



# PASAŻER

BIULETYN KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KIELCACH

NR 91 / PAŹDZIERNIK / 2020  
MAGAZYN BEZPŁATNY



fol. A.K.

4

## AKTUALNOŚCI

Oświadczenie w sprawie działań wymierzonych w MPK

5

## AKTUALNOŚCI

Pandemia nie odpuszcza. Chrońmy siebie i innych

8

## TEMAT NUMERU

Co dalej z komunikacją miejską w Kielcach? Zmiany pod znakiem zapytania.

10

## OKIEM ZWIĄZKOWCA

Bogdan Latosiński o Utraconym dziedzictwie „Solidarności”

**Miejski Zakład Usług Pogrzebowych w Kielcach**  
**Z SZACUNKIEM I GODNOŚCIĄ**  
**W OSTATNIĄ DROGĘ**



**KOMPLEKSOWE**  
**USŁUGI POGRZEBOWE**

tel. całodobowy 607 289 086  
 Kielce  
 ul. Sandomierska 249  
 ul. Kościuszki 7/9



Tu może być  
**Twoja reklama**

Dział Marketingu i Reklamy | tel. 41 345 24 21 wew. 435 | reklama@mpk.kielce.pl



fol. A.K.

Szanowni Państwo!

**P**aździernikowy numer „Pasażera” poświęcamy w większości zmianom, które dotyczą transportu publicznego w mieście oraz uruchomionym, po tygodniach starań, przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Kielcach, nowych liniach komercyjnych – oczekiwanych przez Pasażerów, niechętnie widzianych przez niektórych przewoźników, a nawet samorządowców. Prezentujemy nasze stanowisko w tej sprawie. Powracamy do tematu zapowiadanej rewolucji komunikacyjnej w Kielcach. Zmian, jak wynika z obserwacji pracowników MPK, obawia się wielu mieszkańców. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji nie ma wpływu na likwidację lub reorganizację tras i samo jest zainteresowane w jakim kierunku pójść zmiany. Spółka przekazuje wszelkie uwagi do Zarządu Transportu Miejskiego. W czasie trwającej cały czas pandemii, przypominamy o bezwzględnych zasadach bezpieczeństwa do jakich wszyscy powinni stosować się w środkach komunikacji miejskiej. W biuletynie prezentujemy również nowe Centrum Komunikacyjne w Kielcach, gdzie skierowane zostało już kilka linii MPK.

**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 12 000 egzemplarzy

**Druk**

Cztery Asy  
 www.czteryasy.pl

Elżbieta Śreniawska

Prezes MPK w Kielcach

## ZGODA NA LINIE KOMERCYJNE



fol. A.K.

**Autobusy linii 202, od 14 września, wróciły na trasę Kielce – Kamionki przez Jaworze i Gruszkę. 28 września, MPK uruchomiło również dwie nowe linie komercyjne: 205, Kielce – Raków oraz linię 208, Kielce – Busko-Zdrój.**

– Mimo tak długiego okresu, w końcu doczekaliśmy się procedury zmiany zezwolenia, na trasie numer 202, Kielce – Łączna przez Jaworze. Przywrócono odcinek, którym autobus kursował i skończył się remont ulicy – komentuje Bogdan Latosiński, przewodniczący Rady Nadzorczej KASP. Przewodniczący informuje jednocześnie, że po dwóch miesiącach procedowania, spółka otrzymała wreszcie zgodę na uruchomienie, od 28 września, nowej linii 205 Kielce – Raków – Kielce, przez Dalezycze, Kranów oraz zgodę na wydłużenie trasy 208: Kielce – Chmielnik do Buska-Zdroju.

Pasażerowie, którzy skorzystali z pierwszych autobusów na tych liniach, otrzymali: Buskowsiankę (osoby podróżujące 208) oraz Raczkę (pasażerowie linii 205). Przewodniczący Bogdan Latosiński przypomina, że w procedurę wydania zezwoleń zaangażowane były różne urzędy, w tym Marszałkowski i były problemy z ułożeniem kursów, tak aby nie pokrywały się godzinowo te realizowane do Chmielnika i planowane do Buska – Zdroju. Bogdan Latosiński zwraca uwagę, że Urząd Marszałkowski stworzył również rozkłady jazdy pociągów, które pokrywały się z godzinami kursów autobusów, jakie zaproponowało MPK.

Dodatkowo na trasie, jeżdżą przewoźnicy, zwłaszcza jeden, którego kursy są realizowane bezpośrednio przed tymi wykonywanymi od lat przez Miejskie Przed-

siębiorstwo Komunikacji. – Widać tutaj wyraźnie, że są równi i równiejsi – reasumuje przewodniczący Latosiński. Elżbieta Śreniawska, prezes MPK komentując rozkład jazdy linii numer 208 do Buska-Zdroju zapowiedziała, że ten będzie musiał być skorygowany, ponieważ spółka nie otrzymała takich zezwoleń, o jakie się ubiegała. Został złożony wniosek o korektę rozkładu.

– Przepraszamy z góry pasażerów za pewne niedogodności. Jesteśmy otwarci na sugestie podróżujących, bo może się okazać, że jakieś godziny trzeba będzie jeszcze zmienić – prodkresła Elżbieta Śreniawska. Uwagi pasażerowie mogą przesyłać m.in. za pośrednictwem oficjalnego profilu MPK na Facebooku.

## OŚWIADCZENIE

Szanowni Państwo,

Starą zasadą jest, że aby odwrócić uwagę od prawdziwym działani i aby osiągnąć zamierzony skutek, atakuje się przeciwnika, w celu jego zdyskredytowania. Taka próba była stosowana podczas ostatniego przetargu na obsługę komunikacyjną i do tego samego wrócono teraz. Łatwo zauważyć podobne skoordynowane działania, w momencie uruchamiania przez nas nowych linii komunikacyjnych do Rakowa, czy też Buska – Zdroju. Działania te prowadzą niektórzy prywatni przewoźnicy, nad którymi rozciągnięty jest parasol ochronny od lat, a którzy swoimi działaniami, doprowadzili do upadku lub likwidacji wielu przedsiębiorców, w tym prawie wszystkich PKS-ów z województwa świętokrzyskiego.

Przy ostatnim naborze na linie użyteczności publicznej, jeden z tych właśnie przewoźników rozesłał pisma w których zamieścił wiele kłamstw i oszczerstw twierdząc, że linie użyteczności publicznej zostały ustawione pod MPK. Pismo to miało podważyć wiarygodność MPK oraz służyć odwróceniu uwagi od faktu, że właśnie ten przewoźnik sam wystartował do przetargu i wygrał – cel został więc osiągnięty, a to że w piśmie przewoźnik posłużył się zmanipulowanymi danymi to już nieważne.

Mało tego, że przewoźnik ten manipulował samorządowcami i opinią publiczną, to podczas ostatniego naboru na linie użyteczności publicznej, po raz kolejny

zaatakował nas, rozsyłając do wielu instytucji i urzędów kolejne pisma ocierające MPK, które miały doprowadzić do tego, by MPK wycofało się z uruchomionych linii do Buska – Zdroju Nawet gołym okiem widać i zauważy to osoba nie będąca z branży transportowej, że są to działania zaplanowane i skoordynowane, które są wykorzystywane do manipulacji opinią publiczną i mają jeden cel – zdyskredytować przewoźnika wychodzącego naprzeciw oczekiwaniom Pasażerów.

Dziwi nas fakt zaangażowania się w prowadzoną narrację tegoż przewoźnika przez osobę odpowiedzialną za transport publiczny w mieście – p. wiceprezydenta Arkadiusza Kubca, który od pewnego czasu „schował się w cień”, po happeningu w którym domagał się wypłaty dywidendy z zysku z działalności transportowej w mieście i to w czasie szalejącej epidemii i pomimo ogromnych, wprowadzonych ograniczeń transportowych. Czy to nie jest patologia?

Ale my jako Załoga i współdziałowcy Spółki nie damy się zastraszyć i wciągnąć w tę grę oraz nie pozwolimy na zmianę wypracowanego w 2007r. kursu, któremu przyświeca dobry transport publiczny, przyjazny i otwarty dla Pasażerów, mieszkańców Kielce i powiatu kieleckiego. Apeluję również do instytucji i urzędów: skończcie z tym celebrowaniem i skupcie się na egzekwowaniu prawa, równego, zgodnego z przepisami dla wszystkich przewoźników, gdyż z niecierpliwością oczekują tego mieszkańcy województwa świętokrzyskiego. Leży to przecież w interesie Pasażerów, ale też w strategii rozwoju województwa.

Przewoźnik nad którym od dawna rozciągnięty jest parasol ochronny, bez względu na to jaka opcja rządu, czuje się coraz bardziej bezkarny. Jego samowola i brak nadzoru nad nim, doprowadza do chaosu, deregulacji na naszym rynku przewozów pasażerskich, a tym samym stawia nasz transport publiczny na poziomie krajów trzeciego świata (własne czasy przelotu, odjazdu i przyjazdu, oskarża nas o stosowanie dumpingowych cen, przy jednoczesnym wprowadzeniu co najmniej dziwnych zasad rabatowania, itp., komu i czemu ma służyć jego cennik biletów, czy tylko wysokości uzyskiwanych dopłat?)

Jako osoba od lat zajmująca się transportem publicznym oraz problemami związanymi z tym transportem, chciałbym zadać publicznie pytanie, adresowane szczególnie do moich Koleżanek i Kolegów, zasiadających z woli wyborców w samorzą-

dzie województwa i powiatu kieleckiego i sprawujących nadzór nad funkcjonowaniem transportu:

– jak długo jeszcze łamane będą zapisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z 16 grudnia 2010?

– dlaczego nad niektórymi przewoźnikami cały czas utrzymywany jest parasol ochronny mimo ewidentnego łamania przez nich ustaw z zakresu transportu publicznego, które zagrażają bezpośrednio Pasażerom i deregulują rynek transportowy? – dlaczego sztandarowe hasło PIS, o które zabiegałem przez wiele lat, a więc walka z wykluczeniem transportowym jest przez Was pomijana oraz dlaczego jesteście głusi na prośby Waszych wyborców domagających się uregulowania tych kwestii?

– chciałbym również zapytać służby wojewody, które zgodnie z ustawą sprawują nadzór nad realizacją wydatków w sposób zgodny z ustawą o tzw. Funduszu Autobusowym, dlaczego nie są należycie i rzetelnie weryfikowane wnioski o dofinansowanie i utworzenie linii, czy nie zachodzi obawa, że wiele tych linii nie spełnia formalno-prawnych wymogów ich utworzenia, a głównym powodem ich funkcjonowania nie jest wsparcie linii mającej za zadanie likwidację białych plam transportowych, ale wsparcia finansowego wybranych przewoźników. Zdaje sobie sprawę, że większość z Was nie korzysta na co dzień z transportu publicznego, a więc chciałbym powtórzyć mój wniosek skierowany w 2013 do ówczesnych władz województwa: może warto żeby poświęcili czas i zobaczyli jak funkcjonuje teraz w województwie transport publiczny i jak dojeżdżają dzieci Wyborców, młodzi mieszkańcy regionu.

**Bogdan Latosiński,**  
przewodniczący Rady Nadzorczej KASP

## RÓWNOŚĆ KONKURENCJI?

**Docierają do nas niepokojące sygnały, że są tworzone tzw. linie użyteczności publicznej, które jednak są tylko wybiórczymi odcinkami danych linii, gdzie dzieli się je na linie użyteczności, do granic miasta i komercyjne, w jego centrum – zwraca uwagę Bogdan Latosiński przewodniczący Rady Nadzorczej KASP.**

Jego zdaniem, takie działanie jest to nadinterpretacja ustawy i służby wojewody, które nadzorują te działania, popełniają błąd, dopuszczając takie linie do finansowania. – Ewidentnie widać, że środki publiczne są wykorzystywane do walki między przewoźnikami – mówi Bogdan Latosiński.

Przypomina, że jako parlamentarzysta miał duży udział w tworzeniu założeń ustawy, której głównym celem była likwidacja białych plam w komunikacji, a nie wykorzystywanie pieniędzy w walce konkurencyjnej. Jako przykład, przewodniczący Latosiński, podaje obsługiwaną przez MPK linię 202: odcinek między Belnem, a Kajetanowem jest finansowym z tzw. ustawy autobusowej z funduszu autobusowego, a dalej przechodzi w linie komercyjną. – Wystąpimy z pismem do wojewody, aby pieniądze publiczne były wykorzystywane wyłącznie w celach do tego przeznaczonych, a w przypadku gdy linia użyteczności publicznej pokrywa się z kursami komercyjnymi, to jest nierówność, podważenie zasady równości konkurencji, ale jest to przykre, że dochodzi do marnotrawienia pieniędzy, które powinny być spożytkowane na linie do miejscowości naprawdę wykluczonych i nie przewiduje się, aby tam jakkolwiek przewoźnik komercyjnie chciał kursować. Będziemy czuwać nad prawidłowością wykorzystania tych środków – zapowiada Bogdan Latosiński.

## CHROŃ SIEBIE I INNYCH

**Główny Inspektor Sanitarny, Ministerstwa: Zdrowia i Infrastruktury opracowały zasady bezpiecznego korzystania z pojazdów publicznego transportu zbiorowego.**

Zgodnie z wytycznymi, pasażerowie mają obowiązek zasłaniania ust i nosa oraz zachowania bezpiecznego odstępu od innych osób w autobusie. Obowiązek stosowania masek, bądź przyłbic dotyczy również obsługi pojazdu, z wyjątkiem kierowców, którzy przebywają w wydzielonych kabinach i nie mają kontaktu z pasażerami.

Kierowca, zgodnie z zaleceniami GIS oraz resortu zdrowia i infrastruktury, może nie wpuścić do pojazdu osoby bez zastoniętych ust i nosa, a nawet wyprosić z pojazdu pasażera, który nie przestrzega zaleceń.

Drzwi w autobusach mogą być otwierane i zamykane wyłącznie przez kierującego. W związku z tym, w pojazdach powinny być zablokowane służące do tego przyciski. W autobusach może być zajęta maksymalnie połowa miejsc siedzących albo 30 procent liczby wszystkich miejsc siedzących i stojących.

Pojazdy muszą być każdego dnia ozonowane lub dezynfekowane. Konieczne jest regularne mycie i dezynfekcja powierzchni często dotykanych przez pasażerów. GIS zaleca, aby w razie konieczności, zwiększyć częstotliwości kursowania pojazdów, w godzinach szczytu komunikacyjnego.



W autobusach muszą być umieszczone informacje dotyczące obowiązku zasłaniania ust i nosa oraz zachowanie dystansu społecznego, co najmniej 1,5 m. Zasady muszą być dostosowywane do ewentualnego ogłoszenia w danym powiecie strefy żółtej lub czerwonej. Firmy przewozowe obowiązują również ściśle wytyczne dotyczące dezynfekcji klimatyzacji i wentylacji w pojazdach, a w przypadku ich braku, konieczne jest regularne wietrzenie autobusów.

## BOGDAN LATOSIŃSKI PRZEWODNICZĄCYM RADY NADZORCZEJ

**Bogdan Latosiński, po raz kolejny, został wybrany na stanowisko przewodniczącego Rady Nadzorczej Spółki Pracowniczej Kieleckie Autobusy.**

Głosowanie odbyło się 26 września, w trakcie Walne Zgromadzenie KASP. Bogdan Latosiński na stanowisko przewodniczącego Rady został wybrany jednogłośnie.

**Serdecznie gratulujemy!**

## PRZEDŁUŻENIE OLSZEWSKIEGO

**Od 22 września, kierowcy mogą jeździć prawie kilometrową nową jezdnią, łączącą ulicę Olszewskiego z Witosa.**

Ulica dochodzi do nowego ronda i następnie skręca do skrzyżowania Zagnańskiej i Witosa, które jest aktualnie przebudowywane. Otwarcie nowego odcinka ułatwi dojazd m.in.: do Kieleckiego Parku Technologicznego i Chemaru oraz szeregu innych firm.

Przy nowej drodze, wybudowano chodniki, ścieżki rowerowe, a także ustawiono nowe oświetlenie.

W rozmowie z Radiem Kielce, dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego zapowiedział, że nową trasą będą jeździły dwie linie autobusowe 103 i 112...ale na wejście w życie tych zmian trzeba będzie jeszcze poczekać.



foto: A.K.

## NOWY STANDARD

**Pod koniec sierpnia otwarto, po trwającym wiele miesięcy remoncie, Centrum Komunikacyjne w Kielcach. Wybudowany ponad 35 lat temu dworzec PKS, został dostosowany do obecnych standardów.**

Ma pełnić rolę nowoczesnego węzła komunikacyjnego, który obsługiwał będzie zarówno komunikację miejską, jak i prywatnych przewoźników oraz autobusy dalekobieżne.

Na nowy dworzec zostały na razie przekierowane m.in.: autobusy linii podmiejskich m.in.: 31 i 32 oraz 10, 43 i 47.

Elżbieta Śreniawska, prezes MPK mówi, że dzięki Centrum Komunikacyjnemu niewątpliwie poprawiły się warunki socjalne dla kierowców, którzy w końcu mają przyjazne miejsce, gdzie mogą odpocząć, skorzystać z toalety, umyć ręce, co od wielu miesięcy było jednym z głównych postulatów kierowanych do miasta przez władze spółki. – Na razie nowy dworzec nie jest zakorkowany. Nie widzimy problemów z funkcjonowaniem, z wjazdem z wyjazdami, bo tylko część linii tam przekierowano. Nie ma busów. Zobaczmy jak Centrum Komunikacyjne będzie funkcjonowało za jakiś czas – dodaje prezes Śreniawska. Bogdan Latosiński przewodniczący Rady Nadzorczej KASP przypomina, że od dwóch lat, przedsiębiorstwo zwracało uwagę, na to, że ze szkodą dla kierowców wyprowadzane były końcówki linii z wybudowanych ogromnym wysiłkiem minidworców.

– Teraz widzimy, przez oddanie Centrum Komunikacyjnego, że jednak można było uwzględnić fakt, że kierowcy MPK pracują niekiedy 10 godzin dziennie i powinni mieć przynajmniej minimalne warunki socjalne. Te w obrębie nowego dworca są takie same jak na minidworcach. Z tego jesteśmy zadowoleni, że nie tylko pasażerowie, ale i kierowcy obsługujący linie mogą w normalnych warunkach: zjeść śniadanie, umyć ręce – wylicza Bogdan Latosiński.

W Centrum Komunikacyjnym działa też m.in. Mediateca – Poczytalia na dVoRcu, czyli filia Miejskiej Biblioteki Publicznej. Przy dworcu znajduje się parking, miejsca postojowe dla rowerów. Centrum jest przyjazne dla osób niepełnosprawnych. W obiekcie wybudowano podjazdy dla wózków inwalidzkich, wind. Informacje dla pasażerów są przekazywane za pomocą: grafik, dźwięku, ale i przekazu dotykowego. Modernizacja dworca kosztowała ponad 68,5 mln złotych, a unijne wsparcie stanowiło prawie 70 procent tej kwoty.

Inwestycja była jednym z zadań potężnego projektu pt.: „Rozwój komunikacji publicznej w Kielcach”, dofinansowanego łącznie w wysokości 184,5 mln zł ze środków unijnych.



foto: A.K.

## UTRUDNIENIA DLA KIEROWCÓW MPK

**Władze Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Kielcach zwracają uwagę na poważne problemy z jakimi, każdego dnia, mierzą się kierowcy autobusów.**

Konsekwencją wielu sytuacji, na które kierowcy nie mają zupełnie wpływu bywają: opóźnienia kursów, złość pasażerów, a nawet straty finansowe dla spółki.

– W transporcie trwają liczne prace drogowe, nie tylko w mieście, ale i w ościennych gminach. Z przykrością musimy zasygnalizować, że często autobus, który wyjeżdża o godzinie 4-5 na trasę, jedzie i nagle napotyka na brak przejazdu. Albo w godzinach szczytu wjeżdża na odcinek drogi gdzie kładziony jest asfalt. Wtedy nasz sygnał dociera do ZTM, który z nami ustala objazd. Tak nie powinno być! Włodarze gmin, osoby odpowiedzialne za prace na terenach gmin, powinny nas, albo Zarząd Transportu Miejskiego informować z odpowiednim wyprzedzeniem, że droga jest zablokowana i że autobus nie pojedzie – mówi Bogdan Latosiński, przewodniczący Rady Nadzorczej KASP. Jak dodaje, w ostatnim czasie, doszło do kilkunastu takich przypadków, gdy pojazdy nie docierały do celu, co powodowało złość wśród pasażerów, którzy nie znali przyczyn tych sytuacji. Kierowcy MPK mają również trudne zadanie, jeżdżąc po samych Kielcach, gdzie trwa cały czas remont w rejonie ulic: Witosa i Zagnańskiej, a jeżdżące po tej części miasta pojazdy, mają nawet 50 minut opóźnienia. Kierowcy autobusów, które stoją w korkach, tak jak prywatne auta, nie mają na to wpływu. Sami znajdują się w bardzo trudnej sytuacji, gdy przez kilkadziesiąt minut, takim dużym pojazdem muszą ruszać np. co metr. Jednocześnie narażeni są niejednokrotnie na obelgi pasażerów – zwraca uwagę Bogdan Latosiński. Kierowcy, aby nadrobić stracony czas niejednokrotnie rezygnują nawet z przerw śniadaniowych.

Miejski Zarząd Dróg informuje, że zaawansowanie prac w ramach projektu drogowego realizowanego w północnej części Kielca jest na poziomie 50 procent. Przebudowa wszystkich dróg ma zakończyć się w lipcu 2021 roku. Władze Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji cały czas zwracają uwagę na brak współpracy z jednostkami

mijskimi. Spółka o zmianach w organizacji ruchu, w obliczu potężnych inwestycji drogowych, dowiadyuje się w ostatniej chwili. Kierowcy są zaskakiwani zmianami tras, co znacznie utrudnia pracę.

Bogdan Latosiński przypomina, że wcześniej istniał w mieście zespół, który koordynował takie sytuacje i np. opracowywał objazdy. Przewodniczący zaniepokojony jest faktem, że radni przesunęli termin realizacji Inteligentnego Systemu Transportu, który zdaniem przedstawicieli MPK powinien być wprowadzony razem ze zmianami w komunikacji miejskiej.

Elżbieta Śreniawska prezes MPK zwraca również uwagę na to, że zbliża się zima i konieczna jest współpraca służb, koordynacja tak aby przygotować się do zmieniających się warunków atmosferycznych.

– Każdego roku były spotkania osób odpowiedzialnych za zimowe utrzymanie dróg: koordynowanie przejazdów. Apelujemy, aby te służby podjęły ze sobą współpracę – mówi Elżbieta Śreniawska. Bogdan Latosiński podkreśla, że praca zespołowa ma inną wagę, spotkania różnych służb i przekazywanie między sobą informacji pozwala na to żeby zapobiec blokowaniu autobusów, zaplanować objazdy itp.

Władze MPK zwracając również uwagę na problem związany z tym, że kierowcy niejednokrotnie blokują prywatnymi pojazdami pętle autobusowe. Ostatnio, taka sytuacja miała miejsce w Zawadzie, gdzie kobieta zostawiła swój samochód i udala się na grzyby. Autobusów nie mógł przejechać. Samochód musiał zostać odholowany. Podobne sytuacje, jak wylicza Bogdan Latosiński zdarzają się na parkingu w Cedzynie, w Mójczy. Prezes Elżbieta Śreniawska mówi, że przegubowe autobusy nie mają w ogóle w takich miejscach szans, aby przejechać i wtedy kurs jest stracony, a firma musi wysłać kolejny pojazd, który pokonuje kilometry nieładowne i wówczas MPK nie otrzymuje za to żadnych pieniędzy.

– Na przystankach końcowych, kierowcy również parkują samochody. Czasami autobusy nawet nie mają wówczas, jak przejechać i mogą nawet zarysować prywatne pojazdy – mówi Elżbieta Śreniawska.

## STANOWISKO NR 1

**Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Kieleckich Autobusów Spółka Pracownicza sp. z o.o. w Kielcach z dnia 26 września 2020 r. dotyczącej sytuacji spółki i problemów w transporcie miejskim.**

W związku z powstałymi na skutek pande-

mii problemami miejskiego przewoźnika oraz problemami w regionalnym transporcie publicznym wyrażamy głębokie zaniepokojenie brakiem jakichkolwiek działań ze strony władz samorządowych regionu.

Sytuacja ekonomiczna i związane z tym cięcia kilometrów przyczyniły się w ostatnim półroczu do strat finansowych Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Kielcach, którego skutki będą widoczne na koniec roku. Ponadto na skutek infrastrukturalno-paliwowej waloryzacji od kwietnia br. obniżona została stawka za wozokilometr o 37 groszy. Zmniejszone przychody, rosnące koszty, w szczególności koszty pracy – wzrost płacy minimalnej powodują, iż sytuacja staje się coraz trudniejsza. Ograniczenia epidemiczne w znacznym stopniu wpłynęły również na komercyjną działalność – brak możliwości świadczenia turystycznych usług przewoźowych w krajach skandynawskich, jak również brak przychodów ze sprzedaży innych usług. Tymczasem ze strony Urzędu Miasta w Kielcach, będącego współnikiem MPK, nie ma żadnego wsparcia dla przewoźnika. Miasto nigdy z nami nie rozmawiało o choćby tymczasowym ograniczeniu obowiązku dokonywania przez nas inwestycji, był okres że na zajezdni stało 40 nieużywanych autobusów, w które zainwestowaliśmy ogromne środki pieniężne. Oburzające jest to, że już w trakcie epidemii wiceprezydent Kubiec sugerował, że miasto chce sprzedać swoje udziały w spółce MPK, ponieważ MPK nie płaci dywidendy. Czy tak zachowują się odpowiedzialni władze miasta wobec firmy, która wywiązuje się z zadania polegającego na obsłudze komunikacji miejskiej, zapewniając jednocześnie stabilne miejsca pracy? Spółka KASP, jako współnik MPK domaga się od współników instytucjonalnych podjęcia działań zmierzających do wsparcia MPK Kielce w okresie pandemii oraz do współdziałania w sprawach związanych z podstawowym zakresem działalności spółki MPK, jaką jest świadczenie usług transportowych dla mieszkańców Kielca i województwa świętokrzyskiego.

**Bogdan Latosiński, przewodniczący Rady Nadzorczej KASP**

## STANOWISKO NR 2

**Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Kieleckich Autobusów Spółka Pracownicza sp. z o.o. w Kielcach z dnia 26 września 2020 r. dotyczącej sprzeciwu wobec sztucznego kreowania linii użyteczności publicznych na terenie gmin Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego.**

WZW negatywnie ocenia brak działań Urzędu Marszałkowskiego i Starostwa Powiatowego, które nie utworzyły żadnych linii użyteczno-

ści publicznej, a zarazem opóźniają procedury przyznawania MPK Kielce zezwoleń związanych z uruchamianiem linii komercyjnych na trasach z Kielca do Rakowa i Buska-Zdroju. Zarówno nam, jako pracownikom kieleckiego transportu, jak i samym pasażerom, ciężko zrozumieć fakt, że obecnie nie ma ani jednej powiatowej lub wojewódzkiej linii użyteczności publicznej, a urzędnicy nie utworzyli żadnych połączeń komunikacyjnych w powiecie kieleckim w ramach ustawy Fundusz Autobusowy. Są to działania, które szkodzą przede wszystkim pasażerom i mieszkańcom województwa świętokrzyskiego. Pozycja wielu spółek przewoźowych oraz kondycja transportu publicznego zostały nadwątlone w okresie pandemii, stąd istnieje pilna potrzeba jeszcze większego wsparcia ze strony przedstawicieli władz samorządowych, polityków i urzędników. Tego właśnie domagamy się jako osoby, którym przyszłość transportu publicznego leży na sercu.

Jako udziałowcy miejskiego przewoźnika, którzy realizują również kursy do gmin w powiecie kieleckim, wyrażamy stanowczy sprzeciw wobec tworzenia przez władze samorządowe fikcyjnych linii komunikacyjnych, po to aby tzw. firmy busiarskie mogły je obsługiwać i czerpać z nich zyski. Jest to jedyny cel tych działań, albowiem połączenia te dublują istniejące już linie komunikacyjne.

Są to inicjatywy całkowicie niezgodne z interesem ekonomicznym gmin i województwa, jak również nie zaspokajają one żywotnych potrzeb pasażerów, którzy przede wszystkim oczekują uruchamiania linii w miejscach, do których żaden transport publiczny nie dociera. Takie praktyki należy określić mianem pozorowania walki z wykluczeniem transportowym i likwidacji „białych plam komunikacyjnych”, a ich prawdziwym celem jest transfer zysków do kieszeni uprzywilejowanych biznesmenów. Faworyzowanie niektórych firm kontrastuje z traktowaniem MPK Kielce przez wiele instytucji i urzędów, a w szczególności dotyczy to skandalicznych decyzji służących opóźnianiu procedur przyznawania nam zezwoleń w związku z uruchamianiem linii komercyjnych z Kielca do Rakowa i Buska-Zdroju. Aby uzmysłowić absurd tej sytuacji, wystarczy powiedzieć, że niektórzy przewoźnicy dostają zezwolenia w ciągu zaledwie kilka dni, a my ostatnio musimy czekać na nie aż kilka tygodni. Nie zgadzamy się na to, aby świętokrzyski rynek transportowy dzielił przewoźników na równych i równiejszych. Oczekujemy przejrzystych i uczciwych zasad oraz pełnej transparentności, bo tylko dzięki temu usługi transportowe będą świadczone zgodnie z najlepszymi standardami jakościowymi.

**Bogdan Latosiński, przewodniczący Rady Nadzorczej KASP**

## WIELKIE ZMIANY W TOKU. SKALA I CZAS REMARSZRUTYZACJI POD ZNAKIEM ZAPYTANIA

Zmianę tras około 40 linii i likwidację kilku kolejnych, zapowiedział w wakacje Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji, na proponowane zmiany, nie ma żadnego wpływu. Pracownicy spółki odbierają od zdezorientowanych pasażerów mnóstwo uwag i pytań, które przekazują do ZTM.



08 fot. A.K.

– Niewątpliwie proponowane zmiany są duże i tak jak od początku, tak cały czas apelujemy i prosimy o ich spokojne rozważenie, nim wejdą w życie – mówi Elżbieta Śreniawska, prezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Kielcach. Jak zauważa prezes, te korekty tras, które weszły w życie we wrześniu są na razie niewielkie i to dopiero zapowiedź faktycznych zmian.

– Wszystkie następne linie, które będą zmieniane, korygowane czekają w pogotowiu, na to co będzie przygotowane przez ZTM, w następnych etapach. Z naszego punktu widzenia, oczywiście jest to duże zamieszanie i uciążliwość, ponieważ musimy przygotowywać grafiki z wyprzedzeniem miesięcznym. Musimy planować czas pracy kierowców i wszystkie te zmiany, którymi jesteśmy zaskakiwani stanowią dodatkową uciążliwość, ale z tym musimy sobie jakoś poradzić, mając świadomość, że jest to okres przejściowy – mówi Elżbieta Śreniawska.

Jej zdaniem, ocenę kierunków zmian, należy pozostawić pasażerom. To oni powinni wskazać, co należałoby skorygować. ZTM podał, że tylko 700 osób wypowiedziało się w ramach konsultacji społecz-

nych przeprowadzanych w mieście na temat proponowanej remarszrutyzacji... Tymczasem, w MPK skala odzewu ze strony pasażerów jest dużo większa.

– Odbieramy wiele telefonów, przychodzą listy, maile, które przekazujemy do ZTM, ale przede wszystkim ludzie telefonują i interweniują bezpośrednio u kierowców, że powinien jechać tam, a nie gdzie indziej. W naszym odczuciu, mieszkańcy są zdezorientowani, nie wszyscy się potrafią przesiąść. Dla wielu osób, nawet częściowa zmiana numeracji, już powoduje zakłócenia w komunikacji – opowiada prezes Śreniawska.

Bogdan Latosiński, przewodniczący Rady Nadzorczej KASP zwraca uwagę, że na razie zmianie uległy kursy kilku linii jeżdżących dotychczas do ulicy Biskupa Kaczmarka, które zostały przekierowane do nowego Centrum Komunikacyjnego. Zdaniem Bogdana Latosińskiego, obecnie obserwowane jest duże zapotrzebowanie na przywrócenie zawieszonych z powodu pandemii linii, takich jak: 39, 24, 23. Potrzebne są linie podmiejskie. Dzieci i młodzież wróciły do szkół, za chwilę rozpocznie się rok akademicki. Przewodniczący Latosiński, wtórując pre-

zes, powtarza, że przygotowywane zmiany, wymagają dobrej analizy i przełożenia na obecną sytuację mieszkańców Kielca, a nie wzorowania się na innych miastach.

– By przykładowo zamienić system bezpośrednich połączeń na przesiadkowy, konieczny jest rozsądek. Cały czas liczymy, że będzie wycofany pomysł likwidacji bezpośrednich połączeń na cmentarze i tak samo mamy nadzieję, na przywrócenie linii 36 i 39 które mają ogromne obłożenie – wylicza Bogdan Latosiński.

Przewodniczący informuje, że do MPK docierają m.in. protesty mieszkańców osiedla Ślichowice, którzy nie godzą się na to aby wyprowadzić na dworzec linię 45, która obecnie kończy trasę na ulicy Massalskiego, dzięki czemu mieszkańcy tej części Kielca, mają bezpośrednie połączenie z Dyminami, gdzie znajduje się wiele miejsc pracy.

Pracownicy MPK odbierają również telefony i maile o to aby o jeden przystanek wydłużyć przejazd autobusów na ulicy Chorzowskiej.

– ZTM został poinformowany o postulatach pasażerów, my nie mamy wpływu na przebieg trasy. Ale zwracamy uwagę, że dla dobra ludzi ten jeden przystanek war-

to przesunąć, aby pasażerowie nie musieli się przesiadać i liczymy, że ZTM uwzględni prośbę – mówi Bogdan Latosiński.

– Apelujemy o rozważne podchodzenie do zmian, bo wprowadzanie i ich późniejsze wycofywanie powoduje ogromny chaos i dla nas i dla pasażerów. Prosimy aby z odpowiednim wyprzedzeniem, przemyśleć skutki, aby nie trzeba się było wycofywać z tego co już zostało zrobione – powtarzają władze MPK.

Bogdan Latosiński prosi również, aby spółka z odpowiednim wyprzedzeniem dostawała zmienione rozkłady jazdy, a nie trzy, cztery dni przed wejściem ich w życie, tak aby możliwe było spokojne zaplanowanie czasu pracy kierowców.

– Liczymy na to, że przynajmniej dwa tygodnie przed wdrożeniem takiego rozkładu będziemy powiadamiani – podkreśla Bogdan Latosiński.

Zarząd Transportu Miejskiego pytany o planowane zmiany, podaje, że wszelkie informacje są publikowane na stronie internetowej instytucji. O planach w dłuż-

szej perspektywie, ZTM na razie nie informuje.

Zgodnie z komunikatami podanymi przez organizatora transportu od soboty 3 października 2020 roku przywrócone zostało kursowanie autobusów linii 104 i 108 na nowych trasach.

### TRASA AUTOBUSÓW LINII 104

Uniwersytecka UJK – Żniwna – Domaszowska – Solidarności – bp. Mieczysława Jaworskiego – Orłąt Lwowskich – Sikorskiego – Warszawska – os. Dąbrowa – Witosa – os. Sieje.

### TRASA AUTOBUSÓW LINII 108

Os. Ślichowice – Massalskiego – Szajnowicza-Iwanowa – Piekoszowska – Grunwaldzka (szpital) – Jagiellońska – Karczówkowska – Mielczarskiego – Żytia – Jana Pawła II – Miodowicza – Wojska Polskiego – Popieluszki – Wrzosowa – Bukówka.

Od soboty, 3 października, autobusy podmiejskiej linii 7 zostały przekierowane na

nowy Dworzec Autobusowy przy ulicy Czarnowskiej 12. Linie te nie obsługują od tego czasu przystanków przy ulicach: Ignacego Paderewskiego, Biskupa Czesława Kaczmarka i Krakowskiej. Dodatkowo, wprowadzony został nowy wariant przejazdu do Samsonowa, w gminie Zagnańsk. Zmianie uległy godziny kursowania autobusów.

Od 3 października zmianie uległy wieczorne godziny kursowania autobusów linii 43.

4 września przywrócono kursowanie autobusów linii nr 12, przez Dolinę Marcza-kową. Natomiast od soboty, 12 września zmieniły się godziny kursowania autobusów linii 10, 31, 32 oraz 34.

12 września przywrócono kursowanie autobusów linii 23 w soboty, a od 13 września kursowanie autobusów linii 21 w niedziele.

**Rozkłady wszystkich linii dostępne są m.in.: na stronie internetowej Zarządu Transportu Miejskiego.**

REKLAMA

## UTRACONE DZIEDZICTWO „SOLIDARNOŚCI”

**Niedawno świętowaliśmy obchody Porozumień Sierpniowych, które zapoczątkowały powołanie Niezależnego Związku Zawodowego Solidarność. Działania związkowców i wielu osób wspierających dążenia niepodległościowe, również tych z naszego regionu, przyczyniły się do obalenia komunizmu. Czy jednak, już w wolnej Polsce, wykorzystaliśmy to dziedzictwo, aby poprawić społeczno-gospodarczą sytuację mieszkańców naszego województwa? Niestety śmiem wątpić.**



foto: A.K.

10

I nie piszę tego przecież jako osoba wroga związkowi, tylko długoletni członek Zarządu Regionu Świętokrzyskiego NSZZ „Solidarność”, przewodniczący komisji zakładowej „Solidarność” w MPK Kielce i były poseł rekomendowany na stanowisko właśnie przez związek. Niestety w 2018 roku, w geście protestu przeciwko lekceważącemu i upokarzającemu traktowaniu przedstawicieli komisji zakładowej z mojego macierzystego zakładu pracy, byłem zmuszony opuścić szeregi organizacji. Na tę bardzo trudną dla mnie decyzję duży wpływ miał również stosunek władz regionalnych związku do moich działań zmierzających ku walce z wykluczeniem ekonomicznym i transportowym mieszkańców województwa.

### Związkowcy niepotrzebni związkowi

Czy można zostać ukaranym za lojalność i realizowanie ideałów „Solidarność” w praktyce? Niestety do takich wniosków należy dojść śledząc historię wielu byłych i obecnych członków związku, w tym również mojej skromnej osoby. Mimo, że całkowicie podporządkowałem się regionalnym władzom „Solidarność”, wyrażając zgodę na kandydowanie w wyborach parlamentarnych w 2015 roku, otwarcie biura w kieleckiej siedzibie związku, mimo problemów z tym związanych, i zatrudnienie w nim pracowników zasugerowanych przez związek, to szybko okazało się, że nie jestem „Solidarność” potrzebny. Byłem regularnie odcinany od struktur związkowych przez te same

osoby z 30-osobowego zarządu Regionu, które jednogłośnie mnie zarekomendowały do startowania w wyborach z list Prawa i Sprawiedliwości, a moi asystenci społeczni pełniący również funkcje szefów delegatur „Solidarność”, nie kontaktowali się ze mną i nie zapraszali mnie na organizowane przez siebie spotkania oraz uroczystości.

Choć byłem bardzo aktywny na polu obrony praw pracowniczych w Sejmie i w regionie, to Tygodnik „Solidarność”, jak również władze regionalne związku w wydawanym biuletynie, nie informowały o moich działaniach. W Parlamencie zresztą zawsze głosowałem zgodnie ze swoim sumieniem, katolicką nauką społeczną oraz deklaracją programową i zaleceniami związku. Tak było na przykład w głosowaniach dotyczących powiązania stażu pracy z wiekiem przechodzenia na emeryturę lub wprowadzenia zakazu handlu w każdą niedzielę. W obydwu przypadkach, zagłosowałem wbrew dyscyplinie partyjnej, ale i to nie zrobiło wrażenia na władzach związku, które lubią dużo mówić o walce o dobro polskiego pracownika i emeryta, ale w praktyce odsuwają od siebie członków. Przewodniczący Komisji Krajowej Piotr Duda nigdy nie miał czasu, żeby spotkać się ze mną i z innymi członkami komisji zakładowej „Solidarność” w MPK Kielce, jak również nie odpisywał na moje pisma dotyczące trudnej sytuacji silnie uzwiązkowanej spółki pracowniczej i zawartych w nich próśb o wspólnie podejmowane w Sejmie inicjatywy na rzecz poprawy losu pracowników. Po-nadto, choć w programie „Solidarność” zawarta jest walka z wykluczeniem komunikacyjnym, to nie uzyskałem choćby minimalnego wsparcia, gdy lobbowałem za wdrożeniem ustawy „Fundusz Autobusowy”.

### Obrona zakładów pracy na niby

Świętokrzyska „Solidarność” często chwali się obroną zakładów i miejsc pracy, tymczasem jej działania w tym zakresie bywały na przestrzeni ostatnich 30 lat bardzo niekonsekwentne. Gdy dzięki

strajkowi załogi w 2007 roku, uchroniliśmy MPK Kielce przed przejściem przez francuską spółkę Veolia, przewodniczący Zarządu Regionu zarekomendował na stanowisko prezesa spółki swojego dobrego znajomego. Człowiek ten doprowadził do jednoosobowego założenia spółki pracowniczej, które było sprzeczne z podpisanym porozumieniem i obowiązującymi przepisami prawa. Prawie przyczynił się też do bankructwa firmy i tylko dzięki determinacji załogi do tego nie doszło. Z wyżej wymienionych przyczyn, został odwołany z funkcji, ale i tak później uwił sobie wygodne gniazdko w spółce PKS Kielce. W trakcie Jego kadencji, funkcję przewodniczącego Rady Nadzorczej Spółki Kieleckie Autobusy, pełniła kolejna osoba rekomendowana przez region, która obecnie ma duży wpływ na treści promowane w mediach publicznych, Kilka lat temu człowiek ten prawie objął funkcję prezesa Elektrowni Połaniec, ale mając w pamięci jego „pracę” w KASP Kielce, udało mi się jeszcze w trakcie pełnienia mandatu Posła na Sejm RP, pomóc w zablokowaniu tej kandydatury, za co później sam zainteresowany odwdziaczył mi się buńczucznością w swej treści SMS-ami. Być może niektórych zacieka wi to, że miał on zostać prezesem dzięki wsparciu świętokrzyskiej „Solidarność”, natomiast o cofnięcie tej, wtedy jeszcze nieoficjalnej decyzji, poprosili mnie właśnie związkowcy z zakładu z Polańca. Czy to nie jest absurdalne? Elektrownia Połaniec, kilka lat temu, wróciła pod kuratelę państwa, co zostało przyjęte z wielką aprobatą przez władze „Solidarność”. Może to trochę bawić, gdy się pamięta, że to przecież w trakcie rządów AWS firma została sprywatyzowana, a ówczesnie posłami z ramienia tego ugrupowania byli obecni przedstawiciele władz Regionu. Niszczenie i prywatyzacja zakładów pracy w tym okresie dotyczy zresztą wielu gałęzi przemysłu. Ponadto osoby decyzyjne w związku, kreując się na zbawców polańckiego zakładu, umniejszają rolę w procesie repolonizacji, gdy jako poseł doprowadziłem do przełomowego dla

tej sprawy spotkania wiceministra energii z przedstawicielem komisji zakładowej w Elektrowni oraz przewodniczącym Zarządu Regionu. Trzeba jednak przyznać władzom związku, że potrafią podjąć działania pod publiczkę, czyli po prostu odhaczyć interwencję, aby w razie czego nikt im nie zarzucił, że niczego nie zrobili. Tak było między innymi w 2017 roku, gdy w trakcie przetargu na obsługę kieleckiej komunikacji miejskiej, MPK Kielce i pracownicy zakładu, zostali bezpardonowo zaatakowani przez wroga nam środowiska. Wtedy to „Solidarność”, wydała oświadczenie popierające spółkę, ale żadne realne formy wsparcia nie nastąpiły. Nie zapytano pracowników o najbardziej uzwiązkowanego zakładu pracy w województwie o to, jakiego rodzaju pomocy potrzebują. Władze zlekceważyły załogę, która w poprzednich latach wykazywała się solidarnością wobec pracowników z innych kieleckich zakładów, uczestnicząc w protestach w obronie Huty Ostrowiec, KKSM, Premy, w których to bardzo często pracownicy MPK stanowili grupę dominującą. Niejednokrotnie zdarzało się też, że jeździliśmy do innych województw, aby pomagać związkowcom, jak wtedy gdy w 2007 roku, podczas prowadzonej w obronie naszego zakładu pracy akcji strajkowej, zdecydowaliśmy się na wzięcie udziału w demonstracji, w obronie zwolnionego przewodniczącego związku zawodowego w konińskiej hucie. Wychodzi więc na to, że robotnicy i pracownicy potrzebni są związkowi tylko wtedy, gdy mogą się do czegoś przydać, na przykład nabijając frekwencję na pro-testach, ale gdy sami potrzebują wsparcia, to są odrzucani. Podobna sytuacja ma miejsce teraz, gdy ku upadkowi chyli się ostrowiecki PKS, a pracownicy firmy od wielu miesięcy nie otrzymują wynagrodzeń. Prezydium Zarządu Regionu wydaje oświadczenie, w którym domaga się od Ministerstwa Aktywów Państwowych podjęcia decyzji właścicielskich, ale gdy należało pomóc firmie kilka lat temu, to zrobiłem to ja, wystosowując oficjalny wniosek do Prezesa Rady Ministrów, dotyczący restrukturyzacji spółki i udzielenia jej gwarancji kredytowej potrzebnej na ten cel. Wiedząc, że przez ostatnie lata w województwie realizowana jest polityka skutkująca upadłością tego rodzaju przedsiębiorstw, wystąpiłem do Marszałka Województwa Świętokrzyskiego z prośbą o komunalizację PKS-u, jak również zastrzegłem, że potrzebne są inne kroki o charakterze restrukturyzacyjnym uzdrawiające firmę

transportową z Ostrowca Świętokrzyskiego. „Solidarność” nie była wtedy zainteresowana przystąpieniem do prac, mających na celu uratowanie PKS-u, a dziś znów bawi się w pozorantwo. Wszystkie te wydarzenia skłaniają mnie do przykrego wniosku, że niewiele zostało z dziedzictwa „Solidarność” i idei przyświecających twórcom „porozumień sierpniowych”, które tak ochoczo świętowali niedawno przedstawiciele władz świętokrzyskiej „Solidarność”. Związek stał się swoją własną karykaturą, a jego obecne działania stanowią zaprzeczenie tradycji i założeń „pierwszej Solidarność”, która wyrosła na robotniczym bun-dle przeciwko ugodowości PRL-owskich organizacji związkowych oraz skupianiu się na kwestiach personalnych, zamiast na pomocy pracownikom. Obecnie „Solidarność” podąża dokładnie taką samą drogą, jak niegdysiejsi oponenti, a organizowane uroczystości rocznicowe, bez udziału robotników, są idealnym odzwierciedleniem kondycji i żywotności związku oraz wszystkiego, o czym tutaj napisałem.

### Szanowni Państwo

Drodzy członkowie NSZZ „Solidarność” Mimo, że od dwóch lat w sposób formalny nie jesteśmy członkami solidarności, to zawsze kierujemy się zasadami zawartymi w „preambule” zapisanej w statucie NSZZ „Solidarność”, gdyż *Byliśmy, jesteśmy i zawsze będziemy ludźmi „Solidarność”!*

### Bogdan Latosiński

## OŚWIADCZENIE

**W związku z ostatnimi wydarzeniami, związanymi z przeciągającymi się procedurami wydawania zezwoleń na uruchamianie przez MPK linie komercyjne z Kielca do Rakowa, jak również do Buska-Zdroju, chciałbym w sposób stanowczy wyrazić sprzeciw wobec metod stosowanych przez urzędy, na których spoczywa obowiązek podejmowania takich decyzji.**

W mojej opinii, jest to: świadome i celowe działanie instytucji, które odpowiadają za funkcjonowanie transportu w powiecie i województwie: Urzędu Marszałkowskiego, Urzędu Miasta Kielce i Starostwa Powiatowego. Takie zaniechania, de facto, torpedują misję naprawy transportu publicznego w regionie. Oburzające jest to, iż instytucje te nie wykonują

zadań nałożonych na nich, w ramach przepisów ustawy o transporcie publicznym z 2010 roku, które polegają na inicjowaniu powstania linii użyteczności publicznej, a jednocześnie gdy MPK w Kielcach uruchamia linie komercyjne, to spotyka się z niezrozumiałym oporem ze strony urzędników. Jest to w gruncie rzeczy działanie bezprawne, szkodzące głównie nie nam, jako przewoźnikowi, ale przede wszystkim pasażerom i mieszkańcom województwa świętokrzyskiego, którzy często kontaktują się z nami, po to aby zadawać pytania o przyczyny takich zaniedbań. Znamienne jest to, że obecnie nie ma ani jednej linii użyteczności publicznej w powiecie i województwie, ani żadnych nowo utworzonych połączeń komunikacyjnych, w ramach ustawy Fundusz Autobusowy. Władze powiatu, do tej pory, nie opracowały planu transportowego, a województwo choć takowy posiada, to go nie realizuje. Jako osoba od lat zajmująca się problemami podmiejskiego transportu, walcząca z wykluczeniem komunikacyjnym w małych miejscowościach oraz patologiami dotyczącymi braku wynikającego z ustawy nadzoru nad procesem wydawania zezwoleń, pragnę z całą stanowczością stwierdzić, że sytuacja w świętokrzyskim transporcie nigdy jeszcze nie była tak trudna. Od 2011 roku, jako radny sejmiku województwa świętokrzyskiego, złożyłem wiele istotnych interpelacji, dotyczących transportu zbiorowego i doprowadzałem do upublicznienia obowiązujących rozkładów jazdy poszczególnych przewoźników, które zostały zatwierdzone przez urzędy, wydające zezwolenia. Apelowalem również do Najwyższej Izby Kontroli i innych instytucji, o przeprowadzenie kontroli w tym zakresie. Wiele udało mi się zrobić w tym zakresie, dzięki zaangażowaniu w te sprawy, w poprzedniej kadencji Sejmu, gdy pełniłem funkcję posła. I niestety, nie przypuszczałem, że mimo tych działań, które powoli niwelowały różne patologie, tak naprawdę, z biegiem czasu, nie tylko one nie znikną, ale również ulegną nasileniu na skutek zaniechań urzędników. Obserwując to, jak obecnie realizowana i nadzorowana jest polityka transportowa w naszym powiecie i województwie, muszę wyrazić sprzeciw wobec niekompetencji urzędników i politycznych włodarzy oraz niereagowania na bezkarne łamanie prawa, przez określoną grupę przewoźników.

Gdzie w obliczu tych skandalicznych nieprawidłowości są samorządowcy, decydenci, politycy i podległe im służby? Czy to, że sami nie podróżują komunikacją miejską, tylko samochodami osobowymi, uprawnia ich do lekceważenia problemów wyborców, którym obiecali skuteczną walkę z wykluczeniem komunikacyjnym?

**Bogdan Latosiński**

11



# ZAPROJEKTUJEMY KUCHNIĘ I ŁAZIENKĘ DLA CIEBIE

**OBI**

O szczegóły pytaj w naszych marketach i szukaj na stronie [www.obi.pl](http://www.obi.pl)

Kielce:  
ul. Radomska 8  
ul. Zagnańska 67

REKLAMA

Centrum Handlowe "Planty"

PRZESTRZEŃ  
MOŻLIWOŚCI



czynne:  
poniedziałek - piątek w godz. 10-19, sobota w godz. 10-15  
Planty 11, Kielce

