



PASAŻER

BIULETYN KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KIELCACH

NR 96 / SIERPIEŃ / 2021
MAGAZYN BEZPŁATNY



foto: A.K.

4

AKTUALNOŚCI

Wyremontowane warsztaty służą uczniom.

5

AKTUALNOŚCI

MPK kupuje nowe autobusy.

6

TEMAT NUMERU

Mecenas Barbara Dyrowska-Jelonek nowym członkiem zarządu MPK.

8

OKIEM ZWIĄZKOWCA

Jesteśmy w dobrej kondycji tylko dzięki własnej determinacji.

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



foto. A.K.

Szanowni Państwo!

Nazywam się Barbara Dyrowska-Jelonek i od połowy lipca jako jednoosobowy członek Zarządu, kieruję Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacji w Kielcach.

W sierpniowym numerze Pasażera z przyjemnością przedstawię się Państwu i odpowiem na kilka pytań dotyczących przyszłości spółki. Bogdan Latośński, przewodniczący Rady Nadzorczej KASP w specjalnej rozmowie opowie o historii i teraźniejszości MPK. Spółka świętuje bowiem w tym roku 70 lecie istnienia.

Zapraszamy do lektury.

Barbara Dyrowska-Jelonek
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 15 000 egzemplarzy

Druk

Cztery Asy
www.czteryasy.pl

PIĘKNY JUBILEUSZ MPK. UROCZYSTOŚCI WE WRZEŚNIU

22 lipca 1951 roku powstało Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Kielcach. W tym dniu, wyjątkową rocznicę uczczono symbolicznie.

04

Uroczystości jubileuszowe, z przyczyn organizacyjnych, przeniesiono na wrzesień. 70-lecie spółki będzie świętowane 22 i 23 września. Władze MPK ustalają aktualnie ze współnikiem, czyli miastem szczegóły wydarzenia i listę gości, którzy otrzymają zaproszenie. Mają się na niej znaleźć – obok obecnych władz Kielc, wszyscy byli, żyjący prezydenci miasta, prezesi spółek, emerytowani pracownicy MPK. Władze spółki przygotowują także atrakcje dla mieszkańców miasta. Szczegóły uroczystości zdradzimy w kolejnym numerze Pasażera.



fot. arch. MPK

WYREMONTOWANE WARSZTATY SŁUŻĄ UCZNIOM

Ponad 60 uczniów Technikum w Powiatowym Zespole Szkół w Chmielniku uczestniczy w projekcie jako szkoła realizuje w porozumieniu z MPK, a który dotyczy „Rozwijania umiejętności zawodowych uczniów klas patronackich.

Spółka wyremontowała warsztaty, w których odbywa się praktyczna nauka zawodu technika pojazdów samochodowych. Mecenasa Barbara Dyrowska-Jelonek członek Zarządu MPK opowiada, że lekcje to kontynuacja wcześniejszych tradycji, gdy działały przykładowe szkoły zawodowe. Mecenasa liczy, że z czasem szkolący się na terenie spółki uczniowie, staną się jej pracownikami.

Bogdan Latosiński, przewodniczący Rady Nadzorczej KASP podkreśla, że dla firmy wykwalifikowana kadra jest największą wartością. Zajęcia praktyczne były realizowane w MPK w latach 70. ale te działalności zlikwidowano w latach 90.

Warsztaty do praktycznej nauki zawodu zostały wyremontowane ze środków własnych firmy.

Szkolenie teoretyczne uczniów odbywa się w szkole. Praktyczna nauka zawodu w obiektach MPK.

Projekt dotyczy również staży oraz studiów podyplomowych dla nauczycieli klas patronackich. Jest współfinansowany ze środków unijnych.



fot. A.K.



MPK KUPUJE NOWE AUTOBUSY

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Kielcach wzbogaci się w tym roku o 6 nowych autobusów. Zakupy kolejnych pojazdów planowane są również w I kwartale 2022.

Mecenas Barbara Dyrowska-Jelonek członek zarządu MPK informuje, że w tym roku spółka kupi: 4 autobusy Autosan – standardowe i dwa przegubowe, wielkopojemne Solarisy. Pojazdy przyjadą do Kielc w listopadzie.

Aby obniżyć średni wiek taboru poniżej 8 lat, kolejne zakupy planowane są zaraz na początku przyszłego roku. – Jest już powołana komisja. W trakcie rozpatrywania, weryfikacji są oferty, jakie złożyło



fol. A.K.

5 firm: Autosan, Solaris, Man, EvoBus i Mercedes – mówi Barbara Dyrowska-Jelonek, która ma nadzieję, że propozycje będą rozpatrzone do końca sierpnia, dzięki czemu możliwe będą sprawne zakupy. Autobusy, które przyjadą do Kielc w tym roku posiadają silniki diesla Euro 6. W ramach przyszłorocznych zakupów, planowane jest nabycie również pojazdów na gaz. Przewodniczący Bogdan Latosiński przypomina, że na terenie spółki jest budowana stacja gazowa, z której oprócz autobusów MPK będą mogli korzystać zewnątrzni użytkownicy. Inwestycja ma zakończyć się do końca roku. Władze spółki planują, że pierwsze pięć sztuk autobusów zakupionych w 2022, będzie zasilane na gaz. Pozostałe mają mieć silnik diesla.

SZCZEPIENIA RATUNKIEM PRZED KOLEJNĄ FALĄ

Specjaliści niezmiennie zachęcają do szczepień przeciw COVID-19 osoby, które jeszcze wahają się czy warto to zrobić. Dominujący obecnie na świecie wariant Delta, jak ostrzegają lekarze jest bardziej zakaźnym wariantem niż ten, który zbierał tak tragiczne żniwo jesienią i wiosną.

Podstawą by „przechrzyć” wirusa są szczepienia! Badania przeprowadzone w Wielkiej Brytanii pokazują, że podwójne zaszczepienie się preparatem Pfizer w 96 proc. chroni przed hospitalizacją spowodowaną wariantem Delta SARS – CoV-2 a w przypadku szczepionki Astra-Zeneka jest to 92 proc.

Brytyjczycy zbadali skuteczność tych dwóch preparatów ponieważ są one dostępne na Wyspach.

Naukowe pismo Vaccines opublikowało ostatnio również wyniki badań prowadzonych w czterech szpitalach w Polsce: w Wojewódzkim Szpitalu Zespolonym w Kielcach oraz ośrodkach w Poznaniu, Wrocławiu i Białymstoku.

Najważniejszy wniosek płynący z badań wskazuje, że osoby zaszczepione dwoma dawkami szczepionki przeciwko COVID-19 bardzo rzadko wymagają hospitalizacji, z powodu ciężkiego przebiegu tej choroby. Badania realizowane były od końca 2020 roku (początek szczepień) do maja 2021 i objęły 7,5 tysiąca osób, które były hospitalizowane z powodu ciężkiego przebiegu zakażenia w szpitalach.

Poważnie zakażenie przeszło zaledwie 0.15 proc. osób w pełni zaszczepionych.

Z ramienia kieleckiego szpitala w badaniach uczestniczyła dr hab. n. med. prof. UJK Dorota Zarębska-Michaluk zastępcza kierownika Kliniki Chorób Zakaźnych oraz lek. Barbara Szczepańska, kierująca pediatrycznym Pododdziałem Neurologiczno-Infekcyjnym. Profesor Dorota Zarębska-Michaluk, która jest również członkiem zarządu głównego Polskiego Towarzystwa Epidemiologów i Lekarzy Chorób Zakaźnych, komentując wyniki badań, podkreśla, że to bardzo ważna praca w aspekcie spodziewanego kolejnego wzrostu zachorowań na COVID-19. – Dostarcza twarde argumenty osobom, które nie podjęły jeszcze decyzji o szczepieniu, jak również lekarzom dyskwalifikującym pacjentów ze szczepienia. Według informacji pozyskiwanych od niezaszczepionych pacjentów, którzy trafiają do naszej kliniki, w wielu przypadkach decyzja o dyskwalifikacji ze szczepienia wynikała z obecności chorób współistniejących, podczas gdy jest to podstawowy argument przemawiający za podaniem szczepionki, która zgodnie z wynikami opublikowanej pracy chroni tych pacjentów przed ciężkim przebiegiem zakażenia i zgonem z tego powodu – powiedziała Dorota Zarębska-Michaluk.



fol. A.K.

PRZEPISY NIEDOSTOSOWANE DO POLSKIEJ RZECZYWISTOŚCI?



fol. A.K.

Od 1 czerwca br. to osoby piesze mają przed kierującymi pierwszeństwo wchodząc na pasy, bądź się do nich zbliżając.

– Ale czy jesteśmy jako kraj do tego przygotowani? – spekuluje Bogdan Latosiński, przewodniczący Rady Nadzorczej KASP, który dodaje, że w poprzedniej kadencji parlamentu, gdy był posłem, złożono petycję aby wejście w życie tych zapisów poprzedzić rewizją dróg w kraju, miejsc szczególnie niebezpiecznych.

Bogdan Latosiński zauważa, że niektóre przejścia dla pieszych są niebezpieczne, słabo widoczne, a do tego zdarzają się, że są tak ulokowane iż piesi blokują ruch pojazdów.

– W Kielcach są takie ciągi jak Żytnia, Czarnowska, gdzie w szczycie, dość często, tworzą się gigantyczne korki. Autobusy mają problemy, generują opóźnienia. Sygnalizują nam to kierowcy – mówi Bogdan Latosiński.

Przewodniczący apeluje do właściwych służb o rewizję przejść dla pieszych czy są bezpieczne, czy nie prowadzą przez środek skrzyżowania, czy nie warto w danym miejscu postawić świateł, wybudować kładki.

Bogdan Latosiński ostrzega również pieszych, by w okresie gdy przyzwyczajami się do nowych zasad mieli ograniczone zaufanie na drodze i nim wejdą na przejście upewnili się zawsze czy auta się zatrzymały. W zderzeniu z pojazdem osoby idąca, bądź jadąca na rowerze nie ma szans.

KREW BARDZO POTRZEBNA DLA CHORYCH I OFIAR WYPADKÓW

Apele o krew nie ustają. Każdego roku w wakacje występują problemy z dostępnością do krwi. Ten rok jak mówią lekarze jest szczególnie trudny.

Latем wzrasta liczba wypadków, porzywdzeni potrzebują często krwi. W wakacje wyjeżdżają stali dawcy. Szpitale od kilku tygodni, po „zamrożeniu działalności” z powodu pandemii wznowiły leczenie planowe, w tym planowe operacje, do których też potrzebna jest krew. Nie można jej niczym zastąpić, ani wyprodukować. Jest potrzebna ofiarom wypadków, pacjentom wymagającym

operacji, kobietom, które przechodzą ciężkie porody, chorym onkologicznie, także dzieciom. Potrzebują jej nie tylko pacjenci klinik zabiegowych, ale i oddziałów zachowawczych w szpitalach w Kielcach. Największe zapotrzebowanie jest zawsze na grupy krwi z ujemnym Rh.

Zachęcamy do regularnego odwiedzania strony internetowej Regionalnego Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa, gdzie podawane są m.in.: aktualne informacje dotyczące zapotrzebowania, a także prezentów dla krwiodawców, które mają zachęcić większą liczbę potencjalnych dawców.



NOWA WŁADZA W MPK

13 lipca Rada Nadzorcza MPK powołana na członka zarządu Barbarę Dyrowską – Jelonek, radcę prawną. Mecenas od 14 lipca kieruje spółką.

Bogdan Latosiński, przewodniczący Rady Nadzorczej KASP tłumaczy, że natychmiastowe powołanie Pani radcy prawnej na członka zarządu było spowodowane tym, że była prezes zaskoczyła wszystkich nagłym odejściem. – W sobotę na Walnym Zgromadzeniu, jako większościowy udziałowiec mieliśmy pisemne zapewnienie pani prezes, że jest zainteresowana sprawowaniem funkcji przez całą kadencję, na co złożyła stosowne oświadczenie. Faktem jest, że na rezygnację nie byliśmy przygotowani, dlatego dla nas było to ogromne zaskoczenie – opowiada Bogdan Latosiński. – Wiedząc, że mamy ułożoną spółkę nie będąc przygotowani na takie rozwiązanie, uznaliśmy, że doskonałą osobą, znającą firmę od podstaw jest Pani Jelonek, która wyraziła zgodę na objęcie funkcji, za co jej serdecznie dziękujemy. MPK działa doskonale. Trwają rozmowy jak ma wyglądać zarząd, czy będzie jednoosobowy, czy dwuosobowy. Chcemy by był powoływany na kilka kadencji, nie tak jak do tej pory – wyjaśnia przewodniczący.

W opinii Barbary Dyrowskiej-Jelonek lepszym rozwiązaniem byłoby, aby we władzach MPK zasiadały dwie osoby – co jest uzasadnione i potrzebne nawet w na-



Wiedząc, że mamy ułożoną spółkę nie będąc przygotowani na takie rozwiązanie, uznaliśmy, że doskonałą osobą, znającą firmę od podstaw jest Pani Jelonek, która wyraziła zgodę na objęcie funkcji, za co jej serdecznie dziękujemy.

głych przypadkach losowych. Wewnętrzne przepisy firmy pozwalają na takie rozwiązanie.

Barbara Dyrowska-Jelonek jest związana

z MPK od 2009 roku. Mecenas obsługiwała spółkę w ramach kancelarii radców prawnych, którą od 1991 roku, prowadziła ze współniczką.

Absolwentka Uniwersytetu Marii Curie – Skłodowskiej w Lublinie, jako radca prawny współpracowała przez długie lata z wieloma firmami, czy samorządami.

Jak mówi w czerwcu br. zrezygnowała z działalności gospodarczej. 13 lipca została powołana na jednoosobowego członka zarządu MPK.

– Nie przyszedłem po to, aby robić rewolucję – uspokaja nowy szef kieleckiego MPK. Mecenas Barbara Dyrowska – Jelonek zapewnia, że spółka funkcjonuje dobrze, a sama obsługując prawnie MPK od wielu lat, zna firmę bardzo dobrze.

Jakie główne cele stawia Pani przed sobą na najbliższe tygodnie?

Przede wszystkim trzeba sprawnie zorganizować zakup autobusów. Jest to dla nas ważne, aby ta inwestycja zapoczątkowana przez poprzedni Zarząd, była przeprowadzona do końca, nic nie będziemy zmieniać. Istotne jest, aby zakupy były bezpieczne, musi być odpowiednie zabezpieczenie finansowe – żadna firma nie ma nabieranych pieniędzy. Pani pro-



fot. A.K.

kurent, która jest jednocześnie główną księgową, skupia się na tym aby zawrzeć dobre umowy leasingowe na sfinansowanie zakupu autobusów.

Jak Pani ocenia kondycję MPK?

Kondycja finansowa spółki, biorą pod uwagę sytuację innych firm, które z powodu pandemii musiały zwalniać ludzi, czy zamykać działalność, jest bardzo dobra...Przed nami miła uroczystość, jubileusz 70-lecia, czeka nas wiele pracy z tym związanej. Pracownicy muszą nam pomóc. Rozpocznemy 22 września Mszą Świętą w kościele na kieleckiej Podkarczówce. Lista gości jest ustalana ze współnikiem – miastem.

Co do współpracy z miastem, jak Pani Mecenasa chce ją ułożyć?

Przede wszystkim chciałabym, aby przebiegała w atmosferze wzajemnego zrozumienia. Zdaje sobie sprawę, że miasto nie żyje tylko komunikacją, bo jak każda gmina ma wiele zadań przed sobą postawionych. Bardzo bym chciała by nasze relacje były oparte na dialogu i chęci współpracy.

Jestem osobą, która lubi negocjować, dlatego liczę, że może wszystko ułożyć się jak najlepiej.

Czy planuje Pani duże zmiany w spółce? W tym rozszady kadrowe?

Powiedziałam na wstępie, że nie jestem tu po to, aby robić rewolucje. Jeżeli firma działa dobrze, to wszelkie zmiany mogą być czasami gorsze niż pozostawienie sytuacji bez zmian.

Osób do pracy nam brakuje, ludzie odchodzą na emerytury. Zawsze jest potrzeba zatrudnienia kierowców, a teraz dodatkowo potrzebujemy pracowników administracji. W MPK mamy wielu pracowników z niepełnosprawnością. Nawet w tym momencie stworzyliśmy dla 3 takich osób stanowisko pracy, w porozumieniu z Miejskim Ośrodkiem Pomocy Rodzinie. Osoby takie są również zatrudniane za pośrednictwem fundacji, która działa w MPK. Chcemy bowiem, aby ci ludzie mogli mieć kontakt z innymi osobami, aby nie zamykali się w domach, tylko pracowali.

Dziękuję za rozmowę.

MOP  Miejski Ośrodek Pomocy Rodzinie w Kielcach

Podziękowanie

dla

**Miejskiego Przedsiębiorstwa
Komunikacji w Kielcach Sp. z o.o.**

Za pomoc i wsparcie oraz ogromne zaangażowanie i szybką reakcję Pracowników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Kielcach Sp. z o.o. – Dyspozytorów Zajezdni i Kierowców, którzy w dniach 12 i 13 lipca 2021 r. udzielili pomocy w akcji mającej na celu zabezpieczenie mieszkanki Kielc znajdującej się w trudnej sytuacji.

**Dyrektor
Miejskiego Ośrodka Pomocy Rodzinie
w Kielcach**

Magdalena Górecka

Kielce, 16.07.2021 r.



JESTEŚMY W DOBREJ KONDYCJI TYLKO DZIĘKI WŁASNEJ DETERMINACJI

Chyba nikt nie zna Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Kielcach tak dobrze, jak On. Od lat żyje tym co dotyczy spółki i walczy o jej dobro na różnych frontach.

Z okazji 70-lecia MPK, z Bogdanem Latosińskim rozmawialiśmy o historii firmy, tej odległej i niedawnej, a także o bieżących wydarzeniach i planach na przyszłość.

08



W tym roku MPK obchodzi siedemdziesiąt rocznicę istnienia. Patrząc na to, jak spółka funkcjonowała kilkadziesiąt lat temu, a co jest teraz, dokonaj się wręcz niesamowity postęp.

Nie da się tego ukryć. Historia MPK jest ściśle powiązana z historią Kielc oraz całego regionu. W ciągu siedemdziesięciu lat, zarówno w samym mieście, województwie, jak i naszej firmie, nastąpił cywilizacyjny skok. Oczywiście czytelnicy, którzy śledzą moje felietony, doskonale wiedzą, że nie patrzę na rzeczywistość w różowych okularach i cały czas piętnuję wszystko, co złe dzieje się wokół transportu publicznego w naszym mieście i województwie. Niemniej jednak, ciężko mi nie zauważyć i nie docenić progressu, jaki ma miejsce.

Jest Pan bardzo długo związany z MPK, więc miał Pan okazję, dość dobrze zaobserwować i przeanalizować te zmiany. Na czym one polegały?

Rzeczywiście pracuję w firmie już od czterdziestu dwóch lat, z krótką przerwą na sprawowanie mandatu posła, ale nawet

wtedy starałem się wspierać naszą spółkę w trudnych chwilach. To mi pozwoliło zauważyć, że nastąpiły pozytywne zmiany dotyczące warunków pracy załogi i jakości taboru na ulicach. W 1951 roku firma zaczynała z pięcioma autobusami, które jeździły tylko na czterech liniach. Obecnie dysponujemy aż dwustoma pojazdami poruszającymi się na pięćdziesięciu czterech liniach miejskich. MPK Kielce obsługuje również siedem linii komercyjnych, które zostały uruchomione ze względu na prośby kierowane do nas – zarówno przez samorządowców, jak również mieszkańców powiatu kieleckiego, skarżących się na skutki likwidacji kieleckiego PKS-u.

Niedługo jako załoga będziecie też świętować czternastą rocznicę strajku z 2007 roku. Coraz częściej Pan mówi o tym, że tamte wydarzenia wpisywały się w szereg innych zdarzeń dotyczących się wokół transportu publicznego w województwie świętokrzyskim.

Sam strajk był największym zrywem pra-

cowniczym w historii naszego regionu. Załoga zaprotestowała przeciwko inwestorowi, firmie Veolia, który chciał przejąć przedsiębiorstwo transportowe z bogatą tradycją bez jakichkolwiek gwarancji społecznych, pracowniczych, jak również tych dotyczących rozwoju spółki. Mówiłem o tym już wielokrotnie, ale jak Pan słusznie zauważył, chciałbym się skupić też na innych aspektach tamtych wydarzeń, bo są one nie mniej istotne. Przypominam zatem po raz kolejny, że wtedy gdy to się działo, masowo upadały PKS-y: skarżyski, starachowicki, jędrzejowski, buski, kielecki. Panowała wyraźna ekonomiczno-społeczna tendencja ku temu, żeby specjalnie doprowadzać do upadku transportu publicznego w regionie, co się w dużej mierze udawało i doprowadziło do rozpoczęcia procesu, którego apogeum było wykluczenie komunikacyjne w wielu mniejszych miejscowościach. Działania wobec MPK, które miały zakończyć się dzięki prywatyzacji, rzecz jasna wpisywały się idealnie w ten proces. A ponieważ byłem poniekąd liderem tamtego strajku, stałem się

fol. A.K.

jednym z celów ataków. Muszę też powiedzieć po raz pierwszy, że ówczesny wojewoda Grzegorz Banaś w pewien strajkowy wieczór przyjechał do siedziby firmy, aby przedstawić mi ultimatum, które ze strony rządzących i inwestora miało być głównym warunkiem podpisania paktu socjalnego, a polegało na tym, że kilka dni po prywatyzacji miałbym na własną prośbę odejść z MPK. Z wielkim bólem, ale dla dobra wszystkich pracowników zgodziłem się na to, mimo iż prawdopodobnie potem pojawiłyby się zarzuty, że sprzedałem załogę. Jednak nawet tego zobowiązania nasi oponenti nie byli w stanie zrealizować, a przeciwko strajkującym pracownikom użyto siły w trakcie brutalnego ataku w zajezdni przy ulicy Pakosz. Już po strajku, władze świętokrzyskiej „Solidarności” zaproponowały nam na stanowisko prezesa osobę, która prawie doprowadziła do upadku naszą firmę, tak jak później kielecki PKS. Późniejsze działania tej osoby w PKS-ie pozwalają myśleć, że mieliśmy do czynienia z połączoną siecią działań mających na celu degradację transportu w województwie i osiągnięcie korzyści przez nieliczną grupę uprzywilejowanych.

Od lat jest Pan na pierwszej linii frontu i bywa Pan bardzo szczery w opisywaniu tego, co się dzieje wokół transportu publicznego i MPK, dlatego też oponenti nie szczędzą Panu ostrych słów krytyki. Jak Pan się do tego odniesie?

Od strajku w 2007 roku w tym aspekcie w zasadzie niewiele się zmieniło. Nadal głównym celem ataków polegających między innymi na absurdalnych donosach do prokuratury jest moja osoba. Dzieje się tak, bo w MPK istnieje silne uzwiązkowienie, jestem przewodniczącym prężnie działającego związku zawodowego, od 2007 r. pełnię również społecznie funkcję przewodniczącego rady nadzorczej KASP, spółki pracowniczej mającej pakiet większościowy w MPK Kielce i powszechnie się mówi, że mam duże zaufanie wśród pracowników. Gdy zostałem radnym Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego i próbowałem walczyć o poprawienie jakości transportu publicznego oraz głośno mówiłem o licznych patologiach, co później nawet potwierdziła Najwyższa Izba Kontroli w swoim raporcie, to było to bardzo niewygodne dla wielu ludzi i środowisk. Byłem, jestem solą w oku niektórych i stanowią blokadę wobec

planów wrogiego przejęcia spółki, więc żeby się mnie pozbyć wymyślono scenariusz, wysłania mnie do Sejmu, choć o to nigdy nie zabiegałem. Tuż po zaprzysiężeniu mnie na stanowisku posła, podjęto działania, których celem było oddzielenie mnie od firmy i związkowców, ale i ten pomysł spalił na panewce. Kulminacją tej czarnej propagandy były kolejne wybory, gdy wykorzystano kilku byłych pracowników w organizowaniu nagonek przeciwko mnie. Były jednak tak absurdalne, że mogły wzbudzać tylko litość, bo dotyczyły sugestii, jakoby przekupywał kolegów z zakładu talonami na pizzę, zapomogami czy posiadał aż trzy biura w firmie, choć tak naprawdę miałem jedno. Prowadzono w tej sprawie przez wiele miesięcy śledztwo, które raczej nieprzypadkowo toczyło się w czasie kampanii wyborczej. Przesłuchano kilkunastu świadków, którzy niczego nie potwierdzili, po czym umorzono postępowanie, ale to już akurat odbyło się w „gabinetowej ciszy” i bez udziału tych, którzy wcześniej głośno oskarżali. Oczywiście te ataki się pojawiały, bo będąc posłem nie odwróciłem się od firmy i od związku i nadal wspierałem załogę. Zarazem jako parlamentarzysta i związkowiec w Sejmie walczyłem o odnowę transportu publicznego i prawa pracownicze. Jako jedyny poseł z klubu Prawa i Sprawiedliwości, który wywodził się z „Solidarności” wsparłem poprawki w Sejmie dotyczące emerytur stażowych, rozszerzenia zakazu handlu na wszystkie niedziele, czy też byłem mocno zaangażowany w wyłączenie z najniższego wynagrodzenia tzn. stażowego. Byłem bardzo mocno zaangażowany w proces pomocy „ratowania” ostrowieckiego PKS-u, czy też w repolonizację Elektrowni Połaniec. W podzięciu związek się ode mnie odciął i wyrzucił poza margines organizacji. Nie oszczędzono mnie, a nawet nasiliły się kłamliwe ataki na moją osobę w trakcie przebytej już na początku kadencji (w maju 2016 r.) bardzo poważnej choroby, której skutkiem była skomplikowana operacja krtani, a wynikiem z tego tytułu powikłania stwarzają mi duży problem do dnia dzisiejszego. Całkiem niedawno mi i wszystkim związkowcom oraz pracownikom z MPK napluto w twarz kierując wnioskiem do Prezydenta RP o przyznanie odznaczenie łamistrajkowi, który nie tylko nie uczestniczył w protestach i strajkach przez nas organizowanych, ale wręcz zwalczał związek zawodowy „Solidarności” w trakcie jego tworzenia, zasia-

dał w Komitecie założycielskim związku powstałego na bazie ustawy Sejmu PRL z października 1982r., jednocześnie delegalizującej „Solidarność”. Chichotem historii jest to, że odznaczona została osoba, która działała przeciwko „Solidarności” oraz tym, którzy ją tworzyli w zakładzie i stali na straży wartości z nią związanych. To jest przykre przede wszystkim dla członków związku, którzy służyli jemu i sprawom pracowniczym z pełnym oddaniem, a z tego tytułu wielokrotnie byli upokarzani i doświadczaali wielu nieprzyjemnych sytuacji. Oczywiście wszystkie te ataki i wydarzenia również i dla mnie są bolesne, ale nigdy mnie nie podłamały, żeby zboczyć z drogi, którą idę i zrezygnować z walki o swoje ideały.

Ale w końcu nie został Pan Posłem, a ataki i tak nie ustały. Dlaczego?

Rzeczywiście, mimo, że od 2019 roku nie jestem już posłem, a kampania wyborcza już dawno się skończyła, to bezpardonowe ataki na moją osobę nie tylko nie ustały, ale wręcz mam wrażenie, że uległy nasileniu i to z podwojoną siłą. Myślę, że jest to spowodowane chęcią dokończenia tego, czego się nie udało zrobić w 2007 r, czyli przejęcia majątku spółki i wyrzucenia mnie poza margines. Jestem przecież osobą, która stała na czele tamtych wydarzeń, szefuję silnej organizacji związkowej i stoję na czele spółki pracowniczej, która według kręgów zbliżonych do „biznesu” nie ma prawa bytu. Przecież w Polsce po roku 1989 powstawało wiele spółek pracowniczych, ale ile z nich przetrwało próbę czasu i funkcjonuje obecnie? Ludzie z tych środowisk są przekonani, że nie jest możliwe przejęcie majątku MPK bez wcześniejszego „pozbycia” się mojej osoby. Przewiduje więc, że jestem już skazany na te ataki. W trakcie kampanii wyborczej wykorzystano do nich byłych pracowników MPK, z różnych przyczyn zwolnionych z MPK oraz kilku byłych emerytów, którzy w większości, będąc pracownikami, nigdy nie należeli do NSZZ „Solidarność”, a ich związkowa aktywność była skierowana właśnie przeciwko „Solidarności” i mojej osobie. Osoby te aktywną działalność związkową w NSZZ „Solidarności” rozpoczęły tuż przed wyborami, pewnie tylko po to, aby mnie dyskredytować.

Po wyborach do bezpardonowych ataków na moją osobę wykorzystywany jest też jeden z przewoźników, nad którym roztańczany jest od wielu lat parasol

ochronny. Przewoźnik ten, z jednej strony ma urzędowe przyzwolenie na łamanie prawa przewozowego, a w zamian jest wykorzystywany do deprecjonowania mojej osoby, poprzez kierowanie różnego rodzaju oszczerczych pism do organów ścigania i sprawiedliwości. Pierwsze tego typu pismo zostało wysłane do samorządowców z powiatu kieleckiego w maju 2020 roku. Zostałem w nim w sposób bardzo chamski zaatakowany, a jego publikacja zbiegła się w czasie z nasileniem się pandemii i miała na celu ośmieszenie całej firmy. Konkurencja jednak nie poprzestała na tym i po jakimś czasie złożono do prokuratury doniesienie, w którym znalazło się jeszcze większe kłamstwo, a mianowicie dopuszczono się sugestii, jakoby miał brać udział w korupcyjnym procedurze. Rzekomo jako były parlamentarzysta miałem wykorzystać swoje znajomości do wpływania na wyniki przeprowadzonych w kilku gminach naszego powiatu przetargów na obsługę linii użyteczności publicznej. Było to o tyle absurdalne, że MPK w żadnych z tych przetargów nie składało oferty, a ja z włodarzami wymienionych w doniesieniu gmin nie miałem ani osobistego, ani telefonicznego kontaktu, podobnie zresztą jak z parlamentarzystami. Doniesienie to miało służyć kolejnej politycznej nagonce na moją osobę, było też próbą zastraszenia mnie i odwiedzenia od działań mających na celu nagłaśnianie patologii w funkcjonowaniu urzędów odpowiedzialnych za nadzór nad prawidłowym jego funkcjonowaniem. Widząc, że ataki nakierowane na oczernianie mnie są coraz agresywniejsze, złożyłem w związku z tym stosowne pismo do prokuratury i niestety po raz kolejny przekonałem się, że świat należy do ludzi „salonów”, a takie osoby jak ja mają siedzieć cicho. Organy ścigania bardzo szybko umorzyły postępowanie, gdyż nie dopatrzyły się znamion przestępstwa argumentując, że „w tym przypadku nie ma w istocie zeznań fałszywych, ponieważ są one z punktu widzenia zeznań prawdziwe, tyle że obiektywnie nie odpowiadają one prawdzie”. Czy ktoś z Państwa słyszał o podobnym absurdzie?

Jaka jest w tym wszystkim rola osób odpowiedzialnych za politykę transportową w Kielcach?

Gdy w 2017 roku odbywał się kolejny przetarg na obsługę komunikacji miejskiej w aglomeracji kieleckiej, próbowano stworzyć wrażenie, że postępowanie było



Historia MPK jest ściśle powiązana z historią Kielc oraz całego regionu. W ciągu siedemdziesięciu lat, zarówno w samym mieście, województwie, jak i naszej firmie, nastąpił cywilizacyjny skok.

ustawione pod MPK, choć tak naprawdę główne zapisy w SIWZ lub właściwie ich brak, faworyzowały konkurencję! Zniknął między innymi zapis o karze w wysokości 60 milionów złotych, w przypadku odstąpienia od realizacji podpisanej umowy, wprowadzono też inne zapisy, obniżające próg wymogów wobec przewoźnika i ciągle nas dyskredytowano wykorzystując w tym celu tzn. „portale społecznościowe”, bo widziiano, że to po naszej stronie są wszelkie argumenty i to my dysponujemy rozbudowanym taborem czy wykwalifikowanymi pracownikami. Brak zapisu w SIWZ o karze za nie przystąpienie do realizacji kontraktu pokazuje, że liczone na przejęcie firmy, ale w razie gdyby się to nie powiodło, bo na przykład nie udało się pozyskanie odpowiedniej liczby pracowników, chciano zostawić sobie furtkę bezpieczeństwa. Myślano więc bardziej o położeniu rąk na majątku przedsiębiorstwa, a nie o dobru pracowników. Ciekawe jest również dlaczego ten temat był i jest „przemilczany”, nie wyjaśniony, kto i dlaczego nie umieścił tego zapisu w SIWZ.

Zresztą w ostatnich latach urzędnicy miejscy wielokrotnie dowiedli tego, że chcą działać przeciwko interesom naszej spółki. Chciano przecież pozbyć się udziałów miasta w firmie i to w czasie szalejącej pandemii, domagano się wypłaty dywidendy, czego w końcu nie zrobiono, więc był to prawdopodobnie element gry propagandowej. Wyprowadzano też kursy autobusów na trasy i pętle autobusowe, gdzie nie było toalet dla pracowników, a winą za ten stan rzeczy próbowano

obarczyć nas jako pracodawcę, mimo że tereny, na których zatrzymują się pojazdy kieleckiej komunikacji należą do miasta, a w tych miejscach nie mogliśmy postawić toi-toiów. Dopiero planowana w niedługim czasie na skutek mojej interpelacji poselskiej zmiana prawa może doprecyzować tę kwestię.

Jednocześnie często podkreśla Pan, że urzędy odpowiedzialne za organizację transportu w powiecie i województwie przyspekują oko na grzechy konkurencji.

Bo tak właśnie jest. Nie dość, że nie mamy wsparcia, dostajemy kompletnie nieuzasadnione kary i nękani jesteście bardzo częstymi i uciążliwymi kontrolami, to urzędnicy wciąż nie reagują na łamanie prawa przez konkurencję w postaci podszywania się pod naszą firmę, używania barw bliźniaczo podobnych do tych, którymi posługuje się MPK i to bez ich odpowiedniego, widocznego oznakowania, dublowania naszych kursów, by podbierać nam pasażerów czy jeżdżenia niezgodnie ze zgłoszonymi rozkładami jazdy. Ale to nie koniec! Ten proceder trwa wiele lat, a urzędnicy udają, że niczego nie dostrzegają. Parasol ochronny roztoczony nad wybranymi przewoźnikami jest właśnie przyczyną zniknięcia wielu firm typu PKS i doprowadzeniu do degradacji transportowej w województwie. Niedawno jeden z przewoźników nie dostosował się do uchwały Rady Miasta Kielc, która nakazywała rozpoczynanie wszystkich kursów podmiejskich z nowo oddanego „Centrum Komunikacyjnego”, po czym zaskarżył uchwałę Rady Miasta Kielc do sądu i wygrał. Urzędnicy nabrali przysłowiowej wody w usta, dlatego uważam, że w tym przypadku potrzebna jest interwencja parlamentarzystów z naszego województwa, którzy powinni wystąpić z interpelacją do ministra infrastruktury o znowelizowanie ustawy z 16 grudnia 2010 o publicznym transporcie zbiorowym, w której obecnie nakazuje się samorządom tworzenie punktów przesiadkowych oraz tak zwanych centrów komunikacyjnych. Zmiany w ustawie powinny polegać na ustawowym nakazie rozpoczynania i kończenia kursów właśnie w tych miejscach. Prawo jest dobre wówczas, gdy jest „skuteczne”, nie może być tak, że ustawa nakazuje budowę dworców, które następnie są pustostanami, a samorządy ponoszą z tego tytułu znaczne koszty finansowe.

Degradacja transportowa w województwie trwa za sprawą prowadzonej przez obecne władze wojewódzkie polityki kontynuacji, będącej przyczyną wykluczenia komunikacyjnego wielu miejscowości naszego województwa, a której skutkiem jest wyludnianie się tych miejscowości. A przecież wykluczenie komunikacyjne jest jednym z głównych powodów nasilenia się wykluczenia społecznego. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie drogowym, która nakłada na organizatorów transportu publicznego tworzenie siatki linii użyteczności publicznej obowiązuje już od jedenastu lat. Z kolei od trzech lat, mamy ustawę wspierającą finansowo samorządy w tworzeniu tych linii. Niestety w naszym województwie i powiecie nie przełożyło się to na utworzenie choćby jednej linii użyteczności publicznej o zasięgu wojewódzkim, czy też powiatowym. To pokazuje, jaki stosunek do tego wielkiego problemu społecznego mają władze naszego województwa i powiatu.

Ma Pan również wiele zastrzeżeń do Urzędu Wojewódzkiego w Kielcach, który był i jest odpowiedzialny za nadzór nad wykorzystaniem środków z „ustawy autobusowej”, czyli funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej”, o której wdrożenie zresztą Pan w Sejmie zabiegał.

Bez wątpliwości lobując w poprzedniej kadencji Sejmu za tą ustawą, której założeniem jest likwidacja białych plam komunikacyjnych, nie spodziewałem się, że pieniądze z tego funduszu będą w dużej mierze wykorzystywane jedynie do wsparcia, wybranych przewoźników, a nie do walki z wykluczeniem komunikacyjnym. Nie wiem, jakie są przyczyny braku działań ze strony urzędników nadzorujących jego wydatkowanie, jak również bezkrytycznego akceptowania wniosków tych samorządów, które proponowały trasy linii powielające w całości połączenia już istniejące. A najgorsze jest to, że te linie są łączone i przechodzą w drugim jego odcinku w linię komercyjną. Przecież takie praktyki są zabronione w ustawie. W jaki sposób w takiej sytuacji można obliczyć, to czy tak skonstruowana linia jest rentowna? A przecież przepisy ustawy zawarte w Rozdziale 2 art. 14 pkt. 3 w/w ustawy wskazują jednoznacznie, że: „w przypadku, gdy w okresie rozliczeniowym dla pojedynczej linii komuni-

kacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wystąpi dodatni wynik finansowy, pomimo pomniejszenia go o kwotę rozsądnego zysku, organizator nie występuje z wnioskiem o dopłatę do tej linii”. W ten sposób, marnotrawi się część pieniędzy, która powinna być wykorzystywana do walki z wykluczeniem komunikacyjnym na innych obszarach, a tak naprawdę jest przeznaczana na zwalczanie konkurencji. Z informacji jakie posiadam wynika, że trwają prace, aby tego typu skandaliczne praktyki wyeliminować. Miejmy nadzieję, że wkrótce to nastąpi.

Przed firmą kolejne zadania i wyzwania, a tymczasem będziecie je realizować już bez Pani Elżbiety Śreniawskiej, która objęła szefostwo w Mesko, mimo że kilka dni wcześniej znów została wybrana na prezeskę MPK i wiele wskazywało na to, iż przez kolejną kadencję będzie pełnił tę funkcję.

Jestem pełen podziwu wobec sukcesu Pani Prezes. Miała ona oczywiście prawo podjąć decyzję zgodną z jej wolą i ambicjami zawodowymi, lecz nie podoba mi się to, że nie była szczerą w rozmowie ze mną i innymi członkami rady nadzorczej. Jeszcze przed pojawieniem się w mediach informacji o objęciu sterów w Mesko, zapewniła nas, że chce przez kolejną kadencję pełnić funkcję szefowej MPK, a pogłoski o przejściu do skarżyskiego koncernu zbrojeniowego są tylko medialnymi plotkami. To dlatego, jako główni udziałowcy z Kieleckich Autobusów, postanowiliśmy poprzeć jej kandydaturę. Kilka dni później okazało się, że po prostu nas okłamała. Nie ukrywam, że rozgoryczenie jest spore. W trakcie 14 lat pełnienia przez nią funkcji nasze relacje były więcej niż poprawne, więc jesteśmy przekonani, że należała nam się większa uczciwość w informowaniu o swoich planach zawodowych, tym bardziej że były one ściśle powiązane z przyszłością spółki. Jeśli Pani Prezes jednoznacznie zadeklarowała, że nadal chce pracować dla MPK, to jej obowiązkiem było się z tego wywiązać, a jeżeli wiedziała, że nie będzie w stanie, to taka informacja powinna nam zostać przekazana. Nie uważam, żeby to były żądania na wyrost, skoro zawsze mogła liczyć na wsparcie pracowników i moje – na przykład, gdy angażowaliśmy się w jej kampanię wyborczą do Sejmiku Województwa Świę-

tokrzyskiego. Niestety wiele wskazuje na to, że zgoda na kontynuowanie kadencji w MPK stanowiła furtkę bezpieczeństwa w razie, gdyby nie udało się otrzymać nominacji na prezeskę Mesko. Pani Śreniawska startując do Sejmiku Wojewódzkiego z pierwszej pozycji na liście zapewniała, że jako przyszła radna będzie czynić starania, aby transport publiczny w naszym województwie „ucywilizować”. Tymczasem jest ona radną sejmiku od trzech lat, a jakość transportu publicznego w naszym regionie nie uległa poprawie, za co pośrednio, choćby w niewielkim stopniu również ona ponosi odpowiedzialność. Polityka transportowa obecnych władz województwa jest de facto polityką kontynuacji poprzedników. Całe to zamieszanie wokół odejścia z firmy jest też niestety narażaniem MPK na niepotrzebne straty wizerunkowe. Nie jesteśmy przecież zwykłą spółką, tylko przedsiębiorstwem kluczowym dla funkcjonowania transportu publicznego w mieście i regionie, dlatego wszelkie decyzje personalne związane z obejmowaniem najwyższych stanowisk w MPK powinny być podejmowane w oparciu o transparentne kryteria. Zawsze stawiałem interes zakładu ponad swój, więc tego wymagam również od innych. Szkoda że rozstajemy się w takich okolicznościach, bo przecież wspólnie udało nam się wyprowadzić spółkę na finansową prostą po strajku i szkodliwych działaniach poprzedniego Prezesa. Poza tym przykro mi o tym mówić, ale dowiedziałem się niedawno, że ta decyzja miała „drugie dno”, o którym na razie nie chcę mówić ponad to, że istnieje związek między nią a wspomnianą przeze mnie wcześniej polityką kontynuacji w obszarze świętokrzyskiego transportu publicznego. Staram się jednak bardziej myśleć o przyszłości. Niedługo zapewne wybieremy nowy Zarząd, z którym wspólnie będziemy pracować nad tym, by utrzymywać firmę w dobrej kondycji finansowej i kadrowej, jak również zapewniać jej rozwój i przygotowywać do mierzenia się z problemami natury ekonomicznej oraz politycznej. Przed nami wiele wyzwań takich, jak konieczność zrealizowania kilku dużych inwestycji. Planujemy bowiem na przełomie roku kupić siedemnaście nowych i spełniających wszelkie najwyższe standardy autobusy. Już na początku przyszłego roku pasażerowie będą mogli podróżować autobusami typu MAN.

Dziękuję za rozmowę.



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

BADANIA



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 montażownicach
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