



# PASAŻER

BIULETYN KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KIELCACH

NR 95 / CZERWIEC / 2021  
MAGAZYN BEZPŁATNY



fol. A.K.

4

## AKTUALNOŚCI

Autobusy będą kursować tak jak przed pandemią.

7

## ROZMOWA

Rozmawiamy z Agatą Wojdą, zastępcą Prezydenta Kielc.

8

## TEMAT NUMERU

Brak spójności działań przyczyną chaosu.

9

## OKIEM ZWIĄZKOWCA

Medialno-polityczne układy niszczą transport publiczny!



**U NAS rozPŁYNIESZ się!**

**Koral**  
kryta pływalnia



**Morawica • ul. Szkolna 6**  
**tel. 41 311 47 02**  
**[www.koralmorawica.pl](http://www.koralmorawica.pl)**

*Tu może być*  
**Tvoja reklama**

Dział Marketingu i Reklamy | tel. 41 345 24 21 wew. 435 | [reklama@mpk.kielce.pl](mailto:reklama@mpk.kielce.pl)



fot. A.K.

## Szanowni Państwo!

**T**o, że pandemia zwalnia i powoli dochodzi do odmrażania gospodarki odczuwa również Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Kielcach. Przywracane są kursy większości linii autobusowych, podobnie jak funkcjonowanie linii komercyjnych prowadzonych przez naszą spółkę. Tabor MPK w najbliższych miesiącach wzbogaci się o nowe autobusy. W numerze powracamy do problemów związanych z samowolą części prywatnych przewoźników. Kielce mają od niedawna nowych zastępców prezydenta. Wiceprezydent Agatę Wojdę zapytaliśmy o jej wizję komunikacji miejskiej w mieście. Zapraszam do lektury.

### Wydawca

Miejskie Przedsiębiorstwo  
Komunikacji Sp. z o.o.  
ul. Jagiellońska 92, 25-734 Kielce  
[www.mpk.kielce.pl](http://www.mpk.kielce.pl)  
[pasazer@mpk.kielce.pl](mailto:pasazer@mpk.kielce.pl)

### Skład

S.Q.A.D

### Reklama

[reklama@mpk.kielce.pl](mailto:reklama@mpk.kielce.pl)  
tel. 41 345 24 21 wew. 435  
nakład 15 000 egzemplarzy

### Druk

Cztery Asy  
[www.czteryasy.pl](http://www.czteryasy.pl)

Elżbieta Śreniawska

Prezes MPK w Kielcach



## AUTOBUSY BĘDĄ KURSOWAĆ TAK JAK PRZED PANDEMIĄ

**Ze względu na stopniowe odmrażanie gospodarki, stopniowy powrót starszych dzieci do szkół, rośnie zapotrzebowanie na transport publiczny w Kielcach i w ościennych miejscowościach.**

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji zdecydowało w związku z tym o tym, że od 17 maja zwiększono kursowanie autobusów na wszystkich liniach komercyjnych (201, 202, 204, 205, 206, 207, 208), a Zarząd Transportu Miejskiego odblokowuje kolejne linie komunikacji miejskiej, tak aby uczniowie mieli zapewniony dojazd do szkół.

4 maja na trasy, tak jak w dni robocze powróciły autobusy linii 8, 13 i 113.

Od soboty 15 maja ZTM przywrócił kursowanie we wszystkie dni tygodnia autobusów na linii OW, OZ oraz 105.

W dni powszednie oraz w soboty wróciły na trasy autobusy 104, a w soboty wznowiono linię 23 i 53 (autobusy na tej linii kursują również w niedzielę).

Od poniedziałku 17 maja, przywrócone zostały rozkłady linii 36, 109 i 114, a autobusy OW i OZ kursują do 21.30 i dodatkowo zatrzymują się na alei IX Wieków Kielc/Warszawska oraz przy ulicy Żelaznej.

31 maja planowane jest wznowienie kolejnych kursów, dzięki czemu autobusy MPK będą mogły obsługiwać pasażerów tak jak przed pandemią.



fol. A.K.

## MPK PRZYGOTOWUJE SIĘ DO JUBILEUSZU

**Jesienią planowane są główne obchody 70 rocznicy powstania Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Kielcach. Uroczystości mają być skromne, ale ich głównym założeniem ma być podkreślenie roli transportu publicznego w mieście.**



fol. A.K.

– Dlatego też szczególnie zabiegamy o uporządkowanie parkingu zlokalizowanego naprzeciw siedziby spółki, ponieważ z doniesień medialnych wiemy, że planowany jest remont tej części miasta. Zależy nam również na modernizacji jezdni przed siedzibą firmy, ponieważ na tym odcinku jest bardzo wiele ubytków, a tym fragmentem jeżdżą obok autobusów spółki, pojazdy kupione za pieniądze unij-



fol. A.K.

ne, więc szkoda by było aby uszkodzony został nasz tabor a także ten kupiony za pieniądze unijne – zauważa Elżbieta Śreniawska, prezes MPK.

Prace związane z poprawą wizerunku, infrastruktury firmy odbywają się również w obrębie siedziby spółki, gdzie w ostatnich miesiącach, wyremontowało za własne środki, dzięki zaangażowaniu pracowników, warsztaty, gdzie odbywać będzie się praktyczna nauka zawodu mechanika samochodowego. Obiekty, jak

zauważa Bogdan Latosiński, przewodniczący Rady Nadzorczej Kieleckich Autobusów były wybudowane w roku 1978 i miały służyć właśnie edukacji. Po kilkunastu latach, przeszły gruntowny remont, dzięki czemu, jak mówi Bogdan Latosiński, kontynuowana będzie tradycja, reaktywowane zostanie szkolnictwo zawodowe w MPK. Obiekty będą służyć młodzieży od jesieni br.

Zawód mechanika jest jak zauważają władze MPK, niezwykle poszukiwany na rynku, więc absolwenci tego kierunku z pewnością bez problemu znajdą pracę.

## W TROSCE O KOMFORT PASAŻERÓW

**– Ponieważ stopniowo odmrażana jest gospodarka, sytuacja w kraju w związku ze szczepieniami przeciwko COVID – 19 stabilizuje się, jako spółka pracownicza, patrzymy optymistycznie w przyszłość, dlatego podjęliśmy decyzję o zakupie nowego taboru – informuje Elżbieta Śreniawska, prezes MPK.**

Na ulicach Kielc testowany jest już autobus marki Autosan. – Ponieważ sprawdza się, podjęliśmy decyzję o zakupie kolejnych czterech 12 – metrowych autobusów – dodaje prezes Śreniawska. Dodatkowo, jak mówi, Zarząd firmy kupi też w najbliższych miesiącach dwa 18-metrowe, autobusy przegubowe Solaris.

Czas oczekiwania na dostarczenie przez producentów pojazdów to 6 do 8 miesięcy. – Pracujemy obecnie nad zabezpieczeniem finansowym tych zakupów i zabezpieczeniem ewentualnych kolejnych – podkreśla Elżbieta Śreniawska.

Nowe autobusy będą wyposażone w całości w klimatyzację, wszelkie niezbędne systemy, kasowniki, automaty, komputery itd.



fol. A.K.



# 70 LAT MPK

## Historia kolejnych pięciu lat działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji. Lata 1971 – 1976.

Okres ten zapisał się w historii przedsiębiorstwa w sposób szczególny, gdyż w efekcie wprowadzanych przez ówczesne władze przemian społeczno-gospodarczych, polegających na centralizacji gospodarki, zarządzeniem z dnia 30 listopada 1974r., Nr 130/169/74, Wojewody Kieleckiego Pana Antoniego Połowniaka zostało utworzone przedsiębiorstwo o nazwie „Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej” (WPKM) z siedzibą w Kielcach, któremu podporządkowano wszystkie dotychczas działające na terenie województwa kieleckiego przedsiębiorstwa komunikacyjne: MPK Kielce, MPK Radom, MPK Starachowice,



MPK Skarżysko-Kamienna, MPK Ostrowiec, MPK Jędrzejów i Sandomierz. Dyrektorem naczelnym WPKM w Kielcach został Pan Marian Zarzycki. Na podstawie wydanego zarządzenia, dotychczasowe MPK-i przekształcono w 5 oddziałów oraz dwa zakłady. Jędrzejów został podporządkowany oddziałowi kieleckiemu a zakład w Sandomierzu oddziałowi w Ostrowcu-Świętokrzyskim.

1 lipca 1975r., a więc po sześciu miesiącach działalności WPKM w Kielcach, w wyniku nowego podziału administracyjnego kraju (utworzono 49 województw), nastąpiły dalsze zmiany organizacyjne, związane z utworzeniem województwa radomskiego oraz tarnobrzskiego. Podlegający pod WPKM Oddział MPK w Radomiu został przekształcony w samodzielne przedsiębiorstwo

WPKM Radom, jako jednostka działająca na terenie województwa radomskiego, a Zakład w Sandomierzu przeszedł do WPKM w Tarnobrzegu.

W nowym układzie administracyjnym państwa, województwo kieleckie miało powierzchnię 9,2 tys. km<sup>2</sup>, z 17 miastami i 1 mln. 030 tys. mieszkańców. Trasy komunikacji miejskiej przebiegały przez : Kielce, Ostrowiec Świętokrzyski, Skarżysko – Kamienne, Starachowice, Jędrzejów, Suchedniów, Chęciny, a liczba mieszkańców objętych zasięgiem komunikacji miejskiej wynosiła 478 tys. osób.

WPKM z siedzibą w Kielcach od 1 lipca 1975r. grupowało 4 Oddziały:

- Oddział w Kielcach wraz z Zakładem w Jędrzejowie,
  - Oddział w Starachowicach,
  - Oddział w Ostrowcu Świętokrzyskim,
  - Oddział a Skarżysku – Kamiennym,
- w których zatrudnionych było ponad 1800 pracowników, w tym 648 kierowców autobusowych. WPKM w Kielcach dysponowało 407 autobusami.

MPK Kielce w chwili utworzenia WPKM dysponowało 150 autobusami, w tym: 69 autobusami „San” H-100, 65 autobusami „Jelcz” max, 12 autobusami „Jelcz” przegub, 4 autobusami „Jelcz” Caro.

W listopadzie i grudniu 1975r., MPK Kielce wzbogaciło się o 16 mikrobusów. Pojazdy te można było spotkać na dwóch nowo utworzonych liniach: jednej uruchomionej 12 listopada 1975 r., której trasa łączyła Szpital Wojewódzki na os.

Czarnów z os. 25 – lecia PRL. Długość linii wynosiła 6,3 km., a czas przejazdu 20 min., częstotliwość kursów – co 13 min. Druga linia obsługiwana przez mikrobusy, uruchomiona została w grudniu 1975 r.. Jej trasa łączyła ówczesny Plac Partyzantów (obecnie Rynek) z zakładem Iskra Kielce.

W grudniu 1975 r. kieleckie MPK wzbogaciło się o kolejne, nowe 23 autobusy: 13 marki „Jelcz” max oraz 10 szt. autobusów marki „Autosan”.

Pod koniec 1975 r. MPK Kielce dysponowało 173 autobusami oraz 16 mikrobusami, które obsługiwały na terenie miasta i w przyległych miejscowościach 36 linii autobusowych o łącznej długości 322,8 km., przejeżdżając łącznie 9 mln. 966 tys. km., przewożąc 55 mln. pasażerów. W oddziale MPK Kielce pracowało wówczas 661 osób w tym 275 kierowców.



fol. arch. MPK



## APEL KOMENDANTA WOJEWÓDZKIEGO POLICJI



**Policja kolejny raz ostrzega osoby starsze! Pomimo pandemii, w ostatnich miesiącach w województwie świętokrzyskim doszło do wielu przypadków wyłudzeń pieniędzy metodą „na wnuczka” bądź „na policjanta”. Tylko w I kwartale bieżącego roku w regionie odnotowano 15 tego typu oszustw. Przestępcy wyłudzi od seniorów łącznie 750 tysięcy złotych. 53 próby oszustwa nie doszły do skutku.**

Przestępcy najczęściej podszywają się pod policjantów, osoby bliskie, a nawet lekarzy. Dochodziło nawet do sytuacji gdy złodzieje wyłudzi pieniądze twierdząc, że są potrzebne na szczepionkę, która może uratować życie kogoś z rodziny seniora. Przestępcy kontaktują się z ofiarami najczęściej telefonicznie, a wśród przedstawianych przez nich historii pojawiają się opowieści m.in. o zagrożonym koncie bankowym, czy udziale bliskiej osoby w wypadku samochodowym. Oszuści namawiają do wykonania przelewu, wzięcia pożyczki, ale doszło też do sytuacji, gdy starsze osoby wyrzucały oszczędności przez okno, do kosza na śmieci, skąd zabierali je przestępcy, którzy manipulują seniorami wykorzystując presję czasu i emocje, stres.

**Komendant Wojewódzkiej Policji nadspektor dr Jarosław Kaleta apeluje o rozwagę, czujność i przypominania:**

1. Policjanci nigdy nie proszą o przekazanie pieniędzy, nie dzwonią z żądaniem

przekazania gotówki, wykonania przelewu czy wzięcia pożyczki.

2. Policja nigdy nie prosi telefonicznie o pomoc w schwytaniu przestępców.

3. Nie należy przekazywać pieniędzy osobom, których się nie zna, nawet jeżeli twierdzą, że są znajomymi członkami rodzin, lekarzami lub policjantami.

4. Kiedy dzwoni osoba podająca się za policjanta, członka rodziny, lekarza lub przedstawiciela innej instytucji, należy się rozłączyć, a następnie zadzwonić na numer alarmowy 112 lub skontaktować się z najbliższym członkiem rodziny, informując o sytuacji.

5. Fałszywi policjanci często straszą swoje ofiary sankcjami karnymi za brak współpracy – nie dajmy się zastraszyć, nie działamy pod presją czasu.

6. Jeżeli osobiście pojawi się w miejscu naszego zamieszkania nieumundurowany policjant, zażądajmy okazania legitymacji i potwierdzamy jego dane dzwoniąc pod numer alarmowy 112.

Komendant wojewódzkiej policji prosi również osoby młode, by ostrzegły swoich Rodziców, Dziadków i poinformowały jak należy zachować się gdy dojdzie do próby wyłudzenia pieniędzy. Rozwaga i przeczność młodszych członków rodziny, może ochronić przed oszustami seniorów.

## ZMIANY PRZEPISÓW. UWAGA KIEROWCY I PIESI

**1 czerwca wchodzi w życie ważne zmiany zarówno dla pieszych, jak i kierowców.**

### KODEKS DROGOWY 2021. ZMIANY DLA PIESZYCH

Zgodnie z nowymi regulacjami pieszy znajdujący się już na przejściu będzie miał pierwszeństwo przed każdym pojazdem, a pieszy dopiero na nie wchodzący – pierwszeństwo przed każdym pojazdem z wyjątkiem tramwaju. Jednocześnie kie-

rujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, będzie zobowiązany zachować szczególną ostrożność i zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego.

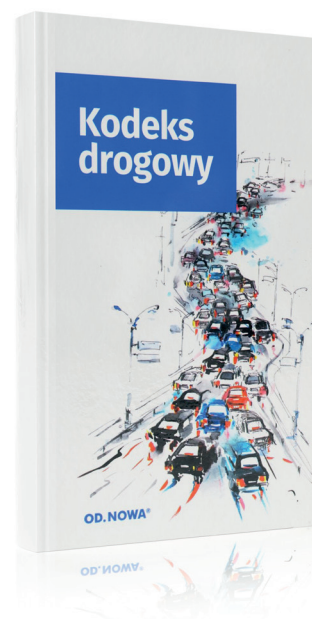
Ustawa wprowadza także zakaz używania telefonów komórkowych oraz innych urządzeń upośledzających prawidłową percepcję, zwłaszcza wzrokową.

### KODEKS DROGOWY 2021. ZMIANA W LIMITACH PRĘDKOŚCI

Ponadto nowelizacja przepisów Prawa o ruchu drogowym określa dopuszczalną prędkość pojazdów na obszarze zabudowanym na 50 km/h niezależnie od pory dnia. Dotychczas w porze nocnej (w godzinach 23-5) dopuszczalna prędkość na takim obszarze wynosiła 60 km/h.

### KODEKS DROGOWY 2021. KONIEC Z TZW. JAZDĄ NA ZDERZAKU

Ustawa wprowadza także obowiązek zachowania odpowiedniej odległości od pojazdu poprzedzającego na autostradach i drogach ekspresowych. Kierujący pojazdem podczas przejazdu autostradą i drogą ekspresową będzie obowiązany zachować minimalny odstęp między pojazdem, którym kieruje, a pojazdem jadącym przed nim na tym samym pasie ruchu. Odstęp ten wyrażony w metrach powinien pozostawać nie mniejszy niż połowa liczby określającej prędkość pojazdu, którym porusza się kierujący, wyrażonej w kilometrach na godzinę. Obowiązek zachowania minimalnego odstępu nie będzie stosowany tylko podczas manewru wyprzedzania.





## KOMUNIKACJA PUBLICZNA POWINNA STANOWIĆ REALNĄ ALTERNATYWĘ DLA RUCHU SAMOCHODOWEGO

ROZMOWA Z AGATĄ WOJDĄ, WIELOLETNIĄ RADNĄ MIEJSKĄ W KIELCACH, A OD NIEDAWNA ZASTĘPCĄ PREZYDENTA KIELC



**Jak Pani Prezydent ocenia komunikację miejską w Kielcach? Czy wymaga pilnych zmian i co ewentualnie należy zmienić oraz jakimi metodami?**

Przez wiele ostatnich lat komunikacja publiczna w Kielcach rozwijała się dość chaotycznie. W związku z dostępnością funduszy unijnych miasto pozyskiwało środki na zakup nowych autobusów i wprowadzało kolejne linie bez jakiegoś większego planu i przemyślenia. Tym sposobem stworzyliśmy w Kielcach dość gęstą siatkę połączeń, ale niezbyt funkcjonalną. Wiele linii pokrywało się ze sobą, autobusy jeździły „stadami”, rozkłady jazdy to był prawdziwy gąszcz. Udało się w ostatnim czasie przeprowadzić już dwa etapy remarszrutyzacji, przed nami jeszcze domknięcie zmian związane głównie z otwarciem w ubiegłym roku nowoczesnego Centrum Komunikacyjnego. Oczywiście ostatnia dekada to

także wiele pozytywnych zmian i unowocześnianie transportu publicznego w naszym mieście. Tablice informacyjne na przystankach, automaty do zakupu biletów, tablice koralikowe, czy 25 nowych, hybrydowych autobusów. Komunikacja publiczna to żywy organizm, który wymaga ciąglej korekty i dostosowania do zmieniających się warunków miasta. Wiele obszarów wymaga wciąż zmian i nadal mamy kilka tzw. białych plam komunikacyjnych. W ostatnim czasie poddajemy analizie dostępność komunikacyjną ścisłego centrum miasta. Wiele lat temu podjęto słuszną decyzję, żeby ograniczać ruch samochodowy w Śródmieściu, ale nadal nie ma pełnego domknięcia tych zmian i uzupełnienia transportem zbiorowym. Wszystkie dokumenty strategiczne mówią, że jest to działanie niezbędne. Ale wiadomo, że te zmiany musimy wprowadzać stopniowo, żeby przyzwyczaić do nich mieszkańców.

**Wyrok Sądu Administracyjnego w Kielcach częściowo przyznał rację przewoźnikom, którzy nie chcieli przejeżdżać przez nowy dworzec. Czy miasto planuje w jakiś sposób się do niego odnieść i nadal próbować wprowadzić w życie uchwałę Rady Miasta nakazującą przejazd przez jeden z dwóch dworców?**

Kilka samorządów wprowadziło podobne rozwiązanie i niestety tam, gdzie były odwołania do sądów administracyjnych te uchwały zostały uchylone. Podobnie stało się u nas. Uchwała funkcjonowała zaledwie kilka miesięcy, ale już przez ten krótki czas przyniosła oczekiwane rezultaty. Wielu przewoźników zdecydowało się na obecność na dworcu, co chwalą sobie tylko oni, ale przede wszystkim pasażerowie. Dziś z Centrum Komunikacyjnego mamy około 600 odjazdów prywatnych przewoźników na dobę. Mimo uchylenia uchwały wierzę, że ten proces będzie postępował. Wymuszają to sami pasażerowie, którzy chcą korzystać z nowoczesnego dworca, gdzie mają dostęp nie tylko do podstawowych usług jak informacja pasażerska, gastronomia, czy toalety, ale też dodatkowe atrakcje jak popularna Mediateka, czy otwarty ostatnio Punkt Promocji Kielc.

**Czy Pani zdaniem właściwe jest rozpoczęcie zmian w komunikacji miejskiej od zamiany systemu połączeń bezpośrednich na system przesiadkowy, bez uprzedniego wprowadzenia inteligentnego systemu zarządzania ruchem i poprawieniu płynności jazdy autobusów?**

Od wielu lat w Kielcach podejmowane są działania, żeby zwiększyć priorytet dla komunikacji zbiorowej w transporcie miejskim. Znacznie wzrosła ilość buspasów, dzięki czemu transport publiczny jest szybszy. Oczywiście projekt systemu ITS, nad wdrożeniem którego pracujemy,

jeszcze bardziej poprawi tą sytuację. Ale zmiany muszą zachodzić równocześnie. Już dziś mamy kilka głównych przystanków, które w sposób naturalny powinny pełnić rolę mini centrów przesiadkowych. Nie jest możliwe, w takim mieście jak Kielce, żeby z każdego punktu A do punktu B dało się dojechać dedykowaną linią komunikacyjną. To tylko pozorna wygoda, która powoduje, że mamy niefunkcjonalną siatkę połączeń i znacznie wydłuża się czas podróży. W komunikacji priorytetem powinna być szybkość dotarcia w konkretne miejsce, nawet kosztem przesiadki. Dzięki temu łatwiej jest taktować autobusy, dzięki czemu ludzie wychodząc na przystanek wiedzą, że w ciągu 10-15 minut przyjedzie autobus, który dowiezie ich w konkretne miejsce, bądź dowiezie do punktu, gdzie szybko i łatwo mogą się przesiąść.

**Czy wprowadzanie nowych przystanków, a tym samym wydłużenie czasu**

**przejazdu, nie spowoduje odpływu pasażerów do innych, własnych środków transportu, co może doprowadzić do dalszego zakorkowania miasta?**

Uznaje się, że optymalna odległość między przystankami, szczególnie w centrum, to maksymalnie 300 metrów. Niestety dziś w Kielcach mamy wiele miejsc, gdzie te odległości są znacznie większe. I fakt, że ktoś do miejsca docelowego od autobusu musi dojść spory kawałek powoduje, że wybiera prywatne auto. Komunikacja publiczna musi uwzględniać potrzeby pieszych, bo to oni są pasażerami miejskich autobusów. Pamiętajmy też, że część mieszkańców naszego miasta to osoby starsze, z ograniczoną mobilnością, na potrzeby których musimy zwracać szczególną uwagę.

**W Pani odczuciu, czym powinna się charakteryzować dobrze funkcjonująca komunikacja publiczna?**

Przede wszystkim musi być bezpieczna, funkcjonalna i coraz bardziej ekologiczna. Komunikacja publiczna powinna stanowić realną alternatywę dla ruchu samochodowego. Ale żeby tak się stało transport zbiorowy musi dawać więcej korzyści i swobody, niż podróż samochodem. Przede wszystkim autobusy muszą mieć priorytet na kieleckich ulicach, czyli maksymalnie omijać tworzące się korki. Poza tym mają uzupełniać transport tam, gdzie samochody mają naturalne ograniczenia, jak np. w strefie płatnego parkowania. Oczywiście ogromne znaczenie ma wygoda, nowoczesny tabor, przejrzyste rozkłady jazdy i punktualność. Mam nadzieję, że coraz więcej kielczan i kielczanek planując podróż po mieście w pierwszej kolejności będzie myśleć o autobusie miejskich.

**Dziękuję za rozmowę.**

## BRAK SPÓJNOŚCI DZIAŁAŃ PRZYCZYNĄ CHAOSU

**Zarząd Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji oraz władze spółki Kieleckie Autobusy nie ustają w staraniach, aby doprowadzić do uporządkowania systemu transportowego w Kielcach oraz ościennych gminach. 29 kwietnia, Wojewódzki Sąd Administracyjny przyznał jednak częściowo rację przewoźnikom, którzy zaskarżyli uchwałę Rady Miasta, która nakazuje przejazd przez miejskie centrum komunikacyjne bądź dworzec przy ulicy Żelaznej.**



fot. A.K.

Celem uchwały było uregulowanie odjazdów prywatnych przewoźników, zaprowadzenie nad chaosem spowodowanym rozpoczynaniem kursów z różnych przystanków w mieście.

– Nasza spółka wykonując poszczególne kursy, zarówno na liniach miejskich, jak i podmiejskich, dba o to, by był zachowany należyty standard pojazdów: odpowiednie ich oznaczenie, rozkłady jazdy na przystankach, precyzyjnie określające godziny odjazdów i przyjazdów – mówi Elżbieta Śreniawska, prezes MPK, która podkreśla, że spółce bardzo zależy cały czas na uporządkowaniu wjazdu na dworzec autobusowy, tymczasem wyrok sądowy zdumiał przedstawicieli MPK.

– Uchwała Rady Miasta porządkowała rynek przewoźników i doprowadzała do tego, że pasażerowie nie byli dezorientowani. Liczyliśmy, że to spowoduje, iż wszystkie autobusy i busy będą mogły zaczynać i kończyć w jednym miejscu, albo cho-

ciaż przejeżdżać przez ten dworzec. To, że sąd uznał inaczej, w naszym odczuciu, powoduje, że robimy krok wstecz. Nie wiadomo jak zachowają się przewoźnicy – argumentuje Elżbieta Śreniawska, która zwraca uwagę, że w obrębie nowego Centrum Komunikacyjnego są doskonałe warunki socjalne zarówno dla pasażerów jak i samych kierowców.

W podobnym tonie wypowiada się Bogdan Latosiński, przewodniczący Rady Nadzorczej Kieleckich Autobusów, który zauważa, że uchwała Rady Miasta – słuszną kierunkowo, od samego początku była kwestionowana przez część przewoźników. – Brak uregulowania rynku i odpowiedniego podejścia do tych spraw spowodował „gangsterkę transportową”, luźne odjazdy, stosowanie „swoich rozkładów” – zauważa Bogdan Latosiński i dodaje, że brak nadzoru nad wydawanymi zezwoleniami zauważyła już Najwyższa Izba Kontroli. Bogdan Latosiński przypomina, że uchwała przez



Radę Miasta została zaakceptowana w grudniu, a mimo to podległy Prezydentowi Kielc Wydział Komunikacji dalej wydawał niektórym przewoźnikom, wbrew temu dokumentowi, zgody na nowe linie i rozkłady, które zaczynały i kończyły się na ulicach Kielc, i to w opinii przewodniczącego, mogło być wykorzystane w sądzie. Posiedzenie odbyło się z wyłączeniem jawności, uzasadnienie wyroku nie jest jeszcze znane. Gdy zostanie podane do publicznej wiadomości, okaże się jakimi przesłankami kierował się sąd wydając takie orzeczenie.

– Decyzja WSA, dla mnie jako byłego parlamentarzysty, wpisuje się w scenariusz braku spójności działań organów nadzorujących transport publiczny. Nie wiem, czym była podyktowana ale dokładnie wpisuje się w chaos, który powodują osoby i urzędu odpowiedzialne za nadzór nad komunikacją – mówi Bogdan Latośński.

Przewodniczący chwali Zarząd Transportu Miejskiego za próby uregulowania funkcjonowania transportu poprzez przekierowanie pojazdów, linii podmiejskich na nowe Centrum Komunikacyjne. Bogdan Latośński powtarza, że ZTM zabiega o to aby przewoźnicy nie blokowali zatok, by pasażerowie mieli lepszy dostęp do toalet, a Wydział Komunikacji, nie patrząc na uchwałę i działania Zarządu Transportu,



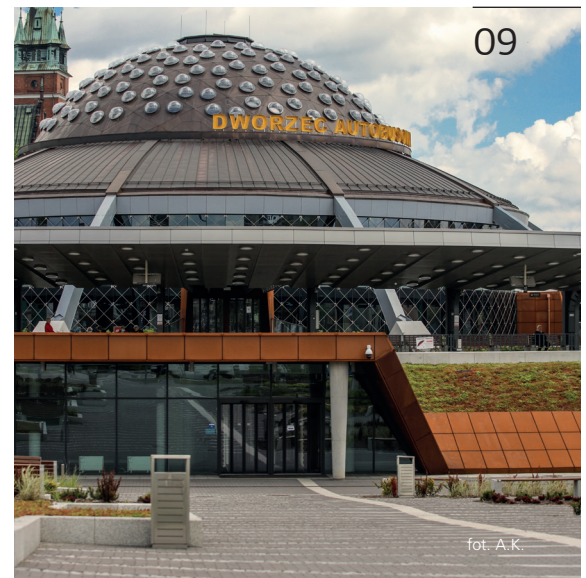
## Zarząd Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji oraz władze spółki Kieleckie Autobusy nie ustają w staraniach, aby doprowadzić do uporządkowania systemu transportowego w Kielcach oraz ościennych gminach.

jednych zmusza się do przekierowania na dworzec, a drugim w tym samym czasie wydaje zezwolenia na inne trasy.

W opinii przewodniczącego Latośńskiego być może zasadne byłoby połączenie tych ZTM i Wydziału Komunikacji.

– Gdy będzie chęć i wola, rządzących bardzo szybko to można uregulować, bo tu nie chodzi o złotówkę, ale o to by

wjeżdżać parę metrów dalej na piękne centrum komunikacyjne, którego Kielce się niedawno doczekały. Brak nadzoru nad przewoźnikami przyczynił się m.in.: do upadku firm, które jeździły i jeżdżą zgodnie z prawem i przepisami (ref. PKS). – argumentuje przewodniczący, którego zdaniem, gdy znane będzie uzasadnienie wyroku Sądu Administracyjnego będzie można powiedzieć o sprawie więcej i kontynuować porządkowanie rynku przewozowego, które rozpoczęła uchwała Rady Miasta.



## MEDIALNO-POLITYCZNE UKŁADY NISZCZĄ TRANSPORT PUBLICZNY!

**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 przytyka się oko.**

### MPK znów firmą drugiej kategorii?

Po pół roku procedowania, pod koniec kwietnia, Wydział Komunikacji w Urzędzie Miasta w Kielcach, przyznał nam zezwolenie na zmianę rozkładu jazdy linii 204 na trasie Kielce – Długojów. Co ciekawe, konkurencja dostała zatwierdzony rozkład miesiąc wcześniej, mimo że wniosek złożyła dużo później niż MPK. Nie sposób nie uznać takiego działania za celowe, zwłaszcza, że dzieje się to w sytuacji, gdy nasz dokument spełnia wszystkie wymogi formalne, a ponadto zawiera pisemne prośby samych mieszkańców, któ-

rzy wnosili o dokonanie zmian w godzinach odjazdów i przyjazdów autobusów oraz uruchomienie linii komercyjnych ze względu na występujący na tym obszarze brak kursów umożliwiających dojazd do innych miejscowości.

Przykro mi o tym pisać, ale pewne fakty wskazują na to, że sprawa może mieć drugie dno. Otóż, gdy się porówna rozkład MPK złożony 5 listopada ubiegłego roku z tym, który przewoźnik otrzymał w marcu tego roku, można wysnuć oczywisty wniosek, że rozkład konkurencyjnej firmy jest tak skonstruowany – i co gorsza

zatwierdzony przez urzędników miejskich – by zdecydowana większość kursów nakładała się na nasze, które do niedawna nie były nawet zatwierdzone. Odjazdy z przystanków przewoźnika wykonywane będą tuż przed tymi, o które MPK starało się od listopada. Konkurencja dostała rozkłady zgodnie z godzinami, o które wnioskowała, w trybie podejrzanym i bez niezbędnej analizy, a w dodatku trasa przebiega przez miasto i w miejscowości Jaworze łączy się z odcinkiem obsługiwanym przez tego przewoźnika, jako linia użyteczności publicz-

nej, która jest dotowana i finansowana ze środków rządowych „Funduszu Autobusowego”. A przecież fundusz ten powstał z założeniami likwidacji „wykluczenia komunikacyjnego, a nie powielania tras już istniejących i wspierania finansowego wybranych przewoźników!

W jakiej sytuacji nas to stawia? Gdyby urzędnicy wydający zezwolenie prowadzili firmę, to czy chcieliby teraz dostać rozkład pokrywający się w większości z godzinami odjazdów konkurencji i to jeszcze dotowanymi znacznymi środkami finansowymi? Dlaczego przewoźnicy płacący podatki w gminach ościennych są uprzywilejowani względem kieleckiej firmy, która od kilkudziesięciu lat rzetelnie obsługuje komunikację w mieście? Dlatego prawdopodobnie nie odbierzemy tego zezwolenia, choć teoretycznie możemy już to zrobić, gdyż wiązałoby się to z wykonywaniem większości kursów tuż po konkurencji. To wszystko dobitnie pokazuje, dlaczego nasz wniosek był przez tak długi okres czasu procedowany. Niestety taka sytuacja zdarza się nie pierwszy raz! Podobny przypadek miał już miejsce około dwóch lat temu, gdy mimo próśb pasażerów o zmianę rozkładu linii 202, MPK nie mogło jej wprowadzić, ponieważ stosowny wniosek „utknął” przez długi czas w Urzędzie Gminy w Zagnańsku.

## Mamy upaść, tak jak PKS-y?

Oczywiście opisana powyżej sprawa jest tylko wierzchołkiem góry lodowej. Już od wielu miesięcy jeden z przewoźników jawnie łamie prawo, a w szczególności zapisy z ustawy o transporcie publicznym. Specjalnie opóźnia swoje kursy, by przyjeżdżać tuż przed konkurencją, czyli wykonuje je niezgodnie ze zgłoszonymi do urzędu rozkładami jazdy. Firma ustanawia również własne czasy przelotu oraz prędkości komunikacyjne, które nie mają nic wspólnego z tymi znajdującymi się na zezwoleniach.

Na swoich pojazdach używa również barw bliźniaczo podobnych do tych, którymi posługuje się MPK. Takie praktyki, wraz z kursowaniem przed autobusami konkurentów, służą nieuczciwemu „podbieraniu” pasażerów. Pojazdy nie są też prawidłowo oznakowane. Ponadto, podobnie jak wielu innych przewoźników, przedsiębiorca nie stosował się do od niedawna obowiązującej uchwały Rady Miasta Kielce, nakazującej zatrzymywanie się autobusów w obrębie nowego centrum komunikacyjnego.

Wiele z tych działań, na przykład poddawanie autobusów tuż przed odjazda-



fol. A.K.

mi konkurencji, było już prowadzonych w przeszłości wobec PKS-ów. Doprowadziło to do upadku tej firmy. Na miejsce PKS-ów „wskoczyła” nieuczciwa konkurencja, która jednak nie doprowadziła do poprawy jakości przewozów, lecz raczej do znacznego pogorszenia, a nawet do całkowitej likwidacji linii i pozostawienia wielu mieszkańców bez środków transportu. Czy taki los chcą również zgotować MPK? Wszystko jest możliwe. Przecież ten sam układ chciał już kiedyś sprywatyzować i potem zniszczyć MPK, ale na szczęście plan się nie powiódł.

## Co robią instytucje publiczne, politycy i media?

Instytucje i politycy odpowiedzialni za kontrolę przewoźników pozostają głusi na nasze interwencje i wykazują się całkowitą bezczynnością. Chodzi nie tylko o wydział komunikacji Urzędu Miasta w Kielcach. Dotyczy to również Świętokrzyskiego Urzędu Wojewódzkiego, na którym spoczywa ustawowy obowiązek kontroli prawidłowości wydatkowania środków z „Funduszu Autobusowego” i sprawowania nadzoru nad Wojewódzką Inspekcją Transportu Drogowego, a także Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego. Skala zaniechań tych instytucji jest wręcz niebywała.

Przykre jest również to, że polityk, który obecnie jest posłem, a do niedawna pełnił obowiązki członka zarządu województwa teoretycznie odpowiedzialnego za transport, popisał się biernością, jeśli chodzi o kontrolę nieuczciwych przewoźników. Nie przeszkadza mu to kreować się na

„szeryfa” walczącego z nieprawidłowościami w świętokrzyskim i kieleckim transporcie publicznym. To kpina w żywe oczy! Liczyłem na to, że po zmianie władzy w sejmiku i objęciu władzy przez „dobrą zmianę”, którą popierałem i aktywnie brałem udział w wyborach, zmieni się polityka transportowa, gdyż na to oczekiwali mieszkańcy województwa, szczególnie miejscowości wykluczonych transportowo. Jednak spotkał mnie duży zawód, gdyż w tym zakresie nic się nie zmieniło, a prowadzona jest polityka kontynuacji.

Lokalne media choć wyspecjalizowały się w groteskowym wręcz atakowaniu pracowników MPK Kielce, mojej osoby oraz członków związków zawodowych działających w firmie, nie reagują, gdy dzieją się tak nieprawdopodobne naruszenia przepisów prawa w regionalnym i kieleckim transporcie publicznym. Wraz z politykami wolą się zajmować tematami zastępczymi, odwracając uwagę od kwestii kluczowych dla regionu oraz mieszkańców wielu miejscowości w województwie.

Poprawa jakości komunikacji miejskiej i los pasażerów nie interesują dziennikarzy pracujących w mediach popierających wszystkie opcje polityczne. Nie zajmuje się nimi ani prawica, ani lewica, ani tym bardziej liberalowie. Natomiast ochoczo atakują spółkę pracowniczą MPK Kielce, a sekundują im w tym tak zwani aktywiści, którzy prowadzą popularne w Kielcach profile w mediach społecznościowych. Właśnie te osoby całkiem niedawno domagały się usunięcia z autobusów miejskich egzemplarzy biuletynu „Pasażer”, choć jest to jedyne medium, w którym pisze się otwarcie o problemach toczących kielecki i świętokrzyski rynek przewoźowy. Jak widać „układowi” przeszkadza nawet ten jedyne głos odrębny w tej sprawie!

A przecież z roku na rok, na skutek celowych działań instytucji publicznych i urzędników, jakość komunikacji publicznej się pogarsza. Sam tylko okres pandemii stał się pretekstem do likwidowania wielu linii autobusowych. Solidarna zмова milczenia w tej sprawie szokuje mnie jako byłego posła i radnego sejmiku województwa świętokrzyskiego, a obecnie Przewodniczącego Rady Nadzorczej Kieleckich Autobusów oraz Związku Zawodowego Pracowników Transportu Publicznego, ale nie przestanę pisać prawdy o występujących patologiach i walczyć z lekceważeniem prawa.

## Bogdan Latosiński

przewodniczący Rady Nadzorczej KASP, przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Transportu Publicznego



## WARUNKI PRACY KIEROWCÓW W KOŃCU SIĘ POPRAWIAJĄ?

Wszystko wskazuje na to, że kierowcy oraz motorniczy obsługujący linie komunikacji miejskiej będą mieli zapewnione odpowiednie warunki socjalno-sanitarne. Ma się to zmienić na skutek rozporządzenia Ministra Infrastruktury, w którym znajdzie się zapis narzucający organizatorom publicznego transportu zbiorowego lub gminie będącej stroną porozumienia międzygminnego w zakresie publicznego transportu, konieczność zagwarantowania prowadzącym pojazdy na liniach komunikacyjnych dostępu do pomieszczeń socjalno-sanitarnych: toalet z bieżącą wodą i miejsc, w których będzie można spożywać posiłki.

Tego, żeby prawo zostało doprecyzowane i dostosowane do realiów pracy kierowców, domagałem się w interpelacji

do Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, gdy jeszcze pełniłem funkcję posła. Obecnie obowiązujące przepisy Kodeksu Pracy oraz rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26.09.1997 r., nakładają na pracodawców obowiązek zapewnienia pracownikom toalet, ale nie uwzględniają sytuacji, w której organizator transportu publicznego i właściciel terenu umiejscawia przystanki tam, gdzie podmiot zatrudniający pracowników nie może postawić tego typu pomieszczeń. Inspekcja Pracy nie miała w takich przypadkach nawet możliwości dokonania skutecznej kontroli. Właśnie do takich zdarzeń doszło w Kielcach, gdzie miasto tak rozplanowywało kursy, by końcowe przystanki i pętle autobusowe znajdowały się na obszarach, w których toalet nie można było postawić ze względu na

przepisy, bliskość budynków mieszkalnych i inne uwarunkowania.

Jeśli rozporządzenie wejdzie w życie, to kierowcy z Kielc oraz całej Polski w końcu będą pracować w godnych i bezpiecznych warunkach. Dlatego właśnie uprzejmie dziękuję wiceministrowi Stanisławowi Szwedowi, do którego składałem interpelację, za to że zrozumiał problemy trapiące pracowników transportu i zajął się tą sprawą. Jestem wdzięczny w równym stopniu przedstawicielom Ministerstwa Infrastruktury, którzy rozpoczęli pracę nad rozporządzeniem ze względu na to, że problem wykraczał poza kompetencje jednego ministerstwa.

**Bogdan Latosiński**

### Poniżej przedstawiam, złożone w wyżej wymienionej sprawie, zapytanie do Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej.

#### Zapytanie nr 9612

do ministra rodziny, pracy i polityki społecznej w sprawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy oraz przepisów Kodeksu pracy dotyczących obowiązków pracodawców względem zapewnienia pracownikom toalet.

**Zgłaszający: Bogdan Latosiński**  
**Data wpływu: 18-07-2019**

Polskie prawo reguluje kwestię zapewnienia pracownikom dostępu do toalet przez pracodawców. Art. 233 Kodeksu pracy mówi: „pracodawca jest obowiązany zapewnić pracownikom odpowiednie urządzenia higieniczno-sanitarne oraz dostarczyć niezbędne środki higieny osobistej, a także zapewnić środki do udzielania pierwszej pomocy w razie wypadku”. Bardziej szczegółowe w tym zakresie jest rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26.09.1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. z 2003 r. Nr 169, poz.1650, ze zm.). § 111 ust. 1 rozporządzenia mówi: „pra-

codawca jest obowiązany zapewnić pracownikom pomieszczenia i urządzenia higieniczno-sanitarne, których rodzaj, ilość i wielkość powinny być dostosowane do liczby zatrudnionych pracowników, stosowanych technologii i rodzajów pracy oraz warunków, w jakich ta praca jest wykonywana”. Z kolei wymagania dla pomieszczeń i urządzeń higieniczno-sanitarnych określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

Należy pozytywnie ocenić to, że w/w akty prawne nakładają na pracodawców obowiązek zapewnienia dostępu do toalet. Niemniej jednak prawo nie uwzględnia w tym zakresie pewnych specyficznych sytuacji, takich jak ta, w której przewoźnik startujący do przetargu na obsługę komunikacji miejskiej w danym mieście nie jest w stanie zapewnić toalet swoim pracownikom (kierowcom), gdyż infrastruktura w postaci pętli, końcowych przystanków i mini-dworców jest we władaniu miasta. Ponadto, nawet gdyby przewoźnik sfinansował budowę toalet, to w razie przegrania kolejnego przetargu, nowy dostawca usług korzystałby z tej

infrastruktury. Nie jest to racjonalne pod względem ekonomicznym i z punktu widzenia interesów przedsiębiorstwa, które w danym momencie świadczy usługę komunikacyjną na rzecz miasta. Do takiej sytuacji doszło w Kielcach, gdzie lokalny przewoźnik – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji bezskutecznie stara się o zagwarantowanie kierowcom pomieszczeń higieniczno-sanitarnych, ale spotyka się z argumentacją, że to na pracodawcy ciąży ten obowiązek.

W związku z powyższym, pragnę uprzejmie zapytać, czy ministerstwo dostrzega tą nieścisłość prawną i czy rozważa zmianę przepisów Kodeksu pracy i rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26.09.1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy, tak aby nakładały one obowiązek na władze samorządowe w kwestii zapewnienia toalet kierowcom w budynkach znajdujących się na pętlach autobusowych i mini-dworcach, które są w ich władaniu, mimo że to przewoźnik a nie miasto jest podmiotem zatrudniającym pracowników?



## OKRĘGOWA STACJA KONTROLI POJAZDÓW

### ZAPRASZAMY

od poniedziałku do piątku w godzinach 7.00-21.00

w soboty 7.00-14.00

tel. 41 345-76-25

## HOLOWANIE POJAZDÓW 24h powyżej 3,5t



tel. 41 346-06-96

# PRACOWNIA PSYCHOLOGICZNA

przy Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacji Sp. z o.o. w Kielcach, ul. Jagiellońska 92

## B A D A N I A



kierowców



operatorów wózków



kierowców przewożących osoby



operatorów sprzętu



kierowców ciężarówek



pracujących na wysokościach

## Zapraszamy do korzystania z naszych usług

od poniedziałku do czwartku w godzinach 7.00-14.00

tel. 41 345 24 21 wew. 500, kom. 512 010 156

# SERWIS OGUMIENIA



### OFERUJEMY:

wymianę opon w profesjonalnych montażownikach

sprzedaż opon do wszystkich typów pojazdów samochodowych

prostowanie, piaskowanie i malowanie felg aluminiowych i stalowych

naprawę ogumienia materiałami o najwyższej jakości

pompowanie kół azotem

komputerowe wyważanie kół na najnowocześniejszych urządzeniach

sezonową przechowalnię ogumienia i kół

**poniedziałek-piątek: 7.00 - 18.00 - sobota: 7.00 - 15.00**

**tel. 41 345-24-21 wew. 325**