



PASOŻER

BIULETYN KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KIELCACH

NR 94 / KWIECIEŃ / 2021
MAGAZYN BEZPŁATNY



foto: A.K.

4

AKTUALNOŚCI

MPK wyszkolił mechaników.

6

AKTUALNOŚCI

Trzecia fala się rozpędza.

8

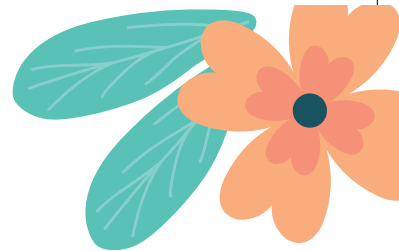
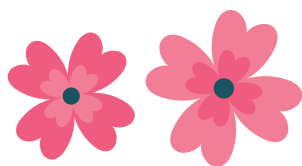
TEMAT NUMERU

Zielony transport publiczny.

10

OKIEM ZWIĄZKOWCA

Anarchia na rynku przewozów.



Wesołych Świąt!

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

Elżbieta Śreniawska

prezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji

Bogdan Latosiński

przewodniczący Rady Nadzorczej Spółki Pracowniczej

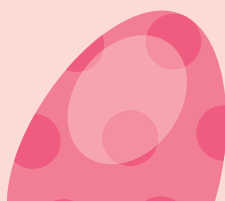
Większościowego Udziałowca MPK Kielce



Wesołego Alleluja!

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

Pracownicy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji
oraz pracownicy Kieleckich Autobusów Spółki Pracowniczej,
Rady Nadzorcze Spółek





fot. A.K.

Szanowni Państwo!

Organizacja transportu publicznego w naszym mieście i ościennych gminach wymaga kontroli, albowiem niektórzy przewoźnicy działają cały czas tak jak chcą. W nowym numerze „Pasażera” powracamy do tych tematów, których rozwiązanie jest kluczowe nie tylko z punktu widzenia naszej firmy, ale przede wszystkim dla dobra pasażerów. Temat numeru poświęcony jest perturbacjom wokół ustawy o elektromobilności. W wydaniu prezentujemy również informacje dotyczące ciekawych projektów realizowanych przez MPK. Jeden z nich dotyczy badań przesiewowych naszej załogi. W kolejnym uczestniczyć będą uczniowie szkoły w Chmielniku. Życząc spokojnej i zdrowej Wielkanocy, zachęcam do lektury nowego „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

70 LAT MPK

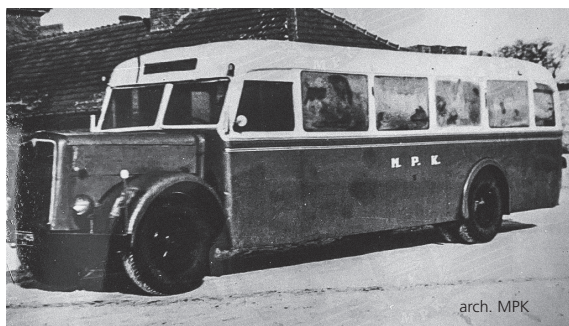
Historia pierwszych 10 lat funkcjonowania zakładu. Lata 1951 – 1961.

Stan taboru sukcesywnie powiększał się. W roku 1951 przedsiębiorstwo posiadało 5 wozów, ale już w 1961r. dysponowało 67 autobusami, w większości były to autobusy typu „San” H-100. 39 tych pojazdów jeździło po ulicach miasta.

Tabor ten obsługiwał 14 linii, o łącznej długości 87 km, wykonując rocznie ponad 2,5 mln km i przewożąc, jak wynika z ówczesnych informacji, ponad 15 mln pasażerów.

W 1961 roku, w MPK pracowało 358 osób.

04



MPK WYSZKOLI MECHANIKÓW

Ponad 60 uczniów z technikum Powiatowego Zespołu Szkół w Chmielniku weźmie udział w projekcie którego celem jest rozwijanie umiejętności zawodowych uczniów klas patronackich.

Młodzi ludzie przejdą szkolenie na techników pojazdów samochodowych, pod okiem specjalistów z Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Kielcach.

Elżbieta Śreniawska prezes MPK informuje, że na potrzeby projektu spółka gruntownie wyremontowała i wyposażała w urządzenia niezbędne do praktycznej nauki zawodu, warsztaty szkolne zlokalizowane na terenie firmy. W programie uczestniczyć będą trzy klasy patronackie z Zespołu Szkół w Chmielniku.

– To bardzo ciekawy projekt, ponieważ zawód mechanika jest pilnie poszukiwa-



ni. W urzędzie pracy nie ma zarejestrowanych mechaników. Z tych uczniów, których wcześniej przeszkoliliśmy, dwóch czy trzech udało się pozyskać do pracy w MPK, ale wszyscy pozostali również znaleźli zatrudnienie. Praca jest dostępna dla absolwentów od ręki. Ale jest to zawód trudny i trzeba się go dobrze wyuczyć – podkreśla prezes Elżbieta Śreniawska. Uczniowie będą szkolić się przez 18 miesięcy. W czasie trwania programu odbędą także m.in. dwie wizyty studyjne u producenta autobusów.

Projekt obejmuje również staże nauczycielskie, studia podyplomowe, szkolenie specjalistyczne. Jest współfinansowany ze środków unijnych.

UPORZĄDKOWAĆ RYNEK TRANSPORTOWY

– Przy skoordynowanym działaniu, można by dla dobra przede wszystkim pasażerów uporządkować rynek transportowy, ale nie widzimy takiej woli – uważa Elżbieta Śreniawska, prezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji, która dodaje, że problem nieuczciwej konkurencji nie tylko nie maleje, ale wręcz ulega eskalacji.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji przygotowuje się do obszernej kontroli Inspekcji Transportu Drogowego. – Nie mamy nic do ukrycia, zapraszamy każdą kontrolę, ale chcielibyśmy aby była równość podmiotów, aby wszyscy byli transparentni, równie otwarci jak my – mówi Elżbieta Śreniawska, która zwraca uwagę, że niektórzy przewoźnicy sami tworzą rozkłady, sami ustalają godziny pracy kierowców, a służby, które są właścicielami przystanków (urzędy gmin, UMWS) są bierne i nie reagują na te

nieuczciwe działania. Bogdan Latosiński przewodniczący Rady Nadzorczej KASP prezentuje jedną z sytuacji jaka miała miejsce na trasie Busko-Zdrój – Kielce, z udziałem jednego z prywatnych przewoźnika. Jak podaje przewodniczący, o godzinie 7.00 przystanek w Busku-Zdroju, był pusty, mimo, że według rozkładu, powinien o tej porze odjechać pojazd konkurencji MPK. Auto podjechało jednak o 7.08, a odjechało trzy minuty później, zaledwie 4 minuty przed autobusem miejskiej spółki... O godz. 9:00 konkurencyjny przewoźnik podjechał tymczasem i odjechał od razu zgodnie z rozkładem jazdy. Zdaniem Bogdana Latosińskiego, miało to związek z faktem, że godzinę wcześniej na tej trasie rozpoczęła się kontrola ITD. Bogdan Latosiński zwraca uwagę, że na trasie Kielce – Busko-Zdrój precedens nieuczciwych praktyk konkurencyjnej prywatnej firmy trwa cały czas. – Przewoźnik sam sobie ustala rozkłady, które znacząco odbiegają od tych zatwierdzonych przez urząd, sam zwiększa prędkość komunikacyjną, poprzez zmniejszenie czasu przejazdu, ale przede wszystkim tak sporządził rozkład aby jego kursy były bezpośrednio przed naszymi do Buska, czy Chmielnika. Zmiany dotyczą kursów przed liniami 201, 208. Przewoźnik, zmieniony rozkład rozwiślał na wszystkich przystankach, łamiąc prawo, ale ku naszemu zdziwieniu, żaden samorząd, który wydaje zgody na korzystanie z przystanków nie zareagował na to – zwraca uwagę przewodniczący Latosiński, który informuje, że w gminach wiszą rozkłady, które odbiegają od oficjalnych, zarejestrowanych, według których przewoźnik odjeżdża tuż przed autobusami MPK. Dotyczy to m.in. kursu z Buska-Zdroju z godz. 6-tej, który przewoźnik sam sobie przesunął na godz. 5.50, tak aby tym kursem odjeżdżać bezpośrednio przed naszym autobusem. Ten sam manewr powtarza o o godz. 15-tej, przesuwając go na godz. 15.10. Wszystkie te przesunięcia tłumacząc koronawirusem. Takie działanie Bogdan Latosiński nazywa śmiesznym, gdy jak zauważa z powodu pandemii można co najwyżej zupełnie zawiesić kursowanie. Przewodniczący zauważa też, że wnioski MPK są rozpatrywane nawet kilkanaście tygodni (tak było w sprawie linii do Buska-Zdroju), gdyż urzędy skrupulatnie analizują proponowane rozkłady. Gdy tymczasem, propozycje zmiany rozkładu przewoźnika na trasie Kielce-Staszów były rozważane bardzo szybko (odjazd w Chmielniku jest dwie minuty przed autobusem MPK). – Jesteśmy zszokowani.

Takie rozkłady zatwierdza Urząd Marszałkowski. Z drugiej strony samorządy, które zwracały się do nas o pomoc, popierają destrukcyjne dla MPK działania przewoźnika, którego celem jest wyeliminowanie nas z rynku – mówi Bogdan Latosiński.

– Sytuacja jest zła. Ci którzy najgłośnieżej komentują i nas podają do różnych służb, sami są doskonałym przykładem łamania przepisów. Takie zachowania przede wszystkim odbijają się na pasażerach i powodują zamieszanie. Przewoźnicy, którzy jeżdżą bezpośrednio przed nami, nieuczciwa konkurencja krzyczą, że autobusy trzeba dotować. Uważamy, że jeśli zostanie uporządkowany rynek, każdy z nas będzie mógł działać na równych prawach – reasumuje Elżbieta Śreniawska.

SENIORZE BĄDŹ CZUJNY I NIE DAJ SIĘ OSZUKAĆ!



Oszust może odwiedzić Cię lub skontaktować się z Tobą jako Twój bliski, policjant, urzędnik, sprzedawca lub pracownik spółdzielni – ostrzega policja.

Nadmierna ufność, roztargnienie czy też nienależyta ostrożność to najczęstsze słabości, które wykorzystywane są przez oszustów. Jak podkreślają policjanci, wystarczy zapamiętać kilka prostych zasad, które uchronią nas przed utratą dóbr materialnych.

- Policja wykonując swoje obowiązki służbowe nigdy nie będzie żądać od Ciebie czy Twoich bliskich przekazania pieniędzy!
- Nie udzielaj przez telefon informacji dotyczących danych osobowych, numerów kont bankowych, haseł do nich oraz na temat Twojego stanu majątkowego.
- Jeśli ktoś obcy prosi Cię o otwarcie

drzwi, zapytaj o cel wizyty. Gdy ta osoba stwierdzi, że jest przedstawicielem policji, elektrowni itp., poproś o okazanie odpowiedniego dokumentu potwierdzającego funkcję. Obejrzyj go dokładnie.

- Staraj się nie przechowywać dużych sum pieniędzy w domu. Ukrywanie gotówki między ubraniami, książkami czy pod materacem nie jest skutecznym zabezpieczeniem. Lepszym rozwiązaniem jest konto w banku.
- Jeżeli ktoś w natarczywy sposób prosi o wpuszczenie go do mieszkania zadzwoń na policję, sąsiada lub po najbliższych.
- Nigdy nie dawaj pieniędzy obcym osobom nawet jeżeli ktoś twierdzi, że jest znajomym Twoich dzieci lub wnucząt. Jeżeli wydaje Ci się, że ktoś próbuje Cię oszukać nie wahaj się i natychmiast za-

wiadom Policję dzwoniąc pod 112.

- Nigdy nie otwieraj drzwi jeśli nie jesteś pewien, kto znajduje się po drugiej stronie.
- Nigdy nie podejmuj pochopnych decyzji pod wpływem chwili, daj sobie czas do namysłu...i nie wierz w cudowne okazje i promocje oraz wygrane, nie ma takich!
- Nie odpowiadaj na nieznane telefony i sms-y informujące o rzekomych wygranych.

W razie jakichkolwiek podejrzeń lub wątpliwości powiadom Policję dzwoniąc na nr 112.

Policja apeluje również do młodych – aby informowali rodziców i dziadków o tym, że są osoby, które mogą wykorzystać ich ufność i życzliwość.

RADNY CZY BEZRADNY?

Ostatnio wyraźnie widać, że radni muszą wiedzieć o co mogą pytać, żeby nie utrudniać pracy urzędnikom, a już na pewno nie osobom odpowiedzialnym za funkcjonowanie transportu publicznego, który jest przecież „nieistotny”

Od dłuższego czasu zastanawiam się, jak mam wykonywać moje obowiązki radnej Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego, czy jesteśmy tylko po to, żeby powołać Zarząd, udzielić absolutorium i nie płać się po korytarzach UMWS, a już na pewno nie oceniać pracy urzędników?

Z wielkim zdumieniem odbieram odpowiedzi na moje interpelacje będące wynikiem rozmów, spotkań i próśb kierowanych do mnie przez Wyborców, a które zdaniem Pana Marszałka – cytuję: „nie są sprawami o istotnym znaczeniu dla województwa”. A przecież dotyczą zadań własnych gminy, do których zalicza się zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty, w tym w szczególności – organizacji lokalnego transportu zbiorowego. Tak więc wydawanie zezwoleń przewoźnikom, kontrolowanie sposobu ich wykonania, przestrzeganie cenników czy realizacja dopłat do biletów ulgowych należy do urzędników Departamentu Transportu. Jeśli uznają je za nie istotne, nie oznaczają to, że problemy automatycznie znikają lub też same się rozwiązują. Pasażerowie korzystający z transportu podmiejskiego muszą wiedzieć, że

kurs, który jest w rozkładzie będzie wykonywany o czasie i to za cenę biletu widniejącą w cenniku. Dla ludzi, którzy nie mają możliwości skorzystania z samochodów służbowych, a nie stać ich na zakup własnego, problem transportu podmiejskiego jest zaraz, po służbie zdrowia, tematem najważniejszym

Po co wydajemy zezwolenia jeśli nie kontrolujemy ich realizacji, a tym samym nie wykonujemy obowiązków ustawowych? To może należy rozwiązać dział i niech „samo się kręci”, wzorem krajów z trzeciego świata? Postępująca deregulacja rynku przewozów coraz bardziej nas do tego przybliża. W jakim celu pisane są ustawy, przepisy, po co pracuje Sejm, Senat, jeśli nikt nie egzekwuje przestrzegania prawa. To może zrobimy inaczej, po co nam cała procedura i zamieszanie związane z wyborami, raz wybraną władzę przekształćmy we władzę absolutną i wówczas nikt od nikogo niczego nie będzie wymagał? A tak już poważnie zapraszam Pana Marszałka, którego wybierałam i mam zaszczyt wspierać, na prywatną przejażdżkę, żeby przekonać się naocznie jak funkcjonuje transport podmiejski. Bilety funduję !!!

Elżbieta Śreniawska,
radna Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego, prezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Kielcach

TRZECIA FALA PANDEMII. STOSUJMY SIĘ DO ZASAD BEZPIECZEŃSTWA



Liczba chorych z COVID-19 gwałtownie wzrasta. Specjaliści zalecają ostrożność, zasłanianie maskami ust i nosa, częste mycie i dezynfekcję rąk.

Dr hab. n. med., profesor UJK Dorota Zarębska-Michaluk, zastępca kierownika Kliniki Chorób Zakaźnych Wojewódzkiego Szpitala Zespołowego w Kielcach, członek Zarządu Głównego Polskiego Towarzystwa Epidemiologów i Lekarzy Chorób Zakaźnych uważa, że za dużą liczbę zachorowań z pewnością częściowo odpowiada wariant brytyjski, mutacji wirusa SARS-CoV-2, który jest bardziej zakaźny i szybciej szerzy się w populacji.

– Obecnie, nasz statystyczny pacjent jest nieco młodszy niż ten z początku pandemii i z jesienno-wzrostu zachorowań. To wynika ze specyfiki wariantu brytyjskiego wirusa, który dotyka młodsze osoby. Ta kategoria chorych dobrze rokuje, śmiertelność jest niska.

Seniorzy 80+ zdarzają się teraz rzadziej, bo ta grupa w dużej mierze została zaszczepiona. Zakażenia wśród seniorów dotyczą tych, którzy z różnych powodów nie zaszczepili się. Dużą grupę chorych trafiających do szpitala z powodu COVID-19 stanowią pacjenci placówek medycznych, u których do zakażenia doszło po kontakcie z innymi pacjentami, będącymi w okresie wylegania choroby, są to często chorzy onkologiczni lub schorowane starsze osoby, zatem rokowanie u takich pacjentów jest dużo gorsze,

a śmiertelność wysoka – informuje profesor Dorota Zarębska-Michaluk.

Profesor dodaje, że zakaźnicy z WSZ nie obserwują obecnie nowych objawów COVID-19 – odmiennych od tych, które obserwowali od roku. – Niestety, nadal chorzy leczeni ambulatoryjnie trafiają do szpitala zbyt późno. Mamy jednak nadzieję, że w sytuacji kiedy personel służby zdrowia zostanie zaszczepiony, podstawowa opieka zdrowotna wróci do normalnego funkcjonowania z badaniem fizykalnym pacjentów włącznie. Tylko osłuchanie pacjenta z pomiarem saturacji pozwala w porę skierować go do leczenia szpitalnego. W porę, czyli wtedy, kiedy nie jest zbyt późno na wdrożenie leczenia przyczynowego i kiedy chory ma szansę na całkowity powrót do zdrowia bez konsekwencji i powikłań. Przypomnę, że jako zakaźnicy służymy pomocą i radą odnośnie sposobu postępowania w u pacjentów z COVID-19, którzy są leczeni ambulatoryjnie lub prowadzeni w innych ośrodkach – podkreśla Dorota Zarębska-Michaluk. Jak informuje profesor, według danych zbieranych w polskich ośrodkach zakaźnych powtórne zakażenia są to sytuacje sporadyczne i dotyczą pacjentów z deficytami odporności. Ogromna większość tzw. „reinfekcji” to w istocie rzeczy przewlekające się jedno zakażenie. Dorota Zarębska-Michaluk zapewnia, że osoby, które przechorowały COVID-19 lub zostały zaszczepione dwiema dawkami szczepionki są chronione przed zakażeniem SARS-CoV-2. Ochrona ta nie wynika tylko i wyłącznie z aktualnego poziomu przeciwciał, ale przede wszystkim z faktu

”

Obecnie, nasz statystyczny pacjent jest nieco młodszy niż ten z początku pandemii i z jesienno-wzrostu zachorowań.

istnienia tzw. komórek pamięci immunologicznej oraz odporności komórkowej, która jest niemierzalna powszechnie dostępnymi metodami – dodaje profesor.

Przypominamy, że wszystkich, w tym pasażerów autobusów komunikacji miejskiej w Kielcach obowiązuje nakaz zasłaniania usta i nos maseczką. Zakazane jest stosowanie przyłbic, kominów i innych części odzieży.

Pojazdy MPK są od początku pandemii regularnie dezynfekowane. Specjaliści zalecają niezmiennie stosowanie dystansu, a także częste mycie i dezynfekcję rąk.

Osoby, które przeszły COVID-19 i zdecydowały się na oddanie osocza, które dzięki przeciwciałom, może wspomóc leczenie osób z ciężkimi, zagrażającymi życiu objawami koronawirusa, otrzymują zaświadczenie uprawniające do wyrobienia biletu elektronicznego, na podstawie, którego mogą przez 30 dni korzystać z komunikacji miejskiej nieodpłatnie.

KOLEJNY ETAP REMARSZRUTYZACJI



W najbliższym czasie, kielczan czeka kolejne zmiany tras ważnych linii komunikacyjnych.

Autobusy linii numer 13 i 110, które obsługują osiedle Podkarczówka, zostaną wyprowadzone z tego rejonu miasta. Linia 13 ma być przekierowana na ulicę Kolberga, gdzie będzie zlokalizowany jej przystanek końcowy. Z kolei autobusy 110, będą zaczynały i kończyły kursy na

ulicy Biskupa Kaczmarka. Do osiedla Podkarczówka, w tym przez ulicę Ołowianą, będzie jeździła przedłużona linia 35. Po zmianach, ta popularna linia będzie przebiegać przez ulicę Żelazną, a nie Paderewskiego, co było powodem protestów mieszkańców.

Kolejna zapowiadana w najbliższym czasie zmiana dotyczy linii 102, która nie będzie jeździć przez osiedle Ślichowice, tylko ulicą Biskupa Kaczmarka.

W niedalekiej przyszłości przekierowane zostaną na dworzec autobusowy również linie nr 9 i nr 11 kończące dotychczas swoje trasy na ul. Biskupa Kaczmarka.

SPRAWDZĄ ZDROWIE PRACOWNIKÓW MPK



foto: UMWS

Pracownicy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Kielcach przejdą badania przesiewowe, dzięki funduszom Regionalnego Programu Operacyjnego.

Celem programu jest utrzymanie pracowników na rynku pracy. Wykonanie

kompletu badań przesiewowych ma, jak wyjaśnia Elżbieta Śreniawska, zapobiec bądź zniwelować skutki chorób cywilizacyjnych. Badania będą spersonalizowane i przeznaczone dla konkretnych grup wiekowych. Pracownicy MPK będą mogli wykonać m.in.: poszerzony pakiet badań krwi, moczu, z pomiarem stężenia chole-

sterolu, BMI, pomiar wzrostu, wagi, USG, EKG, spirometrię. Panie będą mogły zrealizować USG piersi, a panowie prostaty. Specjalistyczne badania będą zalecane po wstępnej konsultacji. Do dyspozycji pracowników, zależnie od potrzeb będzie: neurolog, onkolog, diabetolog, kardiolog i rehabilitant.

– Wszyscy kierowcy będą mieli wykonane prześwietlenie kręgosłupa, bo jest to bardzo częste schorzenie u tej grupy zawodowej – dodaje Elżbieta Śreniawska, która wylicza też, że dodatkowo pracownicy MPK będą mieli możliwość skorzystania z zajęć z fizjoterapeutą, psychologiem oraz z warsztatów dla osób, które wymagają wsparcia.

Projektem objętych zostanie łącznie 572 pracowników MPK, w tym 315 osób powyżej 50 roku życia i 34 osoby z niepełnosprawnościami.

OGŁOSZENIE

Jestem Felicja i mam trzy latka.

W grudniu 2020 roku zdiagnozowano u mnie ostrą białaczkę limfoblastyczną.

Przedemną długie leczenie i rehabilitacja.

Jeśli chcesz mi pomóc,

przeznacz 1% podatku.

KRS 0000 165702

cel szczegółowy: Mrówczyńska Felicja

Przeznacz darowiznę na konto Fundacji „Krwinka”

nr 33 1440 1231 0000 0000 0184 1262

tytuł: Mrówczyńska Felicja



ZIELONY TRANSPORT PUBLICZNY

W coraz większym stopniu zwracamy uwagę na kwestie ekologii, a tym samym jakość środowiska miejskiego. Większość mieszkańców miast chce oddychać lepszym powietrzem, stąd dążenie do zastępowania transportu indywidualnego, czystym transportem zbiorowym.

08



fot. MPK

W ostatnim okresie prace dotyczące transportu wyraźnie przyspieszyły. Aktualna polityka Unii Europejskiej ma silny wpływ m.in. na branżę transportową. Duże zainteresowanie legislatorów dotyczy transportu miejskiego – w szczególności autobusowego: zarówno na poziomie europejskim (dyrektywa 2019/1161), jak i krajowym – ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych (obecnie aktualizowana).

W 2011 r., w tzw. Białej Księdze Transportowej UE zapisano definicję czystej energii, jako tej pochodzącej z energii elektrycznej i wodoru. Tym samym pojazdy zeroemisyjne to te zasilane elektrycznie albo wodorem, a niskoemisyjne to pojazdy napędzane gazem ziemnym, w tym biogazem.

W obecnym polskim projekcie nowelizacji ustawy o elektromobilności pojawił się zapis o wyłączeniu pojazdów gazowych z definicji pojazdów czystych. Była to zmiana nieoczekiwana, zwłaszcza w kon-

tekście ubiegłorocznego zniesienia akcyzy na paliwa CNG i LNG w transporcie. Po licznych protestach środowisk transportowych, w tym Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej, ustawodawca wycofał się z tej zmiany. Obecnie ważą się losy ostatecznych zapisów projektu nowelizacji ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Czekamy na ostatnią wersję dokumentu.

W kontekście tych zmian trudno jest podejmować decyzje dotyczące kierunków zmian w komunikacji miejskiej, które muszą zostać dokonane. Jednak rozstrzygnięcia co do rodzaju autobusów powinny być podjęte niezwłocznie. Są oczywiście miasta, które takie decyzje już podjęły, najczęściej jest to tzw. „mix taborowy”, który obejmuje autobusy spalinowe, gazowe, elektryczne, wodorowe, z określeniem optymalnego udziału poszczególnych rodzajów pojazdów w ogólnej flocie pojazdów przewoźnika.

W naszym przypadku, mamy dwie umo-

wy kontraktowe z gminą Kielce, z których jedna finalizuje się z końcem 2027 r., a druga w połowie roku 2023 r.. Zarówno w roku ubiegłym, jak obecnie nie mamy planu wozokilometrów na poszczególne lata, co bardzo utrudnia projektowanie przyszłości spółki.

W obu umowach nie ma zapisów mówiących o konieczności realizacji zakupów autobusów nisko lub zeroemisyjnych dla których stawka za wozokilometr byłaby o wiele wyższa, z uwagi na dużo wyższą cenę zakupu oraz większe koszty eksploatacji autobusów. W umowie zawieranej w roku 2018 takie zapisy nie mogły się znaleźć, ponieważ nie było w tym czasie ustawy o elektromobilności. Druga umowa została podpisana tylko na dwa lata, a więc takie zakupy również nie zostały tam przewidziane.

MPK zabiegało jednak o lokalizację na naszej działce budowanej przez PSG stacji gazowej do tankowania pojazdów gazem CNG, z myślą o zakupach w przyszłości

taboru z napędem gazowym. Zwracamy również uwagę na panującą pandemię, która wymusza na samorządach szukania oszczędności, a na przewoźnikach zapewnienie bezpiecznego funkcjonowania firm przewozowych w dobie wymiennego zmniejszenia liczby tzw. wozokilometrów. Dla przykładu podam, że przewoźnik ma obowiązek posiadania 5 szt autobusów 10-cio metrowych, które są niewykorzystywane od marca ub. roku, z uwagi na zawieszenie linii OW i OZ z powodu COVID – u. W tej chwili mają 10 lat, czy zatem teraz mam kupić kolejne 5 sztuk takich autobusów i odstawić je, żeby stały nie używane? Taki zapis MPK ma w umowie.

Miasto zleciło ponowne wykonywanie usług transportowych taborem gminy, który obecnie ma już blisko 12 lat. Tak więc autobusy będące własnością gminy Kielce mogą być 12-letnie, ale te kupione w Spółce w której gmina jest współwłaścicielem mają mieć poniżej 8 lat...

Co ważne, w ubiegłym roku w Kielcach stawka za jeden wozokilometr spadła o ponad 0,30 zł/km, a więc była to realna oszczędność, ale nie dla MPK, ale dla ZTM. W 2020 roku, autobusy MPK, w ramach komunikacji miejskiej, wykonały ponad 1 mln km mniej, a przychody

”

W ostatnim okresie prace dotyczące transportu wyraźnie przyspieszyły. Aktualna polityka Unii Europejskiej ma silny wpływ m.in. na branżę transportową.

zmniejszyły się o ponad 6 mln zł. Z umowy kontraktowej wynika, że kwota stawki za wozokilometr jest waloryzowana zarówno w górę (w przypadku wzrostu cen paliw i inflacji) lub obniżana, gdy te parametry spadają. Spadek cen paliw oraz niska inflacja spowodowała, że stawka za jeden kilometr spadła poniżej ceny podstawowej oferowanej w przetargu i do chwili obecnej do tego poziomu jeszcze nie wróciła.

Ponadto miasto od wielu miesięcy wprowadza zmiany w układzie komunikacyjnym realizując tzw. remarszrutyzację. W czasie, kiedy organizowany był przetarg w stworzonej Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, nie było żadnej informacji o planowaniu tak dużych

zmian, które w istotny sposób zmieniły pierwotne rozkłady jazdy. Przy obliczaniu wysokości stawki za wozokilometr uwzględniane były wskaźniki pracy przewozowej tj. prędkość eksploatacyjna oraz stosunek ilości km zerowych (dojazd i zjazd z linii) do ogólnej liczby zakontraktowanych w umowie kilometrów płatnych. Zmiany rozkładów jazdy zaczęły pogarszać te wskaźniki, co przełożyło się na obniżkę rentowności przewozów (zapisana w umowie wielkość kilometrów musi być wykonana przez większą liczbę kierowców lub wydłużenie czasu pracy w godzinach nadliczbowych).

Z pandemią borykamy się wszyscy, w tym samorządy, które podejmują różne decyzje i działania wspierające swoje jednostki i przedsiębiorców, adekwatnie do obecnych potrzeb i oczekiwań mieszkańców. Odstępstwa od umów stosowane są na całym świecie i my oczekiwaliśmy zastosowania tych wzorów również w stosunku do nas, zwłaszcza że nadal nie wiemy, jak dalej będzie rozwijać się sytuacja covidowa. Reasumując – nie jest prawdą, że z „pełną premedytacją nie wywiązujemy się z umowy”, lecz prowadzimy odpowiedzialną politykę finansową, zabezpieczającą interesy Pasażerów, Gminy, ale również pracowników MPK, co pozwoli na zrealizowanie podpisanych umów. Te były konstruowane przed pandemią, gdy nie było wiadomo o okolicznościach które skomplikują działalność wielu firm.

Można dalej za wszystko winić MPK, ale rzeczywistości nie da się zaczarować!

Elżbieta Śreniawska,
prezes MPK



fol. MPK



LAWINA PORAŻEK W INSPEKCJI TRANSPORTU DROGOWEGO

W ostatnim czasie po nagłośnieniu przez media „afery”, odwołano szefa Wojewódzkiej Inspekcji Transportu Drogowego, który miał uczestniczyć w imprezie zorganizowanej przez pracowników, mimo istniejących obostrzeń. Incydent ten, choć bulwersujący, nie powinien odwracać uwagi od tego, że dotychczasowy szef był odpowiedzialny za katastrofalne decyzje dla kieleckiego transportu. Zapowiadane są kolejne restrykcyjne kontrole wobec MPK, a na poważne nieprawidłowości w funkcjonowaniu innych przewoźników przemyka się oko.

10



fol. A.K.

W ubiegłym roku, po objęciu funkcji szefa świętokrzyskiej Inspekcji Transportu Drogowego przez tę osobę, która właśnie została usunięta ze stanowiska, nagle nad niektórymi firmami wykonującymi usługi transportowe roztoczony został „parasol ochronny”. Na skutek tych działań, urząd, który w poprzednich latach wzorcowo walczył z występującą patologią w transporcie publicznym, stał się niemalże parodią instytucji kontrolnej.

Anarchia na rynku przewoźników

Proceder, który wówczas się rozpoczął i trwa do chwili obecnej, mógł się kojarzyć bardziej ze standardami „republik bananowych”, a nie krajów cywilizowanych, w których transport publiczny funkcjonuje w sposób należyty. Firma transportowa malując swoje autobusy w barwy pojazdów MPK, które jako jedyne u tego przewoźnika nie miały zgodnego z obowiązującym prawem i ustawą o transporcie publicznym oznakowania, podstawiając je tuż przed godzinami odjazdów naszych autobusów czy jeżdżąc niezgodnie z oficjalnie zgłoszonymi do urzędu rozkładami jazdy, nie spotyka się

z żadnymi konsekwencjami, mimo że jako przedsiębiorstwo odpowiedzialne za obsługę komunikacji miejskiej w Kielcach wielokrotnie nagłaśnialiśmy te nieuczciwe praktyki konkurencji.

W trakcie całej swojej kariery zawodowej w branży transportowej, nie przypominam sobie, by w naszym województwie doszło do nieprawidłowości na podobną skalę. Oczywiście pasażerowie dość często ponosili negatywne skutki praktyk stosowanych przez niektórych przewoźników, ale nigdy nie było to aż tak bulwersujące i stojące w sprzeczności z istniejącym prawem, jak obecnie! Nie zdarzyło się bowiem, aby jakkolwiek przewoźnik odważył się ustalać, wbrew istniejącym przepisom, „swoją” prędkość komunikacyjną, samowolnie przesunąć godziny odjazdu, które nie dość, że znacznie odbiegają od tych obowiązujących, to w dodatku odbywają się bezpośrednio przed konkurencją. Katastrofą, a wręcz jawnym „drwieniem” zarówno z prawa, jak również z organów nadzorczych, powołanych i utrzymywanych w celach nadzoru nad prawidłowym funkcjonowaniem komunikacji publicznej, należy nazwać to, że przewoźnik

wiesza samowolnie sporządzone rozkłady jazdy na przystankach i nikt z urzędników na to nie reaguje. Mamy więc do czynienia z transportową anarchią! Dodać należy również, że przewoźnik ma tak opracowany i o dziwo oficjalnie zatwierdzony cennik biletów, który umożliwia nieuczciwą walkę z konkurencją, poprzez dowolne ustalanie cen za bilety. Raz kosztują 6 złotych, a innym razem 12 – i to na tej samej trasie! A tymczasem art. 46, pkt 6 ustawy o transporcie publicznym wyraźnie mówi: „cennik opłat lub taryfa są podawane do publicznej wiadomości na dworcu, a w każdym środku transportu wykonującym przewozy w ramach komunikacji miejskich oraz w transporcie drogowym znajduje się wyciąg z cennika opłat lub taryf, przy czym cennik opłat w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien także zawierać ceny biletów ulgowych”. W jaki więc sposób pasażer ma dowiedzieć się na dworcu o obowiązujących cenach biletów za przejazd, skoro wysokość opłat jest uzależniona od „widzimi się” przewoźnika? Za tego typu działania, odpowiedzialność

ponosi nie tylko urząd wydający zezwolenia, właściciel przystanków, ale również kierownictwo Wojewódzkiej Inspekcji Transportu Drogowego! Wypada więc żałować, że o sprawach kluczowych dla kieleckiego i świętokrzyskiego transportu decydowała osoba, która w sposób niespotykany i bezprecedensowy w dotychczasowej działalności świętokrzyskiej ITD zniszczyła budowany przez poprzedników autorytet instytucji. Tym bardziej, że poprzedniemu szefostwu nie można było nic zarzucić.

Znów mamy równych i równiejszych?

Opisany przeze mnie w tym i w poprzednich artykułach proceder należy pokazać w pewnym kontekście, aby zrozumieć, co się naprawdę dzieje na rynku kieleckich przewozów transportowych – i to przy aprobacie głównych podmiotów kontrolnych. Firma dopuszczająca się licznych nieprawidłowości może liczyć na specjalne względy, a jednocześnie urzędnicy zapowiadają przeprowadzenie rygorystycznej kontroli naszej spółki, w ramach której będziemy musieli przygotować aż kilkanaście tysięcy dokumentów. W trakcie rządów PO i PSL w naszym regionie doświadczyliśmy już takiego nadzoru, więc mamy świadomość tego, jak to może wyglądać w praktyce. Będzie się to niewątpliwie wiązać z paraliżem pracy firmy, ale zrobimy wszystko, co należy, ponieważ nie mamy nic do ukrycia. Podwójne standardy jednak wzbudzają nasz sprzeciw i każą zadać pytanie o bezstronność instytucji odpowiedzialnej za kontrole firm przewozowych.

Tym bardziej, że podobnych sytuacji było ostatnio więcej: skontrolowano nas na dworcu, przy okazji powodując opóźnienie kursu, a jednocześnie zaniechując sprawdzania innych przewoźników w obrębie zatok autobusowych, poza dworcem. Niestety przedstawiciele Wojewódzkiej Inspekcji Transportu Drogowego nie traktują tej kwestii z należytą powagą, o czym świadczą słowa dotychczasowego zastępcy szefa instytucji (również pełniący obowiązki odwołanego przełożonego), jakoby w mediach mówił, że kontrola na dworcach w ogóle nie ma sensu. Nie powiedziałem nic takiego, a zastępczyni powieliła informacje zawarte w zmanipulowanym materiale prasowym. Co więcej, podporządkowaliśmy się uchwale, która zaleca przewoźnikom korzystanie z przestrzeni dworca autobusowego. Przykre jest to, że nie sprostowano

”

W trakcie całej swojej kariery zawodowej w branży transportowej, nie przypominam sobie, by w naszym województwie doszło do nieprawidłowości na podobną skalę.

tej tak niefortunnej wypowiedzi wobec byłego parlamentarzysty, który publicznie wielokrotnie bronił i doceniał istotną rolę instytucji w funkcjonowaniu miasta oraz państwa, ale to też świadczy o tym, jakie standardy wprowadził były już szef WITD. Wiemy już, kto ostatecznie zajmie miejsce Pana Tosnowca. Życzę jak najlepiej nowemu szefowi, ale czeka go trudne zadanie polegające na przywróceniu autorytetu instytucji przez niego kierowanej, dokonaniu gruntownych zmian czy przyjrzeniu się „fasadowym” kontrolom, które nic nie zmieniały. Każdemu należy się szansa, więc mam nadzieję, że za jakiś czas będę mógł oświadczyć, iż nowy szef Wojewódzkiej Inspekcji Transportu Drogowego okazał się człowiekiem kompetentnym, niezależnym i wiarygodnym.

Bogdan Latosiński

OŚWIADCZENIE

Niedawno dotarły do mnie informacje dotyczące tego, że jedna z byłych pracowników naszej spółki (o której wspomniano w oświadczeniu zakładowych komisji związkowych na temat uhonorowania odznaczeniem nadanym przez Prezydenta dwóch osób niegdyś zatrudnionych w MPK), oskarża mnie w mediach społecznościowych o szkalowanie jej osoby i twierdzi, że jestem głównym autorem tego apelu.

Kategorycznie zaprzeczam tym nieprawdziwym doniesieniom. Oświadczenie zostało wystosowane i podpisane przez

kilkuset związkowców, reprezentujących zdecydowaną większość naszej załogi. Pracownicy naszego zakładu wyrazili tezy, które uznali za słuszne w tej sprawie i nikt ich do tego nie nakłaniał, bo szczerze byli zbulwersowani postawą władz świętokrzyskiej „Solidarności”. Nie zmienia to faktu, że utożsamiam się całym sercem z treścią apelu, bo też trudno, abym się nie zgadzał, jako były długoletni przewodniczący MOZ NSZZ „Solidarność” w MPK Kielce. Przez długi czas nie zajmowałem się tym tematem, bo nie chciałem być postrzegany o załatwianie prywatnych porachunków i realizowanie osobistych korzyści. Ale skoro jestem wciąż obrażany, to pojawiła się konieczność, aby odnieść się do tej sprawy. Wielkim nieporozumieniem jest dla mnie nawet nie tyle to, że osoby te, a w szczególności jedna z nich, zostały zgłoszone do tego odznaczenia, ale fakt, iż wniosek ten został wysłany przez samą Solidarność. Zarówno ja, jak i inni działacze związkowi w MPK Kielce, którzy niegdyś byli członkami „Solidarności” nie rozumiemy, dlaczego nasza była organizacja promuje osoby nie tylko nie odznaczające się realnymi zasługami dla związku, ale wręcz swego czasu, zwalczające „Solidarność” i działające na jej niekorzyść. Należy zadać trochę prześmiewcze, ale jakże trafne pytanie: ilu jest dziś we władzach związku prawdziwych ludzi „Solidarności”, a także jakie były prawdziwe pobudki kierujące tymi, którzy wystąpili o odznaczenia dla tych osób?

Nie będę opisywać szczegółów związanych z ich działalnością związkową, ponieważ zostały dokładnie podsumowane w oświadczeniu komisji zakładowych, do którego odsyłam wszystkich zainteresowanych.

Nasze słowa oraz emocje przepełnia żal, lecz zarazem są one całkowicie przemysłane, klarowne i czytelne. Nie stoją za nimi żadne spiski pojedynczych osób rzekomo kierujących wszystkim z ukrycia – jak myślą niektórzy – bo jest to dla nich wygodne. Nie są też wynikiem kalkulacji i zrobienia komukolwiek na złość, lecz stanowią szczerzy wyraz troski o przyszłość związków zawodowych i ludzi pracy w Polsce, a w szczególności wszystkich, którzy z determinacją walczyli o „Solidarność” oraz prawa pracownicze i związkowe!

Bogdan Latosiński

Przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Transportu Publicznego w Kielcach



Miłosz Lasota

Przekaż mi 1%

Numer KRS

0000396361

Cel szczegółowy 1%

0062943 Miłosz

siepomaga.pl/milosz-lasota