



PASOŻER

BIULETYN KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KIELCACH

NR 92 / GRUDZIEŃ / 2020
MAGAZYN BEZPŁATNY



foto: A.K.

5
AKTUALNOŚCI

Świąteczna stolica regionu.

6
AKTUALNOŚCI


Transportowe bezprawie przy przyzwoleniu władz.

8
TEMAT NUMERU

Chaos w podejmowaniu decyzji.

10
OKIEM ZWIĄZKOWCA

Szkalujący donos do prokuratury.



*Świąt prawdziwie
świątecznych,
ciepłych w sercu,
zimowych na zewnątrz
jaśniejących pierwszą gwiazdka,
co daje nadzieję na następny Rok.*

Każdy pierwszy stycznia to początek nowego rozdziału. Oby 2021 przyniósł nam Wszystkim zdrowie, mądrość do lepszych wyborów, więcej siły i szczęście, którego nic nie zastąpi. Niech nasze życzenia na nowy rok będą pozytywnymi zaklęciami, które sprawią, że kolejny rok będzie dla nas wszystkich lepszy, niż ten mijający...

- Elżbieta Śreniawska, prezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji z pracownikami

Bogdan Latosiński, przewodniczący Rady Nadzorczej KASP, większościowego udziałowca MPK z załogą



foto. A.K.

Szanowni Państwo!

Zbliża się koniec roku 2020. Ostatnie miesiące były trudne dla nas wszystkich, także dla Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Kielcach. Nasza spółka, mimo przeciwności, niezmiennie walczy o przestrzeganie prawa, porządek i stosowanie zasad etyki w transporcie publicznym w regionie. W tym numerze będą Państwo mogli przeczytać m.in. o problemach z jakimi mierzymy się w zderzeniu z prywatnymi przewoźnikami i o chaosie jaki wywołują skrajnie różne decyzje wydawane przez jednostki podlegające Prezydentowi Kielc. Życząc zdrowych i spokojnych Świąt Bożego Narodzenia i obyśmy wkroczyli z Nadzieją w nowy 2021 rok, zapraszam do lektury grudniowego Pasażera.

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 12 000 egzemplarzy

Druk

Cztery Asy
www.czteryasy.pl

ZMIANY TRAS LINII AUTOBUSOWYCH

W ostatnich tygodniach zmianie uległy trasy kolejnych linii autobusowych. To ciąg dalszy remarszrutyzacji, która rozpoczęła się w Kielcach we wrześniu, po otwarciu nowego Centrum Komunikacyjnego.

04



Zmianie uległa m.in.: trasa autobusów linii 112. Kolejne, dotyczą popularnej linii 35, która będzie jeździć przez Podkarczówkę, a autobusy 102 zostaną przekierowane z osiedla Ślichowice na Kadzielnę. – Uważamy, że są to dobre posunięcia! Jednocześnie cały czas prosimy, aby Zarząd Transportu Miejskiego, który jest organizatorem komunikacji, brał pod uwagę prośby mieszkańców – powtarza Bogdan Latosiński, przewodniczący Rady Nadzorczej KASP. Przewodniczący przypomina, że Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji jest tylko wykonawcą usługi i nie ma wpływu na decyzje związane z nowymi trasami linii autobusowych. Mieszkańcy zwracają uwagę, na brak bezpośredniego połączenia dużego osiedla Ślichowice z Dyminami. Zdaniem Bogdana Latosińskiego, ZTM powinien uwzględnić uwagi pasażerów, wykorzystać pętlę przy ulicy Olszewskiego, z której można poprowadzić linię przez Malików, osiedle Ślichowice, ulicą Żytnią, Ściegiennego do Dymin. Kierowcy MPK odbierają liczne sygnały w tej sprawie. Tak jak i uwagi, że zmiany dotyczące linii 35 i 102 są słuszne.

POTRZEBNE OSOCZE

Regionalne Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Kielcach zachęca ozdrowieńców, którzy przeszli koronawirusa do oddawania osocza.

Zawiera ono bowiem przeciwciała, które mogą wspomagać leczenie pacjentów z COVID-19 u których występuje ciężki, zagrażający życiu przebieg choroby. Osocze może zostać pobrane od osób, które: są po zakażeniu SARS-CoV-2, po wyzdrowieniu z potwierdzonego COVID-19, u których minął okres co najmniej 28 dni od ustąpienia objawów, albo 18 dni od zakończenia izolacji lub u których stwierdzono przeciwciała anty-SARS-CoV-2 i nigdy nie miały objawów COVID-19, u których minął okres co najmniej 14 dni od dodatniego wyniku na obecność przeciwciał,

Ważne jest, by osoby zgłaszające się do Regionalnego Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa były w pełni zdrowe. Muszą być w wieku od 18 do 65 lat, nie mają i nie leczą się z powodu przewlekłych chorób, a także spełniają wymagania stawiane wszystkim potencjalnym dawcom krwi.

Osocze można oddać jedynie w siedzibie Regionalnego Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Kielcach, przy ulicy Jagiellońskiej

W razie pytań pracownicy RCKiK proszą o kontakt pod numerami tel.:

41 335-94-01 lub 41 335-94-40

lub poprzez e-mail:

sekretariat@rckik-kielce.com.pl



fol. A.K.

BOŻE NARODZENIE W CZASIE ZARAŻY



fol. A.K.

Tegoroczne Boże Narodzenie, z powodu trwającej pandemii, będzie inne niż zwykle. Zgodnie z zaleceniami Ministra Zdrowia, w kolacji wigilijnej, oprócz rodziny mieszkającej wspólnie w jednym gospodarstwie, może uczestniczyć dodatkowe pięć osób.

Na czas Świąt Biskupi wydali bądź wydłużyli dispensę od obowiązku uczestniczenia we Mszy Świętej. Jan Piotrowski – Biskup Ordynariusz Diecezji Kieleckiej, dekret w tej sprawie wydał, do odwołania, pod koniec października, uzasadniając to sytuacją zagrożenia życia i zdrowia oraz koniecznością stosowania się do zaleceń służb sanitarnych. Biskup zalecił jednocześnie osobom, które skorzystają z dyspensy, by uczestniczyły w Nabożeństwach transmitowanych za pomocą środków masowego przekazu. Do wszystkich, Jego Ekscelencja, zaapelowała o stosowanie zasad dystansu, dezynfekcji i zakrywanie ust i nosa.

Po Wielkanocy, gdy większość z nas pozostała w domach, czeka nas Boże Narodzenie w kameralnych kręgach...



Miejmy nadzieję, że kolejne Święta będzie można przeżywać tradycyjnie, bez żadnych ograniczeń.



ZIMĄ OSZCZĘDZAJMY CIEPŁO W AUTOBUSACH



Pracownicy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji proszą pasażerów, zwłaszcza autobusów o niewielkim napelnieniu, które kursują np. na liniach podmiejskich, w godzinach wieczornych, aby w miarę możliwości wysiadali przednimi drzwiami pojazdów, co pozwoli na mniejszą „ucieczkę” ciepła.

W ten sposób, komfort podróży pozostających w środku osób będzie lepszy, a jednocześnie pozwoli to na oszczędności. Przypominamy, że w komunikacji miejskiej nadal obowiązują zasady opracowane przez Głównego Inspektora Sanitarnego oraz Ministerstwa: Zdrowia i Infrastruktury, dotyczące zasad bezpiecznego korzystania z pojazdów publicznego transportu zbiorowego. W ich świetle, pasażerowie muszą zasłaniać usta i nos oraz zachować bezpieczny odstęp 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 zasłoniętych

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. Przypominamy, że MPK w Kielcach dezynfekuje pojazdy od początku pandemii.

DOBRE DECYZJE WŁADZ BUSKA- ZDROJU

Burmistrz Buska-Zdroju i jego służby traktują tak samo wszystkich przewoźników i nikogo nie stawiają ponad prawem.



Władze Buska, w ostatnim czasie, pokazały jak skutecznie należy egzekwować i wymagać przestrzegania ustalonych zasad. Przewoźnicy, będący użytkownikami przystanków, po otrzymaniu zgody, powinni korzystać z nich na określonych warunkach. Samorząd Buska-Zdroju, po przeprowadzonych kontrolach, gdy jeden z prywatnych przedsiębiorców, nie reagował na zgłaszane uwagi, podjął decyzję o cofnięciu zgody na korzystanie z przystanków. Zdaniem władz Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Kielcach, tylko taki sposób działania właścicieli przystanków, samorządów, urzędów, które wydają zezwolenia może uporządkować chaos na rynku przewóz w regionie świątecznym.

Świąteczne Kielce



fot. A.K.

TRANSPORTOWE BEZPRAWIE PRZY PRYZWOLENIU WŁADZ

Nieoznakowany przewoźnik podszywa się pod naszą firmę, publikuje rozkłady jazdy niezgodne z warunkami pozwoleń i dubluje nasze kursy, wprowadzając tym samym w błąd pasażerów. Urzędnicy na szczeblu miasta i województwa na to zezwalają oraz jawnie łamią przepisy prawa, nakładające na nich obowiązek kontrolowania firm przewozowych pod kątem przestrzegania zasad transportu publicznego. Jakim prawem marnują pieniądze z naszych podatków, które płacimy na utrzymanie ich stanowisk?



Już od dawna w swoich felietonach pisałem o tym, że miasto Kielce nie traktuje naszej firmy jako partnera w rozmowach o wprowadzanych zmianach w kieleckim transporcie publicznym, a nawet dopuszcza się licznych prowokacji, takich jak ogłaszanie w mediach chęci pozbycia się udziałów w spółce, domaganie się wypłacenia za nie dywidendy lub „szczucie” na nas, przy pomocy jednego z profili na portalu społecznościowym Facebook. Ostatnio jednak urzędnicy miejscy na czele z Zastępcą Prezydenta Kielc odpowiedzialnym za transport publiczny, postanowili wejść na wyższy poziom szkodzenia nam. Nie dość, że wspólnie z Rafałem Chmielem, współwłaścicielem jednej z firm przewozowych, a także Stowarzyszeniem Bezpieczny Autobus, Prezydent złożył donos do Prokuratury na zarząd MPK z powodu rzekomej niegospodarności, to jeszcze dodatkowo uwiarygadnia on razem ze swoimi współpracownikami samowolkę i bezprawie na lokalnym rynku transportowym.

Autobusy-duchy grasują po mieście

Od ponad miesiąca, kieleccy pasażerowie

mają prawo czuć się zdezorientowani, gdy na przystankach widzą autobusy, które kolorystyką ludzko przypominają pojazdy z naszego taboru, ale de facto nimi nie są, bo nie posiadają loga używanego przez MPK. W zasadzie nie mają żadnych oznaczeń – nawet swoich! Przyjeżdżają jednak tuż przed planowanymi i zgodnymi z posiadanym zezwoleniem godzinami odjazdów naszych autobusów, po to aby wprowadzać dezorientację i podbierać nam pasażerów. Dodatkowo, przewoźnik odpowiedzialny za ten proceder praktycznie sam sobie ustala rozkład jazdy, co wnioskuje po tym, że te realnie funkcjonujące, różnią się drastycznie od oficjalnych rozkładów, które zostały zatwierdzone przez władze samorządowe. Jak widać miasto nic z tym nie robi!

Brzmi jak żart rodem z kiepskiej komedii? To niestety są smutne realia kieleckiej komunikacji miejskiej. A przecież przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nakładają na organizatora obowiązek prowadzenia kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Ten sam akt prawny

wyraźnie wskazuje, że „środki transportu, którymi są wykonywane usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, powinny być oznakowane w sposób widoczny dla pasażerów, a w transporcie drogowym, dodatkowo w tablicę kierunkową oraz nazwę przewoźnika albo organizatora”. Ustawa nakazuje także, aby rozkłady jazdy były podawane do publicznej wiadomości, na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach, czego oczywiście przewoźnik też nie robi. Ignorując te przepisy, przedsiębiorstwo korzysta bezprawnie z przystanków w Kielcach, Morawicy, Busku – Zdroju oraz Chmielniku.

Dodatkowo dochodzi do zamieszczania cenników pozwalających na swobodne manipulowanie cenami biletów, które firma przewozowa obniża na tych liniach, na których musi walczyć o pasażerów z konkurencją, stosując tym samym dumping, a jednocześnie sztucznie je zwyżając tam, gdzie konkurencji nie ma. Takie nieuczciwe praktyki szkodzą między innymi nam, ale przecież właśnie o to chodzi, żeby odczekać aż na skutek dumpingowej polityki cenowej, konku-



rencja się wykrwawi i potem znów opłaty za przejazdy podnieść. Skala nadużyć ze strony przewoźnika jest jeszcze dłuższa i obejmuje na przykład blokowanie naszym autobusom przystanków na ulicy Żytniej w Kielcach. Natomiast miasto, a także inne instytucje, na czele z Marszałkiem Województwa Świętokrzyskiego i Starostą Powiatowym w Kielcach, nie dokonując kontroli i nie walcząc z tymi nieprawidłowościami, jawnie łamią prawo. Można odnieść wrażenie, że to nie organizator, lecz przewoźnik dyktuje warunki realizowania przewozów. Nie są to oczywiście nowe praktyki na obszarze naszego województwa, bowiem już w 2015 roku, w raporcie Najwyższej Izby Kontroli, dotyczącym funkcjonowania regionalnego, pasażerskiego transportu drogowego, zwrócono uwagę na to, że samorząd województwa świętokrzyskiego nie sprawował należytego nadzoru nad przewoźnikami w zakresie wykonywania przez nich drogowych przewozów regularnych, choć skala nadużyć wydaje się jeszcze większa, niż dotychczas.

Pozorowanie walki z wykluczeniem komunikacyjnym

W tych działaniach absolutnie nie ma przypadku. Przewoźnik wraz z władzami samorządowymi sprytnie wykorzystują luki w prawie, a konkretnie w ustawie „Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej”, której celem jest walka z „białymi plamami” na komunikacyjnej mapie Polski. Na terenie powiatu kieleckiego, stworzono linie użyteczności publicznej łączące mniejsze i większe miasta, które tak naprawdę pozorują pomoc dla mieszkańców małych miejscowości. Ich trasy są w zasadzie idealnym powieleniem już istniejących linii komercyjnych, więc służą one jedynie zarabianiu, przez niektórych uprzywilejowanych przewoźników i eliminowaniu konkurencji. Ponadto linie finansowane z budżetu państwa obejmują tylko pewien odcinek trasy, by potem nagle „przechodzić” w linie komercyjne, bazując dodatkowo na tych samych pojazdach. Przypominam, że dofinansowaniu w ramach rządowego programu mogą podlegać tylko linie nierentowne, ale jak sprawdzić, czy dana linia jest rentowna, jeśli ta składa się zarówno z odcinka linii użyteczności publicznej, jak i komercyjnej? Nie jest to możliwe, dlatego jestem przekonany, że w ten sposób dochodzi do naruszenia założeń i zapisów ustawy.



Już od dawna w swoich felietonach piszę o tym, że miasto Kielce nie traktuje naszej firmy jako partnera w rozmowach o wprowadzanych zmianach w kieleckim transporcie publicznym ...

Autobusy na tych liniach nie posiadają też specjalnych oznakowań, które na mocy tej ustawy powinny się tam znajdować.

Cześć większego planu

Niszczenie naszej spółki sięga już 2017 roku. Wtedy właśnie, faworyzując radoskiego konkurenta, świadomie nie wpisano do SIWZ kary za odstępianie od jej realizacji, mimo że taki zapis znalazł się już w umowie dotyczącej małego przetargu. Następnie, w maju 2019 roku, nastąpiły cięcia sięgające aż 300 tysięcy kilometrów – i to tuż po wcześniej przeprowadzonym przez spółkę zakupie 13 autobusów. Jakby tego było mało, Zarząd Transportu Miejskiego, podległy ratuszowi od lat planuje tak trasy linii autobusowych, aby kończyły się one w przypadkowych miejscach, w których pracodawca i przewoźnik nie będzie mógł spełnić wymogów, dotyczących warunków socjalnych. Kolejnymi przykładami tej wojny z nami, jest próba wywołania chaosu w naszym zakładzie poprzez wysługiwanie się niektórymi pracownikami, którzy nieskutecznie podburzali resztę załogi, wspomniane już przeze mnie prowokacyjne wypowiedzi pracowników ratusza o sprzedaży udziałów w MPK, a także pisanie wraz z naszą konkurencją, donosów do Prokuratury i wielu innych instytucji, mających udowodnić rzekomą nieopłacalność naszych działań na liniach komer-

cyjnych. Przyzwalanie na łamanie prawa przez przewoźnika oraz funkcjonowanie „autobusów-widmo” idealnie wpisuje się w tę strategię. Skala tych nadużyć szokować musi szczególnie teraz – w samym środku pandemii, przez którą mieliśmy aż o 6 milionów złotych mniejsze dochody, niż w ubiegłym roku, na skutek cięć połączeń, a ponadto byliśmy zmuszeni do wstrzymania wielu inwestycji.

Mamy więc do czynienia z patologią na niespotykaną skalę i roztaczaniem parasola ochronnego nad przedsiębiorstwem transportowym, które kpi sobie z prawa. Cel jest jeden: stworzenie warunków nie pozwalających uczciwemu przewoźnikowi na konkurowanie z firmami, stosującymi dumping cenowy lub zatrudniającymi kierowców na umowach śmieciowych, z całkowitym pominięciem przepisów dotyczących czasu pracy, a w konsekwencji doprowadzenie do upadłości naszej spółki pracowniczej, będącej od wielu lat solą w oku wielu wpływowych środowisk. Robi się wszystko, abyśmy mieli jak najwięcej problemów i nie uzyskiwali dodatkowych dochodów z linii komercyjnych. Bardzo podobne praktyki stosowano wobec wielu regionalnych PKS-ów, które musiały upaść pod naporem układów polityczno-biznesowych, zmów cenowych czy procederów polegających na przyjeździe na przystanek tuż przed godziną odjazdu autobusu PKS, oferując dodatkowo, niższe opłaty za przejazdy.

Ponieważ już od wielu lat, jako poseł i radny sejmiku województwa świętokrzyskiego, walczę o ucywilizowanie rynku przewozów pasażerskich w regionie świętokrzyskim, wiem jak mocne są układy rządzące tą branżą. Niektóre firmy przewozowe, aby nieuczciwie utrwałać swoją dominację, celowo zatrudniają osoby „wpływowe” i posiadające liczne znajomości w instytucjach. Przeważnie są to byli milicjanci i policjanci, którzy z różnych przyczyn zostali zwolnieni ze służby. Mam więc świadomość, jak trudna walka nas jeszcze czeka, ale wierzę, że wyjdziemy z niej zwycięsko. A choć wiele wpływowych osób, tak w mieście jak również działających w samorządzie i polityce próbuje nas skłócić, to my nie damy się oszukać politycznym intrygantom, bo w naszej firmie pracownicy i Zarząd stanowią zgraną drużynę, która nie pozwoli się podzielić.

Bogdan Latosiński

Przewodniczący Rady Nadzorczej KASP, większościowego udziałowca MPK

CHAOS W PODEJMOWANIU DECYZJI

Dwie sprzeczne koncepcje dotyczące polityki transportowej w Kielcach, są prowadzone przez instytucje kierowane przez miasto. Z jednej strony, Zarząd Transportu Miejskiego próbuje ściągnąć jak największą liczbę przewoźników, by zaczynali swe kursy w nowym Centrum Komunikacyjnym, a z drugiej strony podlegający pod tego samego prezydenta Wydział Komunikacji, wydaje zezwolenia na linie komercyjne startujące z obrzeży miasta...Gdzie tu sens i logika? – pytają władze Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Kielcach.

08



Bogdan Latosiński – przewodniczący Rady Nadzorczej KASP uważa, że koncepcja ZTM, który chce z Centrum Komunikacyjnego stworzyć tętniące życiem miejsce, gdzie spotykać będą się wszyscy przewoźnicy przejeżdżający przez Kielce, obsługujący: linie podmiejskie, dalekobieżne, łączące ościennie gminy i powiaty ze stolicą województwa świętokrzyskiego, jest słuszna. ZTM przygotował nawet uchwałę dworcową, która zyskała już akceptację radnych, a jej celem jest zmuszenie busiarzy do korzystania z nowego dworca.

W tym samym czasie, Wydział Komunikacji, który odpowiada za wydawanie zezwoleń na linie komercyjne (wspólnie z powiatem), wyraża zgodę na linie, które swój bieg zaczynają z obrzeży miasta, a kończą, nie na dworcu tylko w centrum Kielc. Jako przykłady Bogdan Latosiński wyczyta linie:

- **Bilcza**, ostatni przystanek na terenie gminy Morawica, trasa do Kielc z finalem na ulicy Grunwaldzkiej
 - **Kajetanów**, ostatni przystanek gmina Zagnańsk – Kielce, ulica Grunwaldzka
 - **Jaworze**, ostatni przystanek gmina Zagnańsk – Kielce, ulica Grunwaldzka
 - **Górki Szczukowskie**, ostatni przystanek gminy Piekoszów – Kielce centrum.
- Wydział Komunikacji Urzędu Miasta Kielce, od września, gdy otwarto Centrum poparł ponad 40 wniosków o zezwolenie na jeżdżenie po Kielcach, a wśród nich: 12 tras omija zupełnie nowy dworzec, a kolejne 12 przechodzi przez prywatny dworzec, przy ulicy Żelaznej. MPK, jak zwraca uwagę przewodniczący Bogdan Latosiński, czeka tymczasem długie miesiące na rozpatrzenie wniosków, w których spółka zwraca się o przekierowanie kilku linii (201, 202, 204, 207) na dworzec. Po ponad dwóch miesiącach,

wydział rozpatrzył prośbę dotyczącą linii 207. 10 grudnia autobusy rozpoczęły kursowanie z dworca do Rudek, przez Nową Słupię.

– To jest podwójny absurd, gdy w dobie pandemii i ograniczeń kilometrów dla MPK, gdy skracane są linie ze względu na spadek liczby pasażerów, a przez to zmniejszenie wpływów ze sprzedaży biletów, wydawane są zgody dla prywatnych przewoźników na trasy, w całej swej długości, przebiegające przez Kielce – mówi Bogdan Latosiński, który dodaje, że paradoksem jest również to, że wszystkie te linie pokrywają się swoją długością, nie tylko z liniami MPK (np.7, 29, 45, 18) ale również z od lat obsługiwanymi przez spółkę trasami komercyjnymi: 209 (Kielce-Busko-Zdrój), 202, 204 (Kielce – Zagnańsk). Prywatni przewoźnicy, w odczuciu władz MPK, bez żadnych problemów, otrzymują zgody na to by kursować



w godzinach takich samych, jak autobusy przedsiębiorstwa. Nie są wykonywane żadne analizy rynku.

Władze MPK uważają, że w ten sposób psuje się dobrze ułożoną siatkę połączeń, czego konsekwencją jest zmniejszenie wpływów do miasta z tytułu sprzedaży biletów, a wspólnie z przewoźnikiem, który ma poczucie, że jest ponad prawem, władze miasta oskarżają spółkę, w doniesieniu do prokuratury o niegospodarność. Gdzie tu sens i logika Panie Prezydencie? – pyta zarząd MPK.

– Panie Prezydencie potrzebna jest reakcja, aby te instytucje (ZTM i Wydział Komunikacji) działały wspólnie dla na rzecz wpływów do budżetu miasta i na rzecz spójnej polityki transportowej – przekonuje Bogdan Latosiński, przewodniczący Rady Nadzorczej KASP.



Koncepcja ZTM, który chce z Centrum Komunikacyjnego stworzyć tętniące życiem miejsce, jest słuszna.

– Pan poseł i ja jako Radna Sejmiku, zabiegamy o uporządkowanie rynku przewozów pasażerskich, bo jest wiele do zrobienia na tym polu. Nie może być tak, aby ofiarą nieprzemyślnych działań był pasażer. Nie spoczniemy, aż zostanie to uporządkowane. Walczyliśmy, walczymy i będziemy dalej walczyć – podkreśla Elżbieta Śreniawska, prezes MPK.

– Byłem dumny, jako poseł, że uchwaliliśmy ustawę wspierającą przewozy, ale nigdy nie spodziewałem się, że będzie występować aż takie cofnięcie w jakości, realizacji transportu publicznego w regionie...Zawsze mówiłem, że to trudny temat – jest to zadanie własne samorządów. W tym obszarze ważne jest nie tylko dobre prawo, ale i skuteczne jego egzekwowanie, tak by transport publiczny w województwie wprowadzić znów na właściwe tory – podsumowuje Bogdan Latosiński.

PANIE PREZYDENCIE I PAN DAŁ SIĘ NABRAĆ

Doniesie do prokuratury na zarząd MPK w sprawie rzekomej niegospodarności złożyli konkurenci przedsiębiorstwa. W odczuciu Bogdana Latosińskiego – przewodniczącego Rady Nadzorczej KASP, taka „troska” o finanse spółki jest absurdalna.



fol. A.K.

Przewodniczący zwraca uwagę, że w piśmie do prokuratury, jako główny zarzut podniesiono, że koszty kilometra przejechanego w mieście, powinny być takie same, jak na liniach podmiejskich. – Tę „troskę” możemy określić jako brak jakiegokolwiek znajomości podstaw matematyki i zasad funkcjonowania transportu publicznego, bo przecież „donosiciele” mają swoje samochody osobowe i powinni wiedzieć, jakie są koszty zużycia paliwa, hamulców itp. Nie mówiąc już o prędkości przejazdów kilometrów w mieście i poza nim – komentuje Bogdan Latosiński. W odczuciu władz MPK, donos do organów ścigania, jest świadomą i celową manipulacją stosowaną przez konkurencję. – Jesteśmy poważnym przedsiębiorstwem, wykonującym te usługi od kilkudziesięciu lat. Jeżeli autorom tego doniesienia, jak i Panu Prezydentowi, uda się zrównać prędkość komunikacji miejskiej z prędkością komunikacyjną wykonywaną przez autorów tego donosu na trasie Kielce – Busko-Zdrój, to my deklarujemy, że koszt kilometra zmniejszymy do 3 złotych! A więc będzie Pan Panie Prezydencie miał



W odczuciu władz MPK, donos do organów ścigania, jest świadomą i celową manipulacją stosowaną przez konkurencję.

najtańszą komunikacją na świecie – dodaje Bogdan Latosiński i przypomina, że władze MPK od lat głośno zwracają uwagę na pogarszającą się prędkość komunikacyjną w mieście ze względu na blokowane buspasy, zatoki autobusowe, rozwój bazy przystankowej, światła i brak Inteligentnego Systemu Transportowego.



10

OŚWIADCZENIE

Szanowni Państwo,

Z oburzeniem pragnę poinformować, że 9 grudnia 2020 roku, złożyłem w kieleckiej prokuraturze wyjaśnienia w sprawie szkalującego i oszczerczego wobec mojej osoby doniesienia do Prokuratury autorstwa Pana Rafała Chmiela. Jest on współwłaścicielem słynnej firmy przewozowej, która od pewnego czasu podszywa się pod MPK Kielce, nie umieszczając swojego logo na samochodach malowanych w barwy MPK, jak również biznesmenem stojącym na czele stowarzyszenia pod nazwą, o zgrozo, „Bezpieczny Autobus”. Doniesienie to w swojej treści jest wyjątkowo „ohydne”. Pan R. Chmiel bezczelnie zarzuca mi czynności korupcyjne. Ponieważ jest to zwykłe oszczerstwo, pozbawione jakiegokolwiek oparcia w faktach, to jestem pewien, że obronię się przed tym atakiem. Pragnę jednocześnie podkreślić, iż mam świadomość tego, że jest to kolejna odsłona maszyny propagandowej, ukierunkowanej na zdyskredytowanie mojej osoby i całej firmy. Odpowiedzialne jest za to, walczące z nami już od dawna oraz wpływowe w Kielcach środowisko, w skład którego wchodzi samorządowcy, wysoko postawieni urzędnicy, biznesmeni, część byłych moich kolegów z NSZZ Solidarność i właśnie Rafał Chmiel.

Właściciel konkurencyjnej firmy przewozowej, w ostatnim czasie, wykazuje się nadmierną aktywnością w odgrywaniu się na mnie za mówienie prawdy o jego działalności, na czele z nieprawidłowościami dotyczącymi rozkładów jazdy i zatrudnianiem kierowców na umowach cywilnoprawnych, ale tym razem przekroczył wszelkie granice przyzwoitości.

Po czerwcowym piśmie skierowanym do samorządowców, w którym powiełał nieprawdziwe informacje o MPK, oraz absurdalnym doniesieniu do prokuratury wraz z władzami miasta na Zarząd Spółki MPK z powodu rzekomego działania na szkodę firmy, postanowił pójść o krok dalej w swoich prowokacjach. W związku z powyższym, będę zmuszony do podjęcia kroków prawnych mających na celu obronę swojego dobrego imienia.

Od wielu lat, konsekwentnie, jako Poseł na Sejm RP, radny sejmiku województwa świętokrzyskiego, a obecnie przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Transportu Publicznego w Kielcach, walczę o poprawę jakości transportu w mieście oraz całym regionie. Niestety właśnie dlatego cały czas jestem obiektem bezpardonowych ataków, tak gdy sprawowałem mandat Posła na Sejm, jak również teraz. Doniesienie do Prokuratury idealnie wpisuje się w tą narrację. Żałuję jednocześnie, że nad szkodliwym dla kieleckich pasażerów biznesem Pana Chmiela, roztoczyły parasol ochronny, nie tylko władze miejskie, ale także urzędnicy na szczeblu województwa. Niepotrzebnie ludziłem się licząc na to, po dojściu do władzy w sejmiku województwa świętokrzyskiego ugrupowania, które przez lata aktywnie wspierałem, że dojdzie do znaczących korekt w obszarze regionalnej polityki transportowej, tak aby służyła ona pasażerom i premiowała przewoźników wykonujących usługi zgodnie z prawem i w sposób profesjonalny. Niestety, odkąd pieczę nad transportem przejęły osoby związane ze środowiskiem Solidarnej Polski, sytuacja nie dość, że nie uległa poprawie, to jeszcze się pogorszyła.

Bogdan Latosiński

Przewodniczący Rady Nadzorczej KASP, większościowego udziałowca MPK

OŚWIADCZENIE

Szanowni Państwo,

Jako przedstawiciel Związku Zawodowego Pracowników Transportu Publicznego w Kielcach, z nieklamany wzburzeniem i zdziwieniem przyjąłem nieprawdziwe informacje zawarte w komentarzach właściciela jednej ze świętokrzyskich firm przewozowych, umieszczonych na profilu facebookowym Radia Kielce, które doty-

czyły roli związków zawodowych w MPK Kielce. Otóż ta osoba zarzuciła nam związkowcom to, że nie złożyliśmy wniosku do Prokuratury z prośbą o weryfikację, czy nie doszło do działań na szkodę spółki ze strony zarządu, który rzekomo miał nie dopilnować tego, aby pracownicy otrzymali dywidendy ze swoich udziałów w spółce pracowniczej.

Żałuję, że kierujący takie zarzuty nie pokusił się o uzyskanie informacji o tym, kto powinien zajmować się dywidendami, bo na pewno tym kimś nie są przedstawiciele związków zawodowych. Poza tym, dywidendy są wypłacane jedynie udziałowcom, a nie pracownikom i osobom należącym do związków zawodowych – i to też tylko wtedy, gdy ci wyrażą taką wolę w trakcie walnego zgromadzenia udziałowców. Warto wiedzieć o takich kwestiach, gdy się publicznie zabiera głos, podobnie jak wypadałoby mieć świadomość, że miasto posiada swojego przedstawiciela w Radzie Nadzorczej MPK, więc uwagi dotyczące tego, że ratusz ma prawo do kontrolowania tego, co dzieje się w spółce, są po prostu nielogiczne i niepotrzebne.

Chciałbym przy okazji zwrócić uwagę na to, jak bardzo narracja jednego z przewoźników pokrywa się z prowokacyjnymi wypowiedziami przedstawicieli ratusza. To właśnie wiceprezydent Kubicz wraz z zaprzyjaźnionymi redaktorami portali w mediach społecznościowych, wielokrotnie próbował skłócić załogę sugerując, że zarząd firmy i związki zawodowe działają na niekorzyść zwykłych pracowników. Praktyka pokazuje coś zupełnie innego, dlatego pracownicy nie dają się nabierać na tego typu manipulacje. Dowodzi to przede wszystkim tego, że przewoźnik wraz z urzędnikami miejskimi grają, tak naprawdę, w jednej drużynie, co jest również widoczne, gdy miasto faworyzuje przewoźnika przyzwalając na nielegalny proceder, polegający na podszywaniu się pod autobusy MPK Kielce i dublowaniu naszych kursów. Szkoda tylko, że po przeciwnej stronie boiska są pasażerowie i mieszkańcy Kielc, bo miasto zezwalając na naginanie i łamanie prawa ze strony przewoźnika, siłą rzeczy, musi działać na ich niekorzyść – tak podpowiada logika tego zjawiska. Ponadto przewoźnik domagający się audytu w MPK, nie tylko sam naraża się na śmieszność ze względu na własne uchybienia w zakresie realizacji ustawy o transporcie publicznym i przepisów prawa pracy, ale również pokazuje, iż jego troska o naszą kondycję finansową i jej wpływ na los pracowników, jest z gruntu fałszywa. Tym bardziej,



że MPK jako jedna z nielicznych firm transportowych w Polsce radzi sobie nad wyraz dobrze w trakcie pandemii, mimo spadku dochodów o 6 milionów złotych w tym roku. Prawdziwą intencją konkurencji domagającej się audytu w MPK, jest chęć zdobycia danych umiejscowionych w dokumentach przetargowych, co ma istotne znaczenie szczególnie teraz, gdy wielkimi krokami zbliża się przetarg na obsługę linii finansowanych ze środków Unii Europejskiej. Takie informacje na pewno byłyby pomocne dla konkurenta, który też prawdopodobnie weźmie udział w przetargu. Świat więc stanął na głowie, gdy nagminnie działający w opozycji do przepisów prawa i zatrudniający pracowników na umowach śmieciowych, nagle „stroją się w piórka” obrońców standardów i klasy robotniczej. Absurdem jest to, że działalnością związków w MPK interesuje się przedsiębiorca, w którego firmie żadne związki nie mają prawa funkcjonować. Wierzę jednak, że nikt nie da się nabrać na tak oczywiste i łatwe do zdemaskowania manipulacje.

Bogdan Latosiński

Przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Transportu Publicznego w Kielcach

LIKWIDACJI BIAŁYCH PLAM W WOJEWÓDZTWIE, CZY TEŻ FINANSOWE WSPARCIE WYBRANYCH PRZEWOŹNIKÓW?

Stanowisko Zarządu MPK przekazane do Gmin, w sprawie trwającego naboru na linie użyteczności publicznej

W związku z ogłoszonymi przez Wojewodę, nowymi naborami na linie użyteczności publicznej na rok 2021, uprzejmie informujemy, że utworzenia linii pokrywających się w dużej części z obecnie wykonywanymi przez MPK liniami komercyjnymi, będzie stanowiło zagrożenie dla naszych już istniejących linii komercyjnych na Państwa terenie.

Linie te zostały utworzone w odpowiedzi na tysiące składanych do nas petycji, jak również interwencji ze strony wielu z Państwa – samorządowców. Cieszą się one dużym zainteresowaniem mieszkańców na terenie których te linie przebiegają, ze względu na bezpieczeństwo przewożonych podróżnych oraz obsługę pojazdami o wysokim standardzie. Jedno-

ześnie informujemy, że ich rentowność zawsze była niska, ale utrzymywane były ze względu na realizowany przez nas cel społeczny. Utworzenie linii użyteczności publicznej na Państwa terenie, było oczekiwane i pożądane, jednakże idea ich została wypaczona i obecnie służą na wielu odcinkach, wsparciu określonej grupy przewoźników. Zadaniem tych linii miała być likwidacja tzw. białych plam, a nie powielanie linii komercyjnych innych przewoźników, po to żeby pogarszać ich rentowność poprzez m.in. stosowanie cen dumpingowych (...)

W związku z docierającymi do nas sygnałami oraz podejmowanymi działaniami przez niektórych przewoźników, których efektem ma być wycofanie się z wszystkich linii komercyjnych MPK, proszę o przeanalizowanie zgłaszanych przez samorządy linii użyteczności publicznej pod kątem ich wpływu na linie już istniejące i uwzględnienie tego faktu w swoich decyzjach. Od Państwa woli, zależy będą dalsze podejmowane przez nas decyzje oraz to czy transport publiczny będzie stabilny i będzie uwzględniał potrzeby mieszkańców, czy też powrócimy do chaosu, który nastąpił po upadku PKS-ów, kilka lat temu, gdy MPK na Państwa wnioski wchodziło na rynek podmiejskiego transportu pasażerskiego.

Jesteśmy spółką pracowniczą, świadcząca usługi transportu pasażerskiego od ponad 70 lat. Głównym naszym celem jest dobrze funkcjonujący transport publiczny, ale również stabilny rozwój spółki MPK, poprzez osiągnięcie założonej rentowności. Z determinacją tworzyliśmy linie komercyjne, ale nie możemy podejmować walki z nieuczciwą konkurencją, przy bezczynności organów samorządowych różnych szczebli, mających ustawowe obowiązki w tym zakresie.

Zarząd Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Kielcach

TANIEJ W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ NIE DA SIĘ JEŹDZIĆ...

8 grudnia br nastąpiło otwarcie przez ZTM ofert na 2-letnią obsługę komunikacji miejskiej, autobusami będącymi własnością gminy Kielce.

Warunki zapisane w przetargu były zgodne z przepisami aktualnie obowiązujący-

mi w komunikacji miejskiej. Przetarg był otwarty, a więc zgłosić mógł się praktycznie każdy, kto spełnia kryteria ofertowe. Rzetelnie zapisano w przetargu, to czego wymagają przepisy ustawy, a więc karę za nie przystąpienie do wykonywania usługi. Każdy oferent musiał wiedzieć, że ma do dyspozycji określoną liczbę taboru, kierowców oraz dysponuje bazą transportową wyposażoną w odpowiednią infrastrukturę.

Na przetarg wpłynęła jedna oferta – złożona przez MPK Kielce.

I oczywiście wywiązała się dyskusja „dachowców”, na portalach społecznościowych, że oferta MPK jest za droga. Dlatego też postanowiliśmy odnieść się do złożonej oferty.

Po pierwsze: obsługa komunikacyjna rozpocznie się w drugiej połowie 2021 roku, a skończy w 2023, stąd też ceny muszą uwzględniać inflację, podwyżki, wynagrodzenia oraz koszt paliw w tym okresie. Nie można zapominać również o fakcie, że w przyszłym roku, autobusy będą miały już 12 lat a za 2 lata będą to 14-letnie autobusy, których koszty utrzymania, odpowiedniego stanu technicznego, są i będą wysokie. W przypadku braku możliwości ich naprawy, zmuszeni będziemy zastępować je naszymi, które, przypominam, mają średnią wieku mniej niż 8 lat.

Czytam w komentarzach, że baza powinna być mniejsza, ale o tym, jak powinna wyglądać oraz jak duża powinna być, w stosunku do określonej liczby taboru, wskazują odrębne przepisy, o których decydują fachowcy z branży.

Czy na wynagrodzeniach kierowców można oszczędzać? – Można – niektórzy już to praktykują. Ale nie w komunikacji miejskiej, gdzie wszystkie wynagrodzenia wypłacane są zgodnie z wypracowanymi godzinami, a czas pracy kierowców określa grafik przygotowany zgodnie z ustawą o czasie pracy kierowców.

Skalkulowana oferta nie była wysoka, ale uwzględniała dużo niższą prędkość komunikacyjną na liniach miejskich, aniżeli na liniach podmiejskich oraz istotne podwyżki minimalnego wynagrodzenia, na przestrzeni tego okresu.

Cena zaproponowana przez Spółkę należy do najniższych w kraju. Za tego typu usługi w komunikacji miejskiej, taniej jeździć nie można, stawka ZTM-u skalkulowana była w oparciu o cenę dotychczas wykonywanej usługi, której z powyższych względów nie byliśmy w stanie zaoferować.

Zarząd Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji

U NAS rozPŁYNIESZ się!

Koral
kryta pływalnia



Morawica • ul. Szkolna 6
tel. 41 311 47 02
www.koralmorawica.pl

Tu może być
Twoja reklama

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