



PASOŻER

BIULETYN KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KIELCACH

NR 103 / SIERPIEŃ / 2022
MAGAZYN BEZPŁATNY



Fot. Jarosław Kubalski / Agencja Wyborcza.pl

4

AKTUALNOŚCI

15 rocznica zakończenia strajku w MPK.

6

AKTUALNOŚCI

Wojciech Lubawski o rocznicy.

7

AKTUALNOŚCI

Przystanki na żądanie w Kielcach.

8

TEMAT NUMERU

Bogdan Latosiński o rocznicy i bieżącej działalności MPK.

U NAS rozPŁYNIESZ się!

Koral
kryta pływalnia



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

Tu może być
Tvoja reklama

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



fot. A.K.

Szanowni Państwo!

Sierpniowe wydanie „Pasażera” jest głównie poświęcone 15 rocznicy strajku pracowników MPK i powstania Spółki Pracowniczej „Kieleckie Autobusy”.

Z okazji tego jubileuszu, pragnę złożyć wyrazy szacunku dla strajkujących oraz serdecznie podziękować pracownikom za ich udział w powstaniu i rozwoju spółki. Dziękuję również, wszystkim wspierającym nas: władzom miasta, instytucjom, mieszkańcom i naszym pasażerom, bo to dla nich, co dzień, wykonujemy trudną pracę.

W aktualnym numerze przeczytają Państwo nie tylko o rocznicy, ale i o ważnych dla pasażerów zmianach dotyczących przystanków na żądanie.

Zapraszam do lektury.

Zbigniew Piękný

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

SPÓŁKA PRACOWNICZA W MPK DZIAŁA JUŻ 15 LAT

Przez 18 dni, w sierpniu 2007 roku, pracownicy kieleckiego MPK prowadzili strajk generalny. Na ulice miasta nie wyjechał, w tym czasie, żaden autobus. W ten sposób, załoga protestowała przeciwko przejęciu przedsiębiorstwa przez prywatną firmę Veolia. Strajk, który owocował w wiele dramatycznych wydarzeń, zakończył się 30 sierpnia 2007 roku. Protestujący związkowcy podpisali wówczas z władzami miasta porozumienie o współpracy.



fot. Jarosław Kubalski / Agencja Wyborcza.pl

Bogdan Latosiński, przewodniczący Rady Nadzorczej KASP, który w 2007 roku stał na czele strajku, zwraca uwagę, że porozumienie zaowocowało powstaniem Spółki Pracowniczej.

– Związki zawodowe, 15 lat temu podczas negocjacji otrzymały propozycję, aby przejąć odpowiedzialność za MPK i utworzyć Spółkę Pracowniczą. Tę formę, którą nam zasugerowano, przyjęliśmy po głębokich rozważaniach, mimo tego, że wiedzieliśmy, że związki zawodowe są przedstawiane przez biznes, jako organ, który nie potrafi zarządzać, bo stawia żądania nie do zrealizowania – wspomina Bogdan Latosiński.

Kilka miesięcy po podpisaniu porozumienia, w maju 2008 roku, Rada Miasta przyjęła uchwałę dotyczącą zbycia udziałów MPK na rzecz Spółki Pracowniczej Kieleckie Autobusy.

Jak zauważa przewodniczący Latosiński, kieleckie MPK jest specyficznym przedsiębiorstwem, jeżeli chodzi o transport publiczny, tak ważny w funkcjonowaniu miasta. – Spółka w tej formule funkcjonuje przez 15 lat. Nie przypominam sobie innego przedsiębiorstwa, które by w Polsce działało na zasadzie Spółki Pracowniczej – komentuje Bogdan Latosiński, który dodaje, że swoimi dokonaniem związkowcy z MPK pokazali, że potrafią zarządzać firmą i że stereotyp związkowca krzykacza nie jest słuszny.

Wśród sukcesów minionych 15 lat Bogdan Latosiński wylicza:

- zainwestowanie w spółkę 150 milionów złotych,
 - zakup 148 autobusów (spółka KASP kupiła 33 pojazdy),
 - wszystkie autobusy jeżdżące po mieście są wyprodukowane już po 2007 roku,
 - około 2 milionów złotych zainwestowano w zakupy innych urządzeń potrzebnych do funkcjonowania firmy, takich jak np.: holownik,
 - wyremontowano szereg obiektów, wszystkie budynki przeszły termomodernizację,
 - z okazji jubileuszu 70-lecia, w MPK wyremontowane zostały budynki, które służą szkolnictwu zawodowemu,
 - w 2022 roku, po remoncie, oddane do użytku zostały pomieszczenia hotelowe, wyremontowane we własnym zakresie przez pracowników,
 - bardzo dobrą opinią cieszą się utworzone, dzięki spółce pracowniczej linie komercyjne m.in. do Buska-Zdroju, Chmielnika, Łagowa, czy Rakowa.
- To wszystko pokazuje, że pracownicy podchodzą racjonalnie i pomagają w zarządzaniu MPK zarządowi, co jest możliwe dzięki połączeniu funkcji pracownik – właściciel – podkreśla Bogdan Latosiński. Ostatnio, mimo inflacji, spółka wprowadziła na ulice Kielc: 18 nowych samochodów, w tym 11 autobusów Man i 5 typu Autosan oraz dwa Solarisy. Firma jest też w przededniu rozstrzygnięcia przetargu

na zakup kolejnych autobusów – wysokiej klasy, tak aby zapewnić mieszkańcom usługi na jak najwyższym poziomie.

Bogdan Latosiński zwraca jednak uwagę na fakt, że z perspektywy czasu nie wszystko się udało.

– Jedną z porażek jest ciągły brak dobrej współpracy z organizatorami transportu, czyli z władzami miasta. Borykamy się z problemami jak wszyscy, ale jesteśmy traktowani, jako Spółka Pracownicza: jak podmiot drugiej, trzeciej kategorii – uważa Bogdan Latosiński.

Przewodniczący powtarza, że miasto korzysta z ogromnych środków unijnych, a MPK boryka się z problemami socjalnymi. Do użytku oddawane są nowe pętle, drogi, ale bez zaplecza socjalnego. – To i to i to, to nie jest osiągnięcie na miarę XXI wieku – komentuje przewodniczący i dodaje, że pracownicy MPK są nie tylko współwłaścicielami firmy, ale i mieszkańcami oraz podatnikami miasta.

Spółka, w ostatnim czasie, za środki własne, kupiła też samochody niskoemisyjne, mimo że nie musiała tego robić. – W dobie pandemii, inflacji, gdy są ogromne problemy z częściami zamiennymi, zdecydowaliśmy się, by wejść w niskoemisyjny tabor, mając wstępne zapewnienie, że pojazdy będą miały miejsce do tankowania, tymczasem stoją już 5 miesięcy i problem nie jest rozwiązany, co powoduje wielkie rozgoryczenie pracowników, którzy wkładają wielki wysiłek, by firma się rozwijała – mówi Bogdan Latosiński.

Kieleckie Autobusy Spółka Pracownicza posiada 55 procent udziałów MPK, miasto jest właścicielem 35 procent udziałów. 10 procent, zgodnie z ustawą o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw, jest w posiadaniu pracowników i byłych pracowników spółki.

Zbigniew Piękny prezes MPK podkreśla, że 15 lat to znaczący jubileusz w działalności spółki.

– Bo to nie tylko 15 rocznica wydarzeń strajkowych, do których doszło w obronie praw pracowniczych. Ale to również jubileusz historyczny, bo porozumienie

zapoczątkowało powstanie Spółki Pracowniczej – od tego momentu załoga przejęła odpowiedzialność za ciągłość i jakość funkcjonowania komunikacji miejskiej. Jak przy każdej rocznicy, dokonujemy refleksji, oceny działalności – zauważa prezes Piękny. Jego zdaniem, spółka jest zarządzana dobrze i ma dobre wyniki finansowe, a do tego bogaty pakiet socjalny dla pracowników.

Obchody jubileuszowe, 30 sierpnia, rozpocznie Msza Święta, w intencji obecnych i byłych pracowników oraz uczestników strajku.

W tym dniu, na terenie zajezdni zostanie wbudowana i odsłonięta tablica pamiątkowa, upamiętniająca pracowników którzy strajkowali w 2007 roku.

– Chcemy też podsumować działalność, dokonać oceny, podziękować w czasie obchodów wszystkim, którzy do takiego rozwiązania w tym momencie się przyczynili. Pozytywnie oceniamy zmiany, ta forma organizacyjna dobrze służy funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w Kielcach – mówi Zbigniew Piękny.

Bogdan Latosiński opowiada, że w trakcie 15 lat działalności Spółki Pracowniczej, załoga pielgrzymowała do wielu miejsc kultu, w Polsce i Europie m.in. do Ostrej Bramy w Wilnie, czy Lurt we Francji albo



Fatimy w Portugalii. 100 osobowa załoga MPK uczestniczyła również w beatyfikacji i kanonizacji Jana Pawła II w Watykanie. Obchody jubileuszowe, 30 sierpnia, rozpocznie Msza Święta, w intencji pracowników, byłych pracowników i uczestników strajku. Nabożeństwo będzie celebrował ksiądz Marian Florczyk, biskup pomocniczy diecezji kieleckiej – osoba szczególnie, która 30 sierpnia, w 2007 roku uczestniczyła w historycznym podpisaniu porozumienia. Jak zauważa Bogdan Latosiński, biskup Florczyk był dobrym duchem negocjacji.

– Chcemy szczególnie podziękować, że znalazł dla nas kolejny raz czas. Będzie przewodniczył Mszy Świętej. Na przestrzeni ostatnich 15 lat, opiekował się nami duchowo i uczestniczył we wszystkich pielgrzymkach – wyjaśnia Bogdan Latosiński. Przewodniczący zwraca uwa-



fot. Jarosław Kubalski / Agencja Wyborcza.pl



gę, że w trakcie jubileuszu szczególne podziękowania będą kierowane do pracowników i udziałowców, którzy w 2007 roku włożyli swoje oszczędności i stoją na czele spółki.

Dla pracowników i ich rodzin zaplanowano festyn. Od kilku miesięcy dla pracowników odbywają się również różnego typu wyjazdy.

ZBIGNIEW PIĘKNY PREZES MPK O ROCZNICY I SPÓŁCE PRACOWNICZEJ

fot. A.K.



Miejski Zakład Komunikacji w Kielcach to swojego rodzaju marka, to firma od lat powszechnie znana i ceniona. Kojarzona z komunikacją miejską w Kielcach.

To tradycja. To 70 lat doświadczeń. To tu (w MPK), 15 lat temu, 30 sierpnia 2007 roku, po 18 dniach strajku pracowników w obronie swoich praw i godności, w wyniku zawartego porozumienia powstała Spółka Pracownicza.

Zmieniła się forma zarządzania tym dużym przedsiębiorstwem. To pracownicy przejęli odpowiedzialność za zapewnienie ciągłości funkcjonowania komunikacji miejskiej w Kielcach. To dzięki pracownikom i ich zaangażowaniu: pracowitości i sumienności, doświadczeniu i fachowości, dzisiaj możemy świętować 15-lecie istnienia. Można powiedzieć, że było to 15-lecie funkcjonowania dobrej komunikacji miejskiej w Kielcach. Dzisiaj mimo, że funkcjonujemy w dużej niepewności i sytuacjach nieprzewidywalnych, to dzięki dobrej współpracy z pracownikami i Radą Nadzorczą, z satysfakcją realizujemy swoje zadania. Zapewniamy pewną i niezawodną obsługę komunikacji miejskiej, osiągamy dobre wyniki finansowe. Inwestujemy w nowoczesny tabor, wyposażenie zaplecza i obiektów. Troszczymy się o pracowników, gwarantujemy stałe zatrudnienie i inwestujemy

w ich rozwój, a także zapewniamy szeroki pakiet świadczeń socjalnych. Razem doskonalimy swoją pracę, odrzucamy to co złe, a wprowadzamy dobre rozwiązania. Wspólnie tworzymy dobrą atmosferę. Dokonując oceny pracy naszej działalności, mimo wielu trudności, niedoskonałości i porażek, mogę z pełną odpowiedzialnością powiedzieć, że w tym okresie 15 lat: zbudowaliśmy solidną firmę – filar, na którym oparty jest publiczny transport zbiorowy w naszym mieście. Pomagamy najsłabszym, w tym obywatelom Ukrainy. To dla nich 30 sierpnia przekazemy 4 wyremontowane autobusy marki SOLARIS, wraz z pakietem eksploatacyjnym i darami. To nasza kolejna pomoc. Kreślimy nowe, ambitniejsze plany na przyszłość. Nasze sukcesy nie byłyby możliwe bez ofiarności naszych pracowników, ale i współpracy z władzami miasta i instytucjami wspierającymi naszą firmę. Dziękuję pracownikom i wszystkim, którzy przyczynili się do naszego rozwoju. Składam najlepsze życzenia całej załodze, wszystkim sympatykom i przyjaciołom. Wielu sukcesów i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym i zawodowym.

WSPOMNIENIE STRAJKU OCZAMI BYŁEGO PREZYDENTA KIELC WOJCIECHA LUBAWSKIEGO



fot. Alek Piekarski, Echo Dnia

„Na jednej z sesji Rady Miasta jeden z radnych wyciągnął dłoń, na którą wskazał i stwierdził: kaktus mi tu urośnie, jak oni sobie dadzą radę. Kaktus mu pewnie nie wyrósł, ale mogę śmiało powiedzieć: tak, Oni dali sobie radę” – wspomina Wojciech Lubawski wieloletni prezydent Kielc, który stał na czele miasta w roku 2007, gdy doszło do strajku w MPK. W rozmowie, prezydent Lubawski opowiada jak wspomina te wydarzenia oraz jak z perspektywy czasu ocenia utworzenie Spółki Pracowniczej.

Jak z perspektywy czasu wspomina Pan wydarzenia związane z MPK, w 2007 roku? Był Pan, jako ówczesny Prezydent Kielc, w środku tych zdarzeń.

To nie był łatwy czas, ani dla Kielc, ani dla MPK. Po blisko pięciu latach mojego urzędowania, zdefiniowaliśmy potrzeby miasta, głównie inwestycyjne, a co za tym idzie finansowe. A w kasie naszego Samorządu, od początku, delikatnie mówiąc, nie przelewało się. Dzisiaj, szczególnie młodzi kielczanie są przekonani, że Świętokrzyska, Ściegiennego, Pileckiego, Gosiewskiego, czy Witosa zawsze takie były. Przed nami powstały problemy nowej oczyszczalni ścieków, fabryki utylizacji śmieci, rozsypującej się Kadzielni, budownictwa socjalnego i wielu, wielu innych. Wyzwaniem były również problemy MPK. Głównie przez brak dokapitalizowania, kielczanie jeździli starymi, wyeksploatowanymi samochodami.

Potrzebne były duże pieniądze. Jednym z atrakcyjniejszych dla władz miasta rozwiązaniem było nawiązanie współpracy właścicielskiej z silnym branżowym partnerem. Wtedy, a było to 15 lat temu, powszechnym przekonaniem był pogląd, że tylko kapitał zagraniczny może czynić cuda. Dzisiaj już wiemy, że to był tzw. „owczy pęd”. Wiele polskich firm zapłaciło za niego istnieniem. Ale wtedy byliśmy o krok od definitywnych rozwiązań. Na przeszkodzie stanęła determinacja załogi. Definitywne stanowiska stron, czyli pracowników i Urzędu Miasta, zaostrzały atmosferę i uniemożliwiły dogadanie się w sprawie.

W czasie strajku generalnego w MPK, nie jeździli w ogóle autobusy komunikacji miejskiej w Kielcach.

Po wielu naradach, zapadły decyzje, że skutecznym rozwiązaniem będzie komunikacja zastępcza. Były autobusy, byli kierowcy, ale problemem było parkowanie tych pojazdów. Teren na Pakoszu był miasta, więc wydawało się, że nie będzie z nim problemów. Nie pomogli ochroniarze ze Śląska. Załoga „odbiła” ten nie swój teren. Nastąpił pat i perspektywa długiego wykańczającego strajku załogi MPK. I wtedy nastąpił przełom. Ksiądz Biskup Kazimierz Ryczan poprosił mnie o spotkanie w tej sprawie. Powiedział: „ja wam nic nie doradzę. Dam wam tylko stół, byście do niego zasiedli i rozmawiali”. Po kilku spotkaniach, w bramie firmy, przy ustawionych stołach, w obecności

biskupów Ryczana i Florczyka, otoczeni załogą, podpisaliśmy porozumienie. Porozumienie z którego wynikało, że ciężar odpowiedzialności za kieleckie MPK spada na załogę. To rozwiązanie w wielu kręgach było mocno krytykowane. Na jednej z sesji Rady Miasta jeden z radnych wyciągnął dłoń, na którą wskazał i stwierdził: kaktus mi tu urośnie, jak oni sobie dadzą radę. Kaktus mu pewnie nie wyrósł, ale mogę śmiało powiedzieć: tak, Oni dali sobie radę.

Czy Spółka Pracownicza spełniła Pana oczekiwania?

Te 15 lat to nie był spacer, a niezwykle trudne wyzwania. Właściwie ciągle pod górę. Obserwowałem z troską, to co dzieje się w MPK, zarówno gdy byłem Prezydentem Miasta, jak i później. Ich sukces, jest moim sukcesem. Zarówno ja, jak i cała załoga, wtedy 15 lat temu podejmowaliśmy ogromne ryzyko. Dzisiaj możemy zastanawiać się co spowodowało, że tej załodze to się udało. Charakter! Oni mają charakter, a w tym jest mądrość i siła. No i lider. A był i jest nim ciągle Bogdan Latośński. To do dzisiaj, najbardziej w naszym mieście krytykowany w mediach społecznościowych, publicznych i prywatnych człowiek. Dlaczego? Bo On przez swoje bezwarunkowe poświęcenie bronił tego dzieła. I Jemu się udało. Dlatego to tak boli, szczególnie tych, którzy niewiele mają sukcesów w swoim życiu. Dzisiaj mogę odpowiedzieć na pytanie, czy nie żałuję tych wręcz siłowych decyzji, sprzed 15 lat. Zdecydowanie nie. Nikomu się nic złego nie stało, a my nabraliśmy pokory. I dzięki św. pamięci biskupowi Ryczanowi nauczyliśmy się siadać do stołu i rozmawiać.

Czego na kolejne lata chciałby Pan życzyć pracownikom MPK?

Życzę wszystkim pracownikom MPK, by byli dumni z tego, że są razem i mają charakter. A Bogdanowi Latośkiemu życzę, by po każdej skierowanej na niego nieuczciwej krytyce był silniejszy i przekonany, że dobrze służy swoim kolegom, Firmie i Miastu.

Dziękuję za rozmowę.

PRZYSTANKI NA ŻĄDANIE

190 przystanków, głównie na obrzeżach Kielc, stało się – od 1 lipca – przystankami na żądanie.

– To przyjazna komunikacja dla pasażera, któremu zależy na punktualności i szybkości dotarcia do celów – twierdzi Bogdan Latosiński, przewodniczący Rady Nadzorczej KASP, który dodaje że absurdem jest, gdy autobus musi zatrzymywać się na każdym przystanku, niezależnie czy jest na nim człowiek, czy nie.

Bogdan Latosiński apeluje do pasażerów, by skutecznie powiadamiali kierowcę, że chcą wysiąść na przystanku na żądanie – naciskając przycisk, albo gdy czekają na autobus, aby ręką zasygnalizowali i dali znać, że chcą wsiąść do pojazdu. Bogdan Latosiński dodaje, że często skargi dotyczą również tzw. ciepłych guzików, które wprowadził Zarząd Transportu Miejskiego. Z chwilą włączenia tego systemu, kierowca nie ma możliwości samodzielnego otwarcia drzwi – pasażer musi nacisnąć guzik.

Zbigniew Piękny, prezes MPK przyznaje, że MPK o przystanki na żądanie walczyło od dłuższego czasu, bo ta zmiana w znacznym stopniu ułatwi pracę kierowcom, a pasażerom zapewni punktualniejsze dotarcie na miejsce. Prezes, wśród kolejnych plusów przystanków na żądanie wylicza fakt, że autobus, który nie będzie zatrzymywał się bez powodu, nie będzie spiętrzał i tamował ruchu, nie będzie zużywał zwiększonej ilości paliwa, czy emitował nadmiernej ilości zanieczyszczeń i hałasu. – Podczas zatrzymań i hamowania, zmieniają się radykalnie naciski na osie autobusu, powoduje to nadmierne i niepotrzebne zużycie poszczególnych elementów autobusu, głównie ogumienia i układu hamulcowego oraz niszczenie nawierzchni dróg. Każdy kto ma własny samochód, wie, że nieuzasadnione zatrzymywanie, utrudnia jazdę wszystkim użytkownikom ruchu drogowego – powtarza prezes Piękny. – Kielce są specyficznym miastem, gdzie jest bardzo mało bus pasów. Każda linia generuje opóźnienia poprzez korki. Absurdalne było to, że opóźniony autobus zatrzymywał się na przystankach, gdzie nikt nie oczekiwał albo nie wysiadał, co generowało

dotatkowe opóźnienie – podsumowuje Bogdan Latosiński, dodając, że przystanki na żądanie wprowadzono na obrzeżach miasta, gdzie liczba pasażerów jest znikoma, osoby wsiadają tylko w szczytowych godzinach.

AUTOBUSY DLA UKRAINY

4 Autobusy Solaris Urbino przekażą pracownicy kieleckiego MPK, dwóm ukraińskim miastom. Pojazdy pojadą do Winnicy i miejscowości Równem. – To odpowiedź pracowników naszej firmy na ogrom tragedii, do jakiej dochodzi na Ukrainie – mówi Bogdan Latosiński, przewodniczący Rady Nadzorczej KASP.

Kolegom z Ukrainy, MPK przekaże kilkunastoletnie autobusy, wycofane z użytku ze względu na wiek. Pojazdy zostaną jednak gruntownie wyremontowane przez załogę MPK. Zarząd spółki zapewnia, że będą służyć jeszcze przez kilkanaście lat. Dodatkowo, zostaną wyposażone w pakiety eksploatacyjne, czyli żarówki, paski klinowe, koła zapasowe i dary rzeczowe – informuje prezes Zbigniew Piękny. Ich przekazanie ma odbyć się 30 sierpnia, w 15. rocznicę podpisania porozumienia, które zapoczątkowało utworzenie Spółki Pracowniczej.

AUTOBUSY TURYSTYCZNE NA SPRZEDAŻ

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Kielcach chce sprzedać 2 autobusy turystyczne MAN.

Pojazdy są w bardzo dobrym stanie. Pierwszy z nich: **MAN LION'S COACH L RHC 444 został wyprodukowany w 2011 roku.**

Drugi, autobus turystyczny: **MAN LION'S COACH L jest z 2014 roku.**

Obydwa autobusy mają po 59 miejsc. Są wyposażone w: klimatyzację, kamerę

cofania, kuszetki dla kierowcy, lodówki, telewizory, luki bagażowe, odtwarzanie video, mikrofony, toalety i rozkładane siedzenia.

Pełne ogłoszenie i szczegółowe informacje o pojazdach znaleźć można na www.mpk.kielce.pl.

Oferty cenowe należy składać do dnia 31.08.2022 do godz 13:00 do sekretariatu MPK Sp. z o.o. Dopuszcza się składanie ofert e-mailem: sekretariat@mpk.kielce.pl MPK Sp. z o.o. zastrzega sobie możliwość odstąpienia od sprzedaży ww pojazdów.

PODZIĘKOWANIA



Kierowcy autobusów Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Kielcach bardzo często pomagają pasażerom. Wspierają mieszkańców Kielc w różnych sytuacjach. Każdy z nich przeszedł kursy z zasad udzielania pierwszej pomocy.

Tylko 9 sierpnia, w dwóch przypadkach, kierowcy MPK pomogli osobom, które źle się poczuły.

Kierujący linią 34, wezwał karetkę do pasażera, który zasłabł.

Z kolei kierowca pojazdu linii 27, czekał kilkadziesiąt minut na przyjazd karetki do osoby, która zasłabła na przystanku. Autobus odjechał z 20 minutowym opóźnieniem.

Kierowcy pomagają również m.in. pasażerom, którzy gubią rzeczy.

Kilka tygodni temu, kierowczyni autobusu MPK, skorzystała z kolei z pomocy pasażerki.

Kobieta pomogła kierującej autobusem linii numer 8 w naprawieniu drobnej usterki.

Pani Magdalenie bardzo dziękujemy za pomoc. Pani wsparcie było nieocenione w danej sytuacji.

ZAWSZE PRZESZKADZAŁEM WIELU NIEUCZCIWYM OSOBOM

Z Bogdanem Latosińskim, przewodniczącym Związku Zawodowego Pracowników Transportu Publicznego i przewodniczącym Rady Nadzorczej Kieleckich Autobusów, rozmawiałem o kulisach strajku kierowców sprzed piętnastu lat, wydarzeniach po nim następujących i obecnej sytuacji związanej ze spółką oraz kielecką komunikacją miejską.



fol. A.K.

30 sierpnia będziemy obchodzić piętnastoletnią rocznicę strajku kierowców przeciwko planom dzikiej prywatyzacji MPK Kielce. Kiedy pojawiła się iskra, która spowodowała ten ogień? A mówiąc prościej: od czego to wszystko się zaczęło?

Strajk miał miejsce równo piętnaście lat temu. Trwał osiemnaście dni i walenie przyczynił się do powstania Spółki Pracowniczej Kieleckie Autobusy. Bezpośrednim powodem protestu były plany miasta, dotyczące dzikiej prywatyzacji, bez żadnych gwarancji socjalnych dla pracowników. Firmę chciano oddać francuskiej spółce Veolia, która na podobnej zasadzie przejęła wiele zakładów w Polsce, świadczących usługi dla miast. Nie chcieliśmy, żeby kolejne, strategiczne dla miasta polskie przedsiębiorstwo zostało przekazane obcemu kapitałowi i wiedzieliśmy, że jeśli tak się stanie, to będzie się to wiązało zarówno z pogorszeniem jakości komunikacji miejskiej, jak również warunków socjalnych pracowników.

Wiele razy wspominał Pan, że protesty miały niezwykle dramatyczny

przebieg. Proszę więc o ponowne przybliżenie czytelnikom tego, co wtedy się działo.

Tamte wydarzenia wciąż wzbudzają emocje u wielu pracowników, którzy je pamiętają. Na ulice Kielc nie wyjechał żaden autobus. Czuliśmy wsparcie ze strony mieszkańców Kielc, którzy rozumieli naszą decyzję, a z drugiej strony lekceważącą postawę ówczesnych władz miasta. Doszło do bardzo dramatycznej pacyfikacji protestu w zajezdni autobusowej na Pakoszu, do której wynajęto zewnętrzną firmę ochroniarską, nieprzebiegającą w środkach. Ponadto już wtedy próbowano podzielić załogę. Strajk został wszczęty w wyniku przeprowadzonego wśród pracowników referendum, w którym aż 90% wszystkich głosujących opowiedziało się za strajkiem. Komisja Zakładowa NSZZ „Solidarność” w MPK Kielce przekształciła się w komitet strajkowy, ale liderzy dwóch związków działających w zakładzie, zbrojkotowali protest i nie przystąpili do niego. Dochodziło nawet do prowokacji wewnątrz samego komitetu strajkowego – dyscyplinarnie zwolniono wszystkich członków wraz ze mną, poza tym, który jako jedyny chciał wszczać chuligańskie incydenty, a w kolejnych latach działał przeciwko spółce. Kolejnych dwóch członków komitetu nagle zachorowało. Mimo wszystko nie złamano nas i wyszliśmy z tej batalii zwycięsko.

Nie tylko pracownicy byli przedmiotem ataków. Wielokrotnie dostawało się liderowi strajku, czyli Panu. Niestety, nie pierwszy raz i nie ostatni.

Rzeczywiście już wówczas skupiano się na mojej osobie i w pewnym sensie do chwili obecnej to się nie zmieniło. Ówczesny wojewoda świętokrzyski Grzegorz Banaś przyjechał z tak zwaną „ofertą nie do odrzucenia”, a polegała ona z grubsza na tym, żebym dobrowolnie odszedł z zakładu. Układ biznesowo-towarzyski, który do teraz rządzi w Kielcach, stał za tą propozycją, ponieważ już wtedy uznano mnie za główną przeszkodę w realizacji planu zniszczenia spółki. Oznajmiłem wtedy, że przystanę na nią pod warunkiem, że wojewoda osobiście poinformuje załogę, lecz ten na to nie przystał, bo wiedział, że pracownicy zareagowaliby nerwowo i nie wyraziliby na to zgody.

Jak już Pan wspominał, na szczęście dla pracowników i pasażerów, strajk zakończył się podpisaniem porozumienia z miastem oraz utworzeniem Spółki Pracowniczej. Jakie były kulisy tej decyzji?

Po twardych negocjacjach, w których uczestniczyli na naszą prośbę biskupi kieleccy – świętej pamięci ks. Biskup Kazimierz Ryczan oraz ks. Biskup Marian Florczyk – przedstawiciele miasta powiedzieli nam, że nie dojdzie do likwidacji, jeśli weźmiemy odpowiedzialność za spółkę. Sytuacja komunikacji miejskiej była wtedy naprawdę zła, a tabor znajdował się w opłakanym stanie, ale byliśmy zdeterminowani i przystaliśmy na tę propozycję. I to był przysłowiowy strzał w dziesiątkę. Wierzyłem głęboko, widząc determinację pracowników, podczas tych pamiętnych 18 dni strajku, że nam się uda. I rzeczywiście wyszliśmy z tej batalii zwycięsko, bo wyprowadziliśmy na prostą firmę i wyciągnęliśmy ją z ekonomicznego kryzysu, mimo że związkowcom często zarzuca się nieudolność oraz nieznajomość realiów rynkowych. Tak naprawdę zrobiliśmy więcej niż od nas wymagano. Pierwsza umowa z miastem zobowiązała nas bowiem do dokonania inwestycji o wysokości co najmniej 70 milionów złotych, a zainwestowaliśmy aż 107 milionów złotych i wymieniliśmy cały tabor, choć zapis w tej umowie mówił, że musimy unowocześnić go w 70 procentach. Ponadto załoga zadecydowała, że przez dziesięć lat nie będzie pobierać wypłat z dywidend. To wszystko złożyło się na ostateczne zawrótce przedsiębiorstwa z finansowej przepaści, a zarazem demokratyzację zarządzania przedsiębiorstwem, której pewne osoby i środowiska do chwili obecnej nie mogą zaakceptować.

Skoro więc jesteście demokratycznie zarządzaną Spółką Pracowniczą, to czy oprócz dbania o aspekt finansowo-ekonomiczny funkcjonowania przedsiębiorstwa, kładziecie też nacisk na to, by pracownicy byli odpowiednio wypoczęci?

Oczywiście jest to, że wypoczynek i regeneracja sił są szczególnie ważne w zawodzie kierowcy, który musi być skupiony w trakcie pracy i odpowiada za bezpieczeństwo pasażerów. Dlatego prowadzi-

my ośrodek wypoczynkowy w Rowach, znajdujących się nad polskim morzem, który został wybudowany ze składek załogi w 1981 roku, a funkcjonuje do chwili obecnej. Rocznie korzysta z niego mniej więcej 160 pracowników wraz z rodzinami, co stanowi nieco ponad ¼ całej załogi, która liczy około 600 osób. Ponadto organizowaliśmy cieszące się dużym zainteresowaniem pielgrzymko-wycieczki – na przykład do Ostrej Bramy na Litwie, Medjugorje w Bośni, Luwru we Francji, a także do Jerozolimy i Watykanu przy okazji beatyfikacji i kanonizacji papieża Jana Pawła II. W tych wyjazdach brali udział między innymi: biskup pomocniczy diecezji kieleckiej Marian Florczyk oraz księża Zbigniew Klepacz i Stanisław Langner. Korzystając z okazji, po raz kolejny chciałbym im serdecznie podziękować za duchową opiekę podczas wycieczek.

Mogłoby się wydawać, że po strajku, w końcu będziecie mogli pracować w spokoju. Tak się jednak nie stało. Nowy rozdział w historii firmy przyniósł nowe problemy i nowego prezesa, który okazał się niewypałem.

Niestety powołanie na to stanowisko Marka W. prawie spowodowało to, że to, co nie zostało dokończzone przy okazji strajku, mogło być sfinalizowane w trakcie jego kadencji. Swoimi działaniami doprowadził on niemalże do likwidacji tyle co powstałej Spółki Pracowniczej. Teraz już wiemy, że właśnie taki był cel tych ruchów, a zaproponowanie tej osoby do objęcia fotelu prezesa, które wyszło od przewodniczącego zarządu regionu NSZZ „Solidarność”, było od początku ukierunkowane na to, by nam zaszkodzić. Byliśmy więc blisko likwidacji spółki i wielkiej „kompromitacji”, jednak udało nam się wspólnymi siłami obronić spółkę i zmienić prezesa, dzięki czemu prowokacja się nie udała. Używam tylko pierwszej litery jego nazwiska, bo ostatnio kielecka prokuratura postawiła temu człowiekowi trzy zarzuty w sprawie spółki PKS2, na której szkodę miał działać jako prezes oraz były likwidator, a w konsekwencji doprowadzić do jej upadłości. Marek W. ma stanąć przed sądem i grozi mu nawet do 20 lat więzienia, ponieważ w wyniku jego działań, jak podają kieleckie media, mogło dojść do wyrządzenia szkody o wartości 4,6 milionów złotych. Nie trudno się domyślić, że dla nas przygotowywano podobny scenariusz! Dodać warto, że przy zakładaniu spółki, ówczesny prezes MPK Kielce stał się jednocześnie jednoosobo-



fot. Jarosław Kubalski / Agencja Wyborcza.pl

wym prezesem Spółki Pracowniczej. Było to de facto działanie nielegalne, ale pracownicy szybko wpłacili udziały i w ten sposób zapobiegli dalszemu problemom. Na szczęście, już po jego odejściu atmosfera wokół firmy i kieleckiej komunikacji miejskiej, przez pewien czas się unormowała. Doszło nawet do rewolucyjnych zmian, takich jak budowa mini dworców i buspasów. Był to okres, gdy władze Kielc zrozumiały, że miasto potrzebuje dobrego transportu publicznego i z tą świadomością szły w parze konkretne działania.

Zahaczyliście tu wątek związku zawodowego, więc przenieśmy się teraz naprzód w czasie. Po kilkunastu latach, od tamtych wydarzeń, członkowie komisji zakładowej NSZZ „Solidarność” w MPK Kielce opuścili szeregi związku, w proteście przeciwko działaniom władz regionu? Co konkretnie się stało?

W tym czasie, czyli w 2017 roku, odbywał się przetarg na obsługę kieleckiej komunikacji miejskiej, a my oczywiście musieliśmy mierzyć się z atakami wrogich nam środowisk i części mediów. Załoga wtedy zwróciła się o realną pomoc do świętokrzyskiej „Solidarności”, ale jej pisma i prośby zostały zlekceważone. Zdecydowano się jedynie na takie działania pozorne, jak wizyta w sądzie kilku członków zarządu regionu, przy okazji odbywającego się wówczas procesu, dotyczącego unieważnienia przetargu, jednak absolutnie w niczym to nam nie mogło pomóc. Nastąpił więc bunt załogi MPK Kielce i w konsekwencji masowe odejścia z „Solidarności” oraz powstanie nowej organizacji – Związku Zawodowego Pracowników Transportu Publicznego w Kielcach, której mam zaszczyt przewodniczyć. Tamta sytuacja przelała czarę goryczy, ale na tę decyzjęłożyły się też inne skandaliczne zachowania liderów świętokrzyskiego związku i współpracowników samego przewodniczącego, do których można za-

liczyć między innymi: wyrzucenie emerytów z MPK z siedziby związku, podczas wcześniej zaplanowanego i umówionego spotkania.

W tamtym czasie, już w trakcie pełnienia mandatu Posła na Sejm RP, również odszedł Pan z „hukiem” z „Solidarności”, zarzucając władzom regionu niełojalność. Jak to się stało, że to właśnie związek zawodowy wystawił Pana jako kandydata na Posła, a potem stosunki między wami się popsuły?

Nie zabiegałem o to, żeby zostać posłem, lecz zgodziłem się kandydować, gdy regionalne władze związku mnie o to poprosiły, bo czułem się w obowiązku dostosować do zaleceń związku. Wtedy też wydawało mi się, że jest to forma docenienia mojej wieloletniej pracy dla związku w regionie świętokrzyskim. W zamian, oczekiwałem jednak wsparcia na płaszczyźnie organizacyjnej, ale jak się później okazało, byłem odcinany od związkowców działających w terenie i w świętokrzyskich zakładach pracy. Paradoksalne jest to, że choć moi asystenci społeczni byli też przedstawicielami terenowymi „Solidarności” w poszczególnych powiatach, to nie tylko nie kontaktowali się ze mną, ale też nie zapraszali na różne wydarzenia, które odbywały się w ich miastach i powiatach. I właśnie o to chodziło – bym został odcięty od załogi MPK Kielce oraz struktur terytorialnych związku w województwie. Żeby po kadencji nie miał do czego wrócić, a firma została przejęta. Sądzę, że moja kandydatura nigdy nie miała być formą uhonorowania, lecz pozbycia się mnie i zmylenia mojej czujności, odbieram to jako odwet za odwołanie z funkcji prezesa MPK Marka W.

Wpłynęło to na Pana pracę parlamentarzysty?

W Sejmie ciężko pracowałem, choć przebyłem wtedy ciężką chorobę i byłem nawet hospitalizowany. Pomimo tych przykrych dla mnie wydarzeń, pozostałem do końca kadencji wierny ideałom „Solidarności” i potwierdziłem to konkretnymi działaniami, bo przez całe życie staram się być człowiekiem czynów, a nie póż i frazesów. Podjąłem się w formie interpelacji, zapytań i interwencji wielu inicjatyw propracowniczych, których celem była pomoc osobom zgłaszającym łamanie praw pracowniczych. Zaangażowałem się również w lobbowanie na rzecz wyłączenia tzn. stażowego z najniższego wynagrodzenia, „ustawy autobusowej”,

która prawdopodobnie by nie powstała, gdyby nie moja ciężka praca, przywrócenia praw miejskich miejscowościom z naszego regionu i nie tylko, które utraciły je na skutek represji carskich, a także pomagałem w restrukturyzacji ostrowieckiego PKS i repolonizacji Elektrowni w Połańcu. Lekceważenie ze strony władz regionalnych i krajowych „Solidarności” wyjątkowo mnie bolało, ponieważ niejednokrotnie łamałem dyscyplinę klubową w trakcie głosowań sejmowych, po to by działać w zgodzie z programem i zaleceniami związku. Tak było, gdy jako jedyny parlamentarzysta PiS głosowałem za poprawkami klubu Kukiz15 dotyczącymi emerytur stażowych przy okazji obniżenia wieku emerytalnego oraz wprowadzenia od razu zakazu handlu w każdą niedzielę. Tego właśnie domagała się „Solidarność”, a dla mnie to było świętością, bo wychodzę z założenia, że parlamentarzystą się bywa, a związkowcem jest się zawsze. W „podziękowaniu” związek nawet nie zgodził się na to, żeby o moich inicjatywach informować w Tygodniku „Solidarność”, zresztą na polecenie przewodniczącego Regionu Świętokrzyskiego. Ciągłe spotykały mnie jakieś przykrości – nawet gdy uczestniczyłem w jakichś spotkaniach organizowanych przez związek, to byłem celowo pomijany i upokarzany. Wiem, że nie jestem i nigdy nie byłem człowiekiem z „salonów”, więc z godnością przyjmowałem te upokorzenia. Niestety my związkowcy, w poszczególnych zakładach pracy, jesteśmy wykorzystywani przez władze związku. Wysła się nas do określonych zadań, by potem odstawić na boczny tor, bo służymy jako „mięso armatnie”. Nie miałem więc tak naprawdę wyjścia i musiałem odejść. Również załoga MPK Kielce dostrzegала ten absurd i to także, po części, przyczyniło się do tych masowych rezygnacji z członkostwa w związku. Czarę goryczy przełał wniosek regionu o wysokie odznaczenie państwowe dla byłego pracownika MPK, który nie wziął udziału w strajku Załogi w 2007 roku i ignorował wszelkie inne akcje protestacyjne związku w terenie. Ponadto w okresie PRL-u zwalczał „Solidarność” i był w komitecie założycielskim związku OPZZ, usłużnego wobec władzy i powstałego tylko po to, aby torpedować działania „Solidarności”, a przez prawie cały okres pracy w MPK należał do OPZZ, a więc związek zwalczającego naszą działalność. Ten gest to naplucie w twarz ludziom, którzy w PRL i już w demokratycznej Polsce, walczyli

o powstanie wolnych związków zawodowych oraz poświęcali się temu nie bacząc na konsekwencje! Ponadto dochodziły do mnie słuchy, że odznaczenie tej osoby było formą zadośćuczynienia za działania podejmowane w stosunku do mojej osoby.

Przejdźmy do bieżących wydarzeń, w podobnym stopniu dramatycznych i szkodliwych dla spółki. W zeszłym roku okolicznościach dość skandalicznych z punktu widzenia samych pracowników z zakładem pożegnała się wieloletnia prezes Elżbieta Śreniawska. Wybrała posadę szefowej Mesko, mimo że kilka dni wcześniej została wybrana na prezeskę MPK i deklarowała, że zostanie na tym stanowisku przez kolejną kadencję.

Kilka miesięcy temu sądziłem, że powody odejścia ówczesnej Pani prezes do Mesko były inne, niż te, które dziś wydają mi się najbardziej wiarygodne. Natomiast biorąc pod uwagę posiadaną obecnie wiedzę i informacje zawarte w dokumentach sporządzonych przez niezależnych ekspertów, mogę z całą odpowiedzialnością powiedzieć, że główną przyczyną odejścia byłej Pani Prezes była obawa, że uzupełniona przez przedstawiciela większościowego udziałowca Rada Nadzorcza MPK, może ujawnić wiele nieprawidłowości w zarządzaniu przedsiębiorstwem. Było to więc pewnego rodzaju wyprzedzenie faktów, a jednocześnie wzmocnienie polityczne swojej osoby. Niezależna spółka już przeprowadziła audyt dotyczący tychże nieprawidłowości związanych z niegospodarnością przy zarządzaniu majątkiem firmy, które były dziełem ówczesnej prezes, a także poprzedniego zarządu oraz przekroczeniem uprawnień przez przewodniczącego Rady Nadzorczej. I trzeba przyznać, że obciąża on te osoby druzgocącymi wręcz zarzutami. Wynika z niego, że w latach 2018 do 2020 roku, spółka została narażona na znaczne straty finansowe, na przykład na skutek nieprawidłowości przy zakupie paliwa. Dochodziło oczywiście do wielu innych czynności sprzecznych z prawem, do których zaliczyć trzeba: brak należytego nadzoru właścicielskiego ze strony ówczesnej rady, niekorzystne finansowo dla spółki decyzje przy rozstrzygnięciach przetargów na zakup nowych autobusów, czy też dopuszczenie do przedawnienia zwrotu należnej spółce należności w wysokości 81 tys. euro. Według wstępnych wyliczeń, spółka w latach 2018 – 2020 mogła ponieść straty grubo przekraczające milion zł.



fot. Jarosław Kubalski / Agencja Wyborcza.pl

Mówię to z przykrością, bo Pani Prezes w końcówce swojej kadencji, zniweczyła wiele pozytywnych zmian, które w trakcie całego okresu jej urzędowania udało się nam wspólnie wdrożyć w zakładzie.

Pani Renata Gruszczyńska, która zastąpiła prezes Śreniawską, nie zagrażała na tym stanowisku zbyt długo miejsca. Odeszła na początku tego roku w nie mniej kontrowersyjnej aurze. Przy okazji znów Pana bezpardonowo zaatakowano w mediach społecznościowych. Jak Pan postrzega tamte wydarzenia z perspektywy czasu?

Wyjątkowo perfidny i kłamliwy atak, jaki wtedy nastąpił, był de facto próbą przykrycia tego, że zlecieliśmy, jako przedstawiciele Spółki Pracowniczej w Radzie Nadzorczej MPK, przeprowadzenie kontroli w spółce i przygotowanie raportu. Wówczas już było wiadomo, że gdy dojdzie do kontroli przez niezależnych ekspertów to raport może być druzgocący! Rada Nadzorcza uchwałą zobowiązała zarząd do tego, by złożyć wniosek o przeprowadzenie audytu, lecz członkowie zarządu to blokowali. Chciano się więc mnie pozbyć, żeby utracić raport i nie dopuścić do upublicznienia znajdujących się w nim informacji, które obciążają pewną grupę ludzi. To było prawdziwym powodem styczniowego puczu i brutalnych ataków na mnie w mediach lokalnych oraz na portalach społecznościowych. Były to przemyślane, uzgodnione i skoordynowane działania, mające na celu zaszczucie mojej osoby. Szokujące dla mnie były działania ówczesnego przewodniczącego Rady Nadzorczej MPK oraz przedstawiciela mniejszościowego udziałowca. Nawoływano również do tego, bym podał się do dymisji z funkcji przewodniczącego Rady Nadzorczej KASP, czyli Spółki Pracowniczej, posiadającej pakiet większościowy udziałów

w MPK, której przedstawiciele domagali się wyjaśnień w związku z docierającymi do nas informacjami mogącymi świadczyć o niegospodarności. Chciano też, abym nie pełnił już funkcji przewodniczącego związku, tak jak w 2007 roku, gdy odbywał się strajk, choć przecież zostałem wybrany w demokratycznych i tajnych wyborach głosami pracowników należących do związku zawodowego. I znów tylko dzięki determinacji pracowników, prowokacja nie przyniosła oczekiwanego efektu. Zresztą sama Gruszczyńska nieoficjalnie przyznała, że nie wytrzymałaby psychicznie takich ataków, jakich ja doświadczyłem, a przecież to ona była ich główną autorką. Teraz już wiemy, że Pani Gruszczyńska była tak naprawdę osobą podstawioną, która przyszła wykonać określone zadanie polegające na zdyskredytowaniu mojej osoby, podważeniu wśród Kielczan wiarygodności Spółki Pracowniczej, skłóceniu, a tym samym doprowadzeniu do podziałów wśród pracowników oraz przede wszystkim niedopuszczeniu do ujawnienia nieprawidłowości, które miały miejsce w spółce w latach 2018 – 2020r.. Dlatego też Pani Gruszczyńska była urlopowana w poprzednim zakładzie pracy, gdyż miała zabezpieczenie w przypadku niepowodzenia tej ohydnej prowokacji. Z posiadanej obecnie wiedzy wiem, że Pani Gruszczyńska od pewnego czasu była dogadana z byłą prezes MPK Kielce oraz z byłym prezesem Kieleckich Autobusów. Oczywiście niedługo raport zostanie upubliczniony, a my będziemy w związku z tym decydować się na kolejne kroki. Warto też nadmienić, że obecnie mamy do czynienia z niespotykaną wcześniej liczbą kontroli autobusów MPK Kielce, prowadzonych przez funkcjonariuszy Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Kielcach, która powoduje dodatkowe znaczne opóźnienia autobusów i tak już kursujących w godzinach szczytu na opóźnieniach spowodowanych występującymi remontami ulic. Pewnie jest to tylko zbieg okoliczności i nie ma nic wspólnego z wydarzeniami, które miały miejsce w styczniu tego roku. Podsumowując, od strajku minęło już 15 lat, a i tak nieustannie podejmowane są działania wymierzone w spółkę, pracowników oraz w moją osobę.

Ostatnio wspominał Pan też, że w Kielcach nie ma teraz dobrej atmosfery wokół spółki i pewnym wysoko postawionym ludziom nie zależy na tym, żeby działać na rzecz poprawy jakości

transportu publicznego w stolicy województwa świętokrzyskiego.

Od pewnego czasu znów można zaobserwować, że jako Spółka Pracownicza nie jesteśmy akceptowani i nie możemy liczyć na żadne wsparcie, mimo że w trakcie pandemii na skutek cięcia połączeń autobusowych ponieśliśmy znaczne straty finansowe i poczyniliśmy w ostatnich latach dużo ważnych inwestycji. Wiele miast wspiera lokalnych przewoźników, a u nas nie dość, że brakuje jakiegokolwiek pomocy, to jeszcze się nam próbuje zaszkodzić. I dzieje się to, pomimo tego, że zainwestowaliśmy własne środki w zakup pojazdów niskoemisyjnych, a wcale nie mieliśmy takiego obowiązku jako przewoźnik. Co więcej, w Polsce takie zakupy są dokonywane przez władze miejskie, a ich finansowanie w 85% pochodzi z środków unijnych, jednak tak nie jest w naszym mieście. W sumie, tylko w ostatnich miesiącach, kupiliśmy aż 18 nowoczesnych autobusów, w tym 5 z nich jest niskoemisyjnych. Mimo tak dużego wysiłku załogi i zakupu dużo droższych od tradycyjnych autobusów niskoemisyjnych, miasto nie chce umorzyć nam kar nakładanych na spółkę z tytułu, nie zawinionej przez nas, opóźnionej o kilkanaście miesięcy, wprowadzenia tych autobusów do ruchu. Mimo wielu występujących problemów wyremontowaliśmy również, bez finansowania zewnętrznego, budynek socjalny, pokoje przeznaczone na hotel dla kierowców i warsztaty szkoleniowe dla młodych mechaników oraz kierowców. Informujemy władze miasta o swoich problemach, lecz te zdają się być głuche na nasze nawoływania, choć formalnie miasto jest współwłaścicielem MPK. Mamy choćby problem ze znalezieniem na rynku części zamiennych do wszystkich typów autobusów, szczególnie części do autobusów hybrydowych kupionych przez miasto, które są zresztą niezwykle awaryjne. Mimo, że mamy XXI wiek i wiele inwestycji prowadzonych przez miasto jest finansowanych ze środków zewnętrznych, to w dalszym ciągu mamy ogromne problemy w zapewnieniu kierowcom zaplecza socjalnego na pętlach autobusowych. Czy osoby odpowiedzialne w mieście za budowę infrastruktury drogowej nie mogą zrozumieć, że kierowca to osoba, która ma potrzeby jak każdy inny człowiek, płaci podatki i ma prawo wymagać traktowania go po ludzku? Zaniedbana jest też infrastruktura transportowa – od lat nie powstają nowe buspasy, a te które są, wymagają pilnego remontu. Poruszanie się po nich

przypomina przysłowiową jazdę po kartoflisku. Powstaje w mieście wiele kilometrów ścieżek rowerowych, a transport publiczny z którego korzysta większa część mieszkańców miasta boryka się z ogromnymi problemami, autobusy w godzinach szczytu nie mogą przebić się przez centrum miasta i generują ogromne opóźnienia. W czasie remontów ulic, nie stwarza się wzorem innych miast, alternatywy dla transportu publicznego. W jaki sposób można zachęcić mieszkańców do korzystania z transportu publicznego, skoro autobus ma dużo większe problemy z przejazdem, niż samochód osobowy? Tylko sprawnie poruszające się po mieście autobusy spowodują, że mieszkańcy będą nimi jeździć.

30 sierpnia będziecie świętować piętnastą rocznicę powstania spółki, a dzień później odbędzie się walne zgromadzenie udziałowców spółki. Może Pan uchylić rąbka tajemnicy, czego będzie ono dotyczyć?

To będzie bardzo ważne spotkanie, ponieważ w jego trakcie dokonamy podsumowania tych ostatnich piętnastu lat i zdecydujemy o dalszym losie Spółki Pracowniczej. Nie ukrywamy, że nasza sytuacja jest trudna, a frustracja i rozżalenie, jakie narastają wśród załogi, w związku z niedawnymi wydarzeniami przypominają te emocje, które pojawiły się u pracowników w czasie strajku. Oby nie stało się najgorsze, bo Kielczanie zasługują na komunikację miejską najlepszej jakości. Przy okazji tej rocznicy chciałbym podziękować wszystkim Kielczanom i osobom związanym z naszym regionem, które przez te wszystkie lata nam dodawały otuchy i wspierały nas, gdy byliśmy atakowani. Dziękuję zwykłym pasażerom ślącym do nas wyrazy poparcia, biskupowi Marianowi Florczykowi, na którego zawsze możemy liczyć, bo udziela nam tak potrzebnego wsparcia duchowego, ówczesnym władzom Kielc oraz radnym, którzy w 2007 roku nam zaufali i powierzyli misję tworzenia Spółki Pracowniczej. Dziękuję załodze, bez której oparcia nie dałbym rady przejść przez te wszystkie perturbacje i stawić czoła atakom, niejednokrotnie bardzo wyczerpującym psychicznie. Co oczywiste, również Spółka Pracownicza, nie miałaby racji bytu bez odwagi i siły pracowników. Życzę nam wszystkim, by tej siły nie zabrakło w kolejnych piętnastu latach.

Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał Bartosz Oszczepalski

ZAPRASZAMY NA KONCERT

Polecamy uwadze czytelników „Pasażera” kolejny już XIX Koncert Charytatywny, z którego dochód przeznaczony zostanie na spełnienie marzeń chorych onkologicznie dzieci. Koncert współorganizowany przez Wojewódzki Szpital Zespolony w Kielcach odbędzie się 2 września, w amfiteatrze Kadzielnia w Kielcach.

Gwiazdami tegorocznego wydarzenia będą: Cleo, Sarsa i Vito Bambino.

W trakcie koncertu – tak jak w latach poprzednich – spełnione zostaną życzenia kilkorga dzieci leczonych w Oddziale Onkologii i Hematologii Wojewódzkiego Szpitala Zespolonego w Kielcach.

To jedyny taki oddział w regionie świętokrzyskim. Na koncert zapraszamy 2 września, o godzinie 19.30, do amfiteatru Kadzielnia w Kielcach.



Sarsa **VITO BAMBINO** **CLEO**

SUPER KONCERT Z GWIAZDAMI **2.09.2022** godz. 19.30
SPEŁNIAMY MARZENIA DZIECI CHORYCH ONKOLOGICZNIE
XIX WIELKI KONCERT CHARYTATYWNY 2022
AMFITEATR KADZIELNIA

REKLAMA



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: 8.00 - 16.00, sobota: 8.00 - 14.00

tel. 41 345-24-21 wew. 325