, taksówki oraz na wielu ulicach buspas jest wspólny dla prawo i lewoskrętów.

Echo Dnia 13 stycznia 2020

MPK odpowiada: Chcielibyśmy aby Pan wiceprezydent wskazał buspas z którego można skręcić w lewo?

Największy problem dotyczy m.in.: ulic: Olszewskiego, Żelaznej, Sandomierskiej, Warszawskiej, Turystycznej, Czarnowskiej... Zakorkowane buspasy i zatoki autobusowe nie tylko stanowią realne zagrożenie, ale i powodują, niezależnie od MPK, opóźnienia w kursach autobusów.

Arkadiusz Kubiec tłumaczył to w następujący sposób:

Nie mamy narzędzi do rozładowania korków na buspasach. Straż miejska nie ma takich uprawnień, prezydent nie stanie na ulicy i nie będzie kierował ruchem.

Echo Dnia 13 stycznia 2020

MPK odpowiada: Przecież to miasto jest odpowiedzialne za organizację ruchu samochodowego, w tym również komunikację miejską.

Związki zawodowe i szefostwo MPK walczą również o godne warunki pracy

kierowców. Przesuwanie „końcówek” linii z mini dworców (Bukówka, ul. Olszewskiego, ul. Massalskiego, Os. Na Stoku, Os. Świętokrzyskie) na boczne ulice, gdzie nie ma toalet jest dla załogi urągające i bardzo utrudnia pracę. Przypomnijmy, że autobusami kierują też kobiety i każdego roku Pań w załodze przybywa. Miasto które jest właścicielem prawie 35 procent udziałów w kapitale zakładowym spółki rozkłada ręce.

Arkadiusz Kubiec tak odpowiadał na powyższy postulat:

Te działania są skierowane pod niewłaściwy adres. To są postulaty, które powinny trafić do pracodawcy, a miasto nim nie jest.

Miasto jest gotowe w niektórych miejscach wybudować szalety publiczne, które mogą służyć tylko kierowcom.

Nie może ich postawić na każdej pętli czy przystanku końcowym, ponieważ w zapisach przetargu na obsługę komunikacyjną Kielc nie było takiego zobowiązania. Choć to nie jedyny powód. W niektórych miejscach nie ma warunków technicznych, na przykład na ulicy Puscha, objętej strajkiem, ponieważ jest tam gęsta zabudowa mieszkaniowa i nikt nie zgodzi się na powstanie toalety pod oknami mieszkańców.

Echo Dnia 13 stycznia 2020

MPK odpowiada: *Dla nas jest oczywiste, że w tym miejscu nie można ulokować toalety. Dlaczego jednak, wiedząc o tym fakcie, miasto zdecydowało się na przesunięcie na ulicę Puscha końcówki linii?*

W styczniu lokalne media opisały sytuację do jakiej doszło przy ulicy Artwińskiego, gdy kierowca MPK „miał wyprosić” pasażerów, którzy wsiadli do pojazdu. W specjalnym oświadczeniu, które zostało skierowane m.in. do prezydenta Kielc Bogdana Wenty, szefostwo MPK i przedstawiciele związków zawodowych, podkreślili że konfliktowa sytuacja była konsekwencją „złej organizacji infrastruktury drogowej w tym miejscu”. Przystanek przy ulicy Artwińskiego jest jednocześnie końcowym, jak i początkowym, co powoduje chaos organizacyjny dla pasażerów, komplikuje przerwy kierowców (zwłaszcza 15-20 min na posiłek). Kierujący autobusem nie może, opuszczając pojazd, pozostawić w nim pasażerów. Przy ulicy Artwińskiego, stojące autobusy – zwłaszcza, gdy jest ich kilka, stanowią realny problem i zagrożenie w ruchu aut i pieszych w tym rejonie miasta.

Arkadiusz Kubiec twierdził, że wydłużenie tras linii tak, aby każda kończyła się na pętli jest niezgodne z aktualną wizją miasta na komunikację publiczną.

Radio Kielce 13 lutego 2020

MPK odpowiada: *Plan transportowy gminy Kielce jest dokumentem obowiązującym jako akt prawa miejscowego. Czy się to podoba, czy nie, należy te zapisy realizować. Chyba, że zmienimy ten plan?*

Kolejny postulat, wielokrotnie powtarzany przez przewoźnika, sprowadza się do apelu o nie przerywanie linii pomiędzy kontraktami, przekazywanie zmian w rozkładach jazdy z co najmniej z 30 – dniowym wyprzedzeniem i dokonywanie tych korekt z uwzględnieniem potrzeb zarówno pasażerów, jak i załogi MPK. Bogdan Latosiński uważa, że działalność odpowiedzialnego za transport w mieście zastępcy prezydenta Arkadiusza Kubca, sprowadza się do „przerzucania” winy za wszelkie złe tendencje w publicznym transporcie zbiorowym na MPK...

– Nie należy zaskakiwać przewoźnika, który ma inwestycje, tym że nagle obci-

na się kilometry, przy jednoczesnym budowaniu siatki połączeń, tak aby nam zwiększać koszty. Wydłuża się, na niektórych liniach, postoje w godzinach późnowieczornych, do rozmiarów niczym nie uzasadnionych, jak również dojazdy do przystanków początkowych, które są na koszt przewoźnika, ale przede wszystkim wspomniane wcześniej cięcia kilometrów, w połowie roku, powodują turbulencje finansowania i brak możliwości realizacji inwestycji takich jak m.in. zakup taboru niskoemisyjnego – wylicza Bogdan Latosiński. Związki zawodowe działające w MPK, licząc na kompromis, a także m.in.: z uwagi na zintensyfikowane działania policji podjęte na buspasach odwołały planowaną 24 stycznia akcję protestacyjną. Do rozmów, z władzami miasta, które miały pomóc w usprawnieniu komunikacji jednak nie doszło...

Arkadiusz Kubiec tak komentował również obecną sytuację:

Nie jesteśmy pracodawcą dla związków zawodowych. Myślę, że powinni one zwracać swoje uwagi do prezesa MPK. Od kilku miesięcy nie słyszałem uwag od pani prezes, ani samych związków zawodowych. Jestem zaniepokojony tą sytuacją. Będę chciał się kontaktować z prezes MPK, aby wyjaśnić czy umowa, którą podpisano z miastem, będzie dalej realizowana.

InfoBus.pl, PAP 16 stycznia 2020

MPK odpowiada: *Jesteśmy zaskoczeni i zdziwieni takim stanowiskiem. Od miesięcy trwa dyskusja, chociażby w mediach, na temat naszych postulatów, a Pan wiceprezydent twierdzi, że nie słyszał uwag.*

Rozumiem, że są problemy, że kierowcy dłużej pokonują dany odcinek, ale nie mamy na to wpływu. W godzinach szczytu to jest normalne. Nie słyszałem, aby spółka ucierpiała z tego powodu. Nikt nie nakładał na nią kar, ani nie wyciągał innych konsekwencji. Jeżeli są opóźnienia, to może warto wydłużyć czas przejazdu na tej ulicy, ale nikt w tej sprawie się nie kontaktował. To nie są moje kompetencje, aby udrażniać buspasy. Kilukrotnie informowaliśmy o tym problemie policję. Służby miały się przyjrzeć tej sytuacji. Nie dostawaliśmy sygnałów zwrotnych od spółki dlatego uznaliśmy, że problem jest załatwiony.

InfoBus.pl, PAP 16 stycznia 2020

MPK odpowiada: *Te tezy Pana wiceprezydenta są niepoważne. Czas przejazdu na danej linii określa tzw. prędkość przelotową o której decyduje organizator, czyli miasto. Komunikacja miejska ma za zadanie przewozić pasażerów również w godzinach szczytu, płynnie, bo kto będzie z niej korzystał jeśli czas dojazdu będzie się wydłużał. Wszystkie miasta idą w kierunku nadania priorytetów dla komunikacji zbiorowej po to, żeby odblokować ulice i ograniczać emisję spalin, zwłaszcza w centrach aglomeracji. Wydłużanie czasów przelotu to uciążliwość dla pasażerów i zwiększone koszty dla przewoźnika. Teorie głoszone przez Pana Arkadiusz Kubca nie mają nic wspólnego z zasadami komunikacji zbiorowej, ale mają za zadanie przerywanie problemów organizatora, czyli miasta na przewoźnika, jakim jest MPK.*

10 i 11 marca w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacji odbędzie się referendum – W jego trakcie, chcemy dowiedzieć się, jak załoga ustosunkowana jest do obecnych dokonań, czy chce zaostreżenia protestu, czy akceptuje działania podjęte przez organizację związkową – tłumaczy Bogdan Latosiński, który reasumuje, że od wyniku głosowania zależą dalsze działania związkowców.

Marcowy numer „Pasażera” trafił do druku przed wyżej wspomnianym referendodem. O wynikach głosowania poinformujemy w kwietniowym wydaniu biuletynu.

Kieleccy radni miejscy przegłosowali uchwałę, dotyczącą podwyżki od 1 marca cen biletów uprawniających do korzystania z autobusów. Pieniądze miały być przeznaczone m.in. na zwiększenie liczby wozokilometrów, tymczasem przedstawiciele MPK, z nieoficjalnych źródeł, otrzymali informację, że mimo wzrostu cen, może dojść do obciążenia w tym roku, kolejnych 200 tys. wozokilometrów. Chcielibyśmy dowiedzieć się, czy to prawda?! – pytają władze MPK.

HISTORIA KOŁEM SIĘ TOCZY

10



Mądre porzekadło mówi, że historia lubi się powtarzać – niestety często jak farsa. Do takich wniosków dochodzę, gdy obserwuję zorganizowane obecnie ataki na moją osobę, które miały miejsce również w 2007 roku, tuż przed przetargiem na obsługę komunikacji miejskiej w Kielcach. Właśnie wtedy w „Echu Dnia” ukazał się paszkwil zatytułowany „Ciepła posada”, w którym – używając typowych w polskich mediach insynuacji wobec związkowców – zarzucono mi karierowiczostwo i pobieranie nadmiernie wysokiego uposażenia. Sprawa trafiła do sądu, który przyznał mi rację, potwierdzając że zostałem skrzywdzony. Tekst został skrytykowany również przez niezależne organizacje zajmujące się etyką w prasie, a zmuszona orzeczeniem sądowym redakcja musiała opublikować przeprosiny, przyznając, że materiał był przygotowany w sposób nierzetelny i z użyciem nieprawdziwych informacji.

Mniej więcej w tym samym czasie, bo w 2006 roku, powstał jeden z portali społecznościowych, który od razu zaczął wspierać naszą konkurencję w przetar-

gu – spółkę Veolia oraz jej prezesa, Pana Rochowicza, przy okazji organizując prowokacje i nie szczedząc nieuzasadnionej krytyki wobec MPK Kielce.

Przez lata, narracja portalu nie uległa zmianie i opiera się na twierdzeniach, że za wszystkie problemy występujące w Kielcach odpowiadam ja, zarząd przedsiębiorstwa i pracownicy MPK. Prowokacje również nie ustały, czego dowodzą wydarzenia z ostatnich tygodni. Oto bowiem nieznana osoba lub osoby – zaczęła na tablicy ogłoszeniowej w firmie, rozpow szechniać szereg nieprawdziwych informacji, które dotyczą mnie, zarządu i Pani Prezes Śreniawskiej. Oczywiście zrobiono to anonimowo, bo tak krytykować jest najłatwiej, szczególnie gdy się rzuca kalumniami. Portal ów, dziwnym trafem, bardzo szybko „podchwycił” temat, publikując wpis sugerujący, że kierowcy się buntują przeciwko Latosińskiemu. Na kilometr „śmierdzi to” manipulacją i prowokacją, która ma na celu zdyskredytowanie mnie i stworzenie wśród kielczan wrażenia, że pracownicy MPK są podzieleni. Wszystko jest niezmiennie w tym „spektaklu”, łącz-

nie z repertuarem i głównymi aktorami. Już do tego się przyzwyczailiśmy. Dodać warto, że mnie jako przewodniczącego związku, weryfikują przede wszystkim jego członkowie, którzy w demokratycznych wyborach decydują o tym, czy mam nadal pełnić swoją funkcję. Wygrywam z widoczną przewagą tylko i wyłącznie dzięki woli tych, którzy oddają na mnie głosy. Ponadto w spółce przeprowadzamy też referenda. Jedno z nich odbędzie się już w marcu, a pracownicy zdecydują w nim, czy protest wobec polityki komunikacyjnej miasta ma być kontynuowany. Pod tym względem jesteśmy więc jednym z najbardziej demokratycznie zarządzanych przedsiębiorstw w regionie świętokrzyskim. Dlatego, powielanie informacji na tablicy ogłoszeniowej, że „większość pracowników ma nas dość”, jest dla mnie kompletnie absurdalne.

Ostatnio portal w przekazach sugeruje, że miasto pokornie spełnia postulaty MPK, „choć nie powinno”, a związkowcy, niezależnie od przebiegu wydarzeń, robią niepotrzebnie „zadymę” i nie chcą się spotkać z wiceprezydentem Kubcem. Administratorzy portalu przekonują też m.in.: że miasto postawiło toalety w miejscach, w których autobusy mają postoje. Tymczasem prawda o polityce miasta i ZTM jest taka, że autobusy wprowadzane są z minidworców z dobrymi warunkami socjalnymi i kierowane do miejsc, gdzie nie można ich postawić. Tam m.in.: stoją nasze, przenośne toalety, które jednak są bezużyteczne, gdyż służby sanitarne nie zezwoliły na ich użytkowanie, ze względu na zbyt bliskie umiejscowienie budynków mieszkalnych.

Nie jest też prawdą, że się obraziliśmy na miasto, nie chcąc rozmawiać z wiceprezydentem Kubcem. Byliśmy gotowi na to, żeby usiąść do stołu z każdym przedstawicielem Urzędu Miasta, łącznie z Panem prezydentem Bogdanem Wentą, byle nie z Panem Kubcem. Po prostu nie widzieliśmy sensu rozmowy z osobą, która w sierpniu, nagle zerwała negocjacje, mimo ustalonego już wstępnego porozumienia, twierdząc że zarząd i związki nie są stroną w sporze. Poza tym, skoro wtedy postulaty były takie same jak teraz, a miasto do tej pory ich nie zrealizowało, za pośrednictwem wiceprezydenta zrywając negocjacje, to o czym mamy z nim

teraz rozmawiać? Niech miasto wdroży nasze postulaty dotyczące wyeliminowania zjawiska polegającego na zajmowaniu buspasów na ulicy Olszewskiego i na innych odcinkach w mieście, toalet i innych palących z punktu widzenia jakości transportu zbiorowego w Kielcach kwestii, a wtedy wrócimy do rozmów. Niestety miasto zamiast prowadzić z nami dialog i realizować postulaty, woli nam podkła-

dać kolejne kłody pod nogi. Przykładem takiego postępowania jest wydłużanie czasu postojów autobusów w godzinach późnowieczornych, przy jednoczesnym zmniejszaniu prędkości komunikacyjnej. Miasto żąda od nas, aby linie obsługiwało więcej brygad, co sprawia, że koszty ponoszone przez nas są nieadekwatne do wykonywanej pracy. Jest to działanie kompletnie nieracjonalne pod względem

ekonomicznym. Po raz kolejny apeluję do przedstawicieli Urzędu Miasta: złączcie nas traktować poważnie i nie ulegajcie podszeptom prowokatorów, którym zależy na tym, żeby ten spór nie miał końca.

Bogdan Latosiński
Przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Transportu Publicznego w Kielcach

RÓWNI I RÓWNIJSI?

Z pewnym zaskoczeniem zareagowałem na medialne doniesienia związane z tym, że policja jest w trakcie ustalania danych internautów, którzy na profilu kieleckiej „Gazety Wyborczej” nazwali wicemarszałek województwa mianem „cukierkowej lady”. Miała to być reakcja na opublikowane na łamach gazety artykuły: „Urzednicy nie chcą, żeby wicemarszałek na nich krzyczał” oraz „Żółta kartka dla marszałka Bętkowskiego”.

To, czy powyższe określenie naprawdę było obraźliwe, pozostawiam ocenie czytelników. Dziwi mnie przede wszystkim tak szybka reakcja organów ścigania, które już po kilku dniach od publikacji tekstu, rozpoczęły postępowanie wyjaśniające. Jest ona zaskakująca, szczególnie, w świetle opieszałości wymiaru sprawiedliwości, gdy całkiem niedawno w mediach społecznościowych to mnie obrzucano epitetami, które, śmiem twierdzić, były o wiele bardziej wulgarne, niż te znajdujące się pod tekstem o Pani Marszałek. Przypominam zatem, że tuż przed kam-

panią wyborczą, dwóch, byłych pracowników MPK w Kielcach, zorganizowało wymierzony w moją osobę „festiwal nienawiści”, pełen kłamliwych sugestii, jakobym w 2015 roku, przy pomocy środków z zakładowego funduszu socjalnego i talonów na pizzę, przekupywał kolegów z zakładu, obiecując im profity, w zamian za oddane na mnie głosy. Oczywiście prokuratura sprawę umorzyła, ale zanim to się stało, przesłuchano wielu świadków, a media nie omieszkały snuć licznych domysłów w tej sprawie, nie mówiąc o portalach społecznościowych.

Co ciekawe, prokuratura sukcesywnie oddalała moje wnioski dotyczące obraźliwych komentarzy, których autorami były wyżej wymienione osoby, nazywające mnie „złodziejem”. Epitety te były powtarzane przez nich nawet wtedy, gdy organy sprawiedliwości umorzyły sprawę, potwierdzając na piśmie, że nie toczy się przeciwko mnie żadne postępowanie.

Ponieważ obraźliwe wobec mnie i mojej rodziny posty pojawiały się niemal bez

przerwy, na różnych kieleckich forach i portalach, doniesienia do prokuratury składałem regularnie, w trakcie całej poprzedniej kadencji Sejmu. Niestety, mimo pełnienia funkcji posła, nie doczekałem się uczciwego i obiektywnego orzeczenia, bo sprawy były ciągle umarzane. W piśmie wysłanym w 2019 roku z Prokuratury Okręgowej stwierdzono nawet, że wpisy byłego pracownika, opublikowane na portalu Facebook „nie miały charakteru obraźliwego i uwłaczającego godności, a zatem nie mogły poniżyć Bogdana Latosińskiego w opinii publicznej lub narazić na utratę zaufania potrzebnego do wykonywania mandatu posła”. Napisano też, że granice krytyki w przypadku polityków i osób publicznych są szersze. Czy niedługo okaże się, że te granice są jednak postawione gdzie indziej, gdy chodzi o krytykę kogoś innego, kogoś z tzw. „salonów”!

Czas pokaże.

Bogdan Latosiński

OŚWIADCZENIE

Kilka tygodni temu na jednym z portali społecznościowych, na podstawie art. 31 prawa prasowego, pojawiło się żądanie oficjalnego sprostowania fragmentu artykułu, znajdującego się w lutym wydaniu pisma „Pasażer”, w którym to zarzuciłem administratorom profilu powielanie nieprawdziwych informacji, o rzekomym paleniu papierosów, w trakcie jazdy przez kierowcę linii OZ, o numerze 951. Niniejszym stwierdzam, że nie ma podstaw ku temu, aby

takie sprostowanie zamieścić, ponieważ to, co napisałem jest prawdą. Portal wprowadził czytelników w błąd, sugerując że nasz pracownik palił papierosy, prowadząc miejski autobus, wyliczając jednocześnie ile paragrafów i przepisów ustawy o „ruchu drogowym” zostało złamanych. W rzeczywistości, do takiego incydentu doszło, ale w trakcie postoju, a nie jazdy, co jest, mimo wszystko, przewinieniem znacznie mniejszego kalibru. Kierownictwo MPK oceniło

ten czyn jako niedopuszczalny, a kierowca został ukarany grzywną. Chcę również zaznaczyć, że na bieżąco uczulamy swoich pracowników, aby unikali takich zachowań, bo autobus nie jest odpowiednim miejscem do palenia papierosów, lecz jednocześnie nie zamierzamy pozostawiać bez reakcji informacji, zmanipulowanych przez administratorów portalu

Bogdan Latosiński

Przekaż mi **1%** podatku



Mitosz Lasota

NUMER KRS



0000396361

CEL SZCZEGÓŁOWY 1%

0062943 Mitosz

siepo@aga.pl