



PASAŻER

BIULETYN KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KIELCACH

NR 109 / WRZESIEŃ / 2023
MAGAZYN BEZPŁATNY



**CZY KIELECKIE SALONY
POZBĘDĄ SIĘ „BĘKARTA”?
TRWA WOJNA O MPK!**

4
AKTUALNOŚCI

Nowy Zarząd
MPK

4
AKTUALNOŚCI

Wrześniowe
rozkłady jazdy

5
AKTUALNOŚCI

Remonty dróg
w centrum Kielc

8
TEMAT NUMERU

Wywiad z Bogdanem
Latosińskim

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!

Niezwykle miło mi zaprosić Państwa do lektury wrześniowego „Pasażera”. W numerze prezentujemy nowe władze MPK. Informujemy o zakupach kolejnych autobusów, remontach dróg i zmianach w rozkładach w komunikacji miejskiej w Kielcach. Są one wynikiem m.in. wkroczenia na rynek kielecki zewnętrznego przewoźnika.

Zachęcamy również do przeczytania wywiadu z Bogdanem Latosińskim, który w szczerej rozmowie opowiedział między innymi o atakach na spółkę pracowniczą oraz sytuacji w kieleckim transporcie publicznym.

Janusz Koza

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

ZMIANY WE WŁADZACH MPK

04

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Kielcach ma dwuosobowy zarząd. Nastąpiła również zmiana na stanowisku prezesa. Funkcję tę od 4 września pełni Janusz Koza. Członkiem zarządu MPK, dyrektorem do spraw zarządzania flotą został Jerzy Met, zajmujący również stanowisko prezesa KASP.



foto. A.K.

Janusz Koza
Prezes MPK w Kielcach



foto. A.K.

Jerzy Met
Członek Zarządu MPK,
dyrektorem do spraw zarządzania flotą.

Bogdan Latosiński, przewodniczący Rady Nadzorczej KASP wyjaśnia, że od 2 lat rozważano przywrócenie dwuosobowego zarządu.

Wyniki audytu, zalecenia pokontrolne, skłoniły właściciela większościowego, jakim jest spółka pracownicza – KASP, do

uszczelnienia systemu organizacyjnego w spółce, między innymi przez wprowadzenie dwuosobowego zarządu. Zmiany mają na celu poprawę efektywności w zarządzaniu spółką. Do pracy w zarządzie MPK został delegowany Jerzy Met – prezes KASP.

Wieloletni pracownik MPK, który przeszedł wszystkie szczeble kariery zawodowej, od pracownika fizycznego, przez średni personel, stanowisko kierownicze po funkcję prezesa Kieleckich Autobusów Spółki Pracowniczej.

Jerzy Met został członkiem zarządu MPK i jednocześnie dyrektorem do spraw zarządzania flotą.

Ze względu na rezygnację ze stanowiska Zbigniewa Pięknego, podyktowaną względami zdrowotnymi, 4 września Rada Nadzorcza powołała na stanowisko prezesa MPK Janusza Kozę.

Nowy szef spółki ma bogate doświadczenie menedżerskie. Był Sekretarzem Miasta, Pełnomocnikiem Prezydenta Kielce ds. organizacji i zarządzania oraz dyrektorem Wydziału w Urzędzie Miasta w Kielcach. Zasiadał na stanowisku Dyrektora Generalnego w Świętokrzyskim Urzędzie Wojewódzkim i Dyrektora ds. Operacyjnych w Uzdrowisku "Busko-Zdrój" S.A. Był również Posłem I i II Kadencji Sejmu RP, a obecnie jest Radnym Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego. W ostatnim czasie pracował jako Sekretarz Miasta Starachowice i Główny Specjalista w Urzędzie Miejskim w Starachowicach. Bogdan Latosiński podkreśla, że wszystkie zmiany wprowadzane są po audycie i są zgodne z zaleceniami pokontrolnymi, ale decyzje są również podyktowane ostatnimi wydarzeniami związanymi z funkcjonowaniem MPK, a w szczególności, zachowaniami miasta, czyli mniejszościowego udziałowca w spółce i jednocześnie organizatora transportu publicznego w Kielcach.

– Przypomnijmy, że przedstawiciele miasta próbowali zablokować przeprowadzenie audytu, a ostatnio podejmują działania, które noszą znamiona „szkodliwych”, w tym można wymienić bardzo szkodliwy ruch, taki jak zorganizowanie debaty na temat przyszłości komunikacji, w tym funkcjonowania MPK, bez udziału przedstawiciela większościowego udziałowca – informuje Bogdan Latosiński, który dodaje, że właściciel mniejszościowy odmówił nawet spotkania z większościowym. Takie zachowanie przewodniczący Rady Nadzorczej KASP nazywa „kuriozalnym”, „niespotykanym”, które wskazuje, że obecna forma organizacyjna MPK jest

dla miasta jak „kula u nogi” i tym samym władze Kielce podważają sens funkcjonowania MPK, jako podmiotu, z rozdrobionym kapitałem pracowniczym.

– Kolejnym potwierdzeniem działań wymierzonych w spółkę pracowniczą, było wystąpienie na sesji, 20 lipca przedstawiciela miasta w Radzie Nadzorczej MPK – mecenasa Piotra Roguli, którego wypowiedź oparta była na wielu nieprawdziwych tezach, wprowadziła w błąd radnych, była w dużej mierze nieprawdziwa i szkodząca spółce – przypomina przewodniczący Latosiński, który przytacza słowa radnej Katarzyny Zapały, która jednoznacznie podsumowała stosunek obecnej większości Rady Miasta do MPK Kielce i do spółki pracowniczej, nazywając je „niechcianym bękartem”, którego od lat władze chcą się pozbyć.

– Te słowa załoga odebrała jednoznacznie, że część radnych która została też wybrana głosami pracowników MPK – jednocześnie mieszkańców Kielce, działa przeciwko miastu i przeciwko jego mieszkańcom. Samorząd, który powinien wspierać i służyć pomiotom gospodarczym – zwłaszcza, że wykonujemy na rzecz miasta tak znamioną i ważną usługę jak transport publiczny – określa nas, że jesteśmy niechcianym bękartem – komentuje Bogdan Latosiński.

WRZEŚNIOWE ZMIANY ROZKŁADÓW JAZDY

Duże zmiany na liniach autobusowych wprowadził od 1 września Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach. Część linii przejął nowy przewoźnik BP Tour

Nowe, powakacyjne rozkłady jazdy obowiązują dla autobusów **linii: 8, 25, 30, 34, 35, 46, 53.**

Według powakacyjnych rozkładów jazdy pojadą również autobusy **linii: 13, 102 oraz 107** obsługiwane przez nowego operatora BP Tour.

Przywrócone do stanu sprzed wakacji zostały kursy **linii F oraz Z.** Autobusy będą dojeżdżały do cmentarza w Cedzynie bez dojazdu do zalewu w Cedzynie.

Poza tym, w związku z zakończeniem remontu ulicy Karłowickiej przywrócone zostało kursowanie autobusów **linii 108** (obsługiwanej od września przez

REMONTY ULIC W CENTRUM KIELC

W sierpniu, w Kielcach rozpoczęła się realizacja dużego projektu, w ramach którego zmodernizowane zostanie 13 ulic w Śródmieściu. W pierwszej kolejności, przebudowywane są aleja IX Wieków Kielc oraz ulica Śniadeckich.



fol. A.K.

– W tej chwili, wykonawca przeprowadza na IX Wieków frezowanie starych nawierzchni i układa nowe warstwy bitumiczne – wyjaśnia Jarosław Skrzydło, rzecznik MZD. Z tego powodu, zamknięta jest jedna jezdnia, a w połowie miesiąca planowane jest przepięcie ruchu i przesunięcie robót na drugą część drogi. Rzecznik zapowiada, że prace na alei IX Wieków Kielc, jeśli pozwoli na to pogoda, zakończą się w tym roku.

Podobny zakres robót jest realizowany na ulicy Śniadeckich (odcinek pomiędzy ulicą Proszą i Seminaryjską), gdzie trwa frezowanie i prace brukarskie, związane z układaniem krawężników.

Jarosław Skrzydło zapowiada, że w październiku roboty budowane obejmą kolejne dwie ulice w centrum Kielc : Nowy Świat oraz Żółtą. Z kolei w listopadzie,



wykonawca wejdzie z pracami na ulicę bp. Kaczmarka oraz krótszy fragment ulicy Śniadeckich, od Placu Wolności do ulicy Seminaryjskiej.

Jednym z celów projektu dotyczącego przebudowy 13 ulic w ścisłym centrum Kielc jest zwiększenie funkcjonalności dróg i poprawa dostępności do centrum, w tym znajdujących się tu: szkół, uczelni i urzędów. Docelowo, na ulicach Seminaryjskiej i Paderewskiego pojawią się nowe przystanki komunikacji miejskiej, powstaną drogi dla rowerów, po północnej stronie al. IX Wieków Kielc oraz na fragmencie ul. bp. Kaczmarka i Seminaryjskiej, a na ul. Głowackiego i Śniadeckich kontratruch rowerowy.

Na ulicach będzie wymielenie. W niektórych miejscach, przewidziano bezwykopową renowację kanałów deszczowych.

Na części ulic, planowane są niewielkie prace, takie jak ułożenie jedynie nakładek bitumicznych i przebudowanie chodników. Tak będzie np. na ulicy Żółtej, Panoamicznej, Równej czy Solnej.

Z kolei, na innych ulicach, zmiany będą bardzo duże. Ulica Głowackiego, po modernizacji, będzie zbliżona wyglądem do ulicy Mickiewicza, a ulica Silniczna, do ulicy Cichej.

Przy pracach projektowych, istniejący drzewostan został praktycznie w całości zachowany, w niektórych miejscach (m.in.: na ulicy Paderewskiego i Żeromskiego) przewidziano ponadto posadzenie nowych drzew i krzewów.

Jarosław Skrzydło przypomina również o trwającym remoncie na ulicy Wojska Polskiego, od ronda Czwartaków do granicy miasta. – Są tam w tej chwili układane nowe nawierzchnie na nowo zbudowanych jezdniach, od ulicy Kleckiej do Chabrowej. Trwają też intensywne prace w rejonie pętli na Bukówce i przy budowie parkingów – podsumowuje rzecznik, który dodaje, że koniec tej inwestycji planowany jest na połowę grudnia bieżącego roku.



fol. A.K.



fol. A.K.

BP Tour) oraz linii 28 – tu ustalone zostały nowe rozkłady jazdy.

Zmianie uległy również rozkład jazdy linii 18, ze względu na wydłużenie trasy przejazdu wybranych kursów z miejscowości Micigózd do Promnika.

Linie: 4, 5, 21, 24, 36, 103, 114 – jak informuje ZTM – będą przywracane do przedwakacyjnych rozkładów jazdy we wrześniu, co jest związane z uruchamianiem kolejnych linii przez nowego operatora BP Tour.

Autobusy linii studenckiej 104 będą przywrócone od 2 października, wraz z powrotem studentów na uczelnię.

Bogdan Latosiński, przewodniczący Rady Nadzorczej KASP zwraca uwagę, że po wprowadzeniu na rynek nowego przewoźnika, co było podyktowane względami politycznymi i wymagało dołożenia przez miasto do przetargu 8, 5 mln złotych, nie udało się przywrócić wszystkich autobusów. Mimo, że zapotrzebowanie na pojazdy, ze względu chociażby na dwa roczniki uczniów, jest dużo większe niż przed wakacjami.

– Są inne rozkłady na wielu liniach, ze względu na to, że nowy przewoźnik nie jest przygotowany w 100 procentach do obsługi. Nie mógł być do tego przygotowany, a my ostrzegaliśmy przed tym – zwraca uwagę przewodniczący.

Jak informuje BP Tour, docelowo ma obsługiwać 12 linii, ale na razie był w stanie zabezpieczyć 4.

MPK – mimo, że to inny podmiot wygrał przetarg – zlecono obsługę części linii unijnych.

– Widać kolejny ciąg działań politycznych, takich jak cała procedura przetargowa, jak również sam fakt (zwleknięcia) z podpisaniem umowy oraz narzucenie na nas od 1 września dodatkowych zadań, które powinien realizować nowy przewoźnik, który jeździ za stawkę ponad 3 złote większą z wozokilometra niż my – podsumowuje Bogdan Latosiński.

APEL DO PASAŻERÓW

W związku z trwającymi remontami ulic w mieście, przepraszamy Pasażerów za duże opóźnienia na wielu liniach komunikacyjnych.

Podkreślamy, że nasi kierowcy, mimo starań nie mają na to wpływu i nie są w stanie ominąć korków na ulicach Kielc. Prosimy Pasażerów o wyrozumiałość.

06

Kierowcy autobusów pracują w ogromnym stresie, często przez wiele, nawet 10 godzin, prowadzą autobusy, które są dużymi pojazdami. Kierowanie w korkach, na remontowanych ulicach jest bardzo trudne.

W pełni rozumiemy frustracje Pasażerów, ale prosimy o wyrozumiałość i zrozumienie dla kierowców.



Ponad 750 tysięcy złotych musiało zapłacić Zarządowi Transportu Miejskiego w Kielcach, MPK za ostatni kwartał. Była to konsekwencja waloryzacji stawki, spowodowanej spadkiem cen.

OKIEM KIEROWCY. TROCHE HISTORII



Autobus miejski to pojazd, który stanowi nieodłączny element naszego codziennego życia. Dojeżdżamy nim do pracy, szkoły, na zakupy, jedziemy nim na wycieczkę. Skąd wzięły się te pojazdy?

Historia komunikacji miejskiej jest bardzo długa i zaczyna się jeszcze przed naszą erą. Już w starożytnych miastach istniały specjalne pojazdy, które przewoziły ludzi z jednego miejsca do drugiego. W Rzymie były to na przykład rydwanowe taksówki, nazywane „bigami”, a w Konstantynopolu – zaprzęgi złożone z kilku osłów. Przed XIX wiekiem, poprzednikami autobusów w drogowym transporcie pasażerskim były dyliżanse i omnibusy ciągnięte przez konie. W niektórych krajach (Wielka Brytania i Francja), już w XIX wieku rozpowszechniły się także omnibusy o napędzie parowym, jednak konieczność wożenia dużych zapasów, wody oraz paliwa, nie sprzyjały rozwojowi konstrukcji tych pojazdów. Pierwsze, spalinowe autobusy pojawiły się na ulicach polskich miast w pierwszych latach XX wieku. Były to w większości inicjatywy pierwszych, prywatnych przedsiębiorców i stanowiły raczej ciekawostkę niż stały element ulic. Najwięcej było ich na terenie Pomorza i obsługiwały głównie turystów. Pierwsze próby wprowadze-

nia miejskiej komunikacji autobusowej podjęto w Warszawie. Zgodę na przetestowanie ich na ulicach Warszawy, wydał car w 1909 roku. Pomysł okazał się zbyt ambitny – pojazdy były prawie cały czas w ruchu i często się psuły. W Polsce, pierwsze autobusy budowano w okresie międzywojennym, w zakładach Ursus. Były to niewielkie pojazdy na podwoziu lekkiej ciężarówki, nienadające się do obsługi większych miejscowości. Ze względu na ograniczenia importowe, powstające wówczas firmy autobusowe, zmuszone były sprowadzać z krajów zachodnich, duże podwozia autobusowe i budować karoserie we własnym zakresie. Po 1945, na potrzeby produkcji autobusów, władze postanowiły rozwinąć dwa duże zakłady: w Jelczu i Sanoku. W Jelczu, budowano autobusy miejskie i pojazdy na licencji zagranicznej (czechosłowacka Škoda 706, później francuski Berliet, opracowano także hybrydę francuskiego nadwozia, z węgierskim podwoziem Ikarusa 260). Sanocka wytwórnia wyspecjalizowała się w midibusach (kolejne wersje autobusów San, później bardzo udany Autosan H9), przeznaczonych na trasy dalekobieżne. Z początkiem lat 50., firmy włoskie – FIAT i Viberti – oraz niemieckie – Henschel – inicjują budowę autobusów przegubowych. Mogły być one początkowo wykonywane w oparciu o autobusy z silnikiem z przodu lub podpodłogowym, ze względu na konieczność stosowania wleczzonej przyczepy, czyli drugiego członu. Silnik podpodłogowy był np. montowany w popularnych u nas autobusach Ikarus 280. Powodowało to jednak podniesienie podłogi, podczas, gdy od lat, trwały próby obniżenia podłogi autobusów miejskich. Z kolei zastosowanie silnika z tyłu – dla obniżenia podłogi – uniemożliwiało budowanie autobusów przegubowych, w oparciu o dany model. Dopiero skonstruowanie przez firmę Mercedes-Benz mechanizmu przeciw wężykowaniu, umożliwiło zastosowanie przyczep pchających, z silnikiem umieszczonym z tyłu pojazdu, i powstanie członowych autobusów niskopodłogowych. Największą polską marką autobusów jest Solaris, fabryka produkująca nowoczesne autobusy podmiejskie, miejskie i turystyczne, powstała na bazie istniejącej wcześniej montowni firmy Neoplan. W Polsce swoją działalność prowadzi także firma MAN, specjalizująca się w produkcji autobusów miejskich, które będą jeszcze przez wiele lat jednym z naszych ulubionych środków transportu, także to jeszcze nie koniec historii ich rozwoju. A więc szerokości....

MPK KUPUJE KOLEJNE AUTOBUSY

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Kielcach podpisało umowę na zakup kolejnych, 9 autobusów marki MAN, produkowanych w Starachowicach.



fot. A.K.

Pojazdy mają dotrzeć do Kielc w pierwszym kwartale 2024 roku. Cztery z nich to przegubowe, 18-metrowe autobusy MEGA, a pięć to 12-metrowe standardowe MAXI.

Wszystkie autobusy będą wyposażone w nowoczesne, niskoemisyjne i spełniające normę Euro 6 silniki diesla.

Będzie to kolejny, opiewający na prawie 16 milionów złotych zakup, finansowany w całości ze środków własnych spółki. Tak jak i zakupy wcześniejszych Manów.



fot. A.K.

REMONT DWORCA PKP JESZCZE POTRWA

Przedstawiciele kolei zapowiadają w kieleckim mediach, że dworzec PKP w Kielcach, po remoncie, zostanie otwarty dla podróżnych pod koniec 2023 roku.

Wykonawca zakończył szklenie fasady dworca od strony peronów i miasta. Na szczycie budynku nad wejściem głównym zamontowano podświetlany napis Kielce Główne. Oficjalna nazwa stacji zacznie funkcjonować od grudnia tego roku, wraz ze zmianą rozkładu jazdy. Wewnątrz dworca ułożone będą nowe posadzki. Zamontowano cztery windy. Wnętrze budynku zostało poddane całkowitej modernizacji, usunięto szereg ścian konstrukcyjnych i wykonano nowe słupy żelbetonowe.

W obrębie reprezentacyjnego holu, zlokalizowane będą: kasy, toalety, centrum obsługi pasażera, poczekalnie, a także sklepy i inne lokale komercyjne.

Na pierwszym piętrze będą znajdować się: pomieszczenia administracji dworca, a także m.in. wynajmowane biura – jednym z najemców ma być Urząd Miasta. Na drugim piętrze znajdą się pomieszczenia Polregio oraz Straż Ochrony Kolei. Lokale w skrzydłach bocznych będą przeznaczone pod wynajem dla komercyjnych klientów.



OŚWIADCZENIE

Oświadczenie Jerzego Meta – członka zarządu MPK Kielce, w sprawie zarzutów dotyczących rzekomego niedbalstwa przy serwisowaniu autobusów przekazanych BP Tour

W obiegu publicznym pojawiły się obrzydliwe insynuacje i sugestie, jakoby MPK miało specjalnie doprowadzić do usterek w tych pojazdach. Za haniebne uważamy to, że tego typu plotki rozpowiadały również osoby publiczne i rozpoznawalne w Kielcach.

Przypominamy o tym, że mechanicy Solarisa orzekli, iż przyczyną awarii była czysto eksploatacyjna i nie doszukali się oni celowego działania, które mogło doprowadzić do samozapłonu w obu autobusach. Informacje te potwierdził również Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach. Jak się można było domyślać, niektóre media rozpowszechniające te plotki godzące w dobre imię firmy, jak również administratorzy portali w mediach społecznościowych, do tej pory nie zdemontowali fałszywych informacji powielanych na swoich kanałach i nie przeprosili pracowników MPK Kielce. Ocena tych działań pozostawiamy Państwu i uprzejmie zachęcamy do udostępniania tego oświadczenia



Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o. (MPK)
ul. Jagiellońska 82, 26-734 Kielce, NIP 899-16-03-030
REGON: 204498982, KRS: 000042222
Kontakt:
Tel.: (+48 41) 345 24 21 www.201 autobusat
Faks: (+48 41) 345 24 20
e-mail: p@mpk.kielce.pl, biuro@mpk.kielce.pl
www.mpk.kielce.pl

Kielce, dnia 31.08.2022 r.

Oświadczenie

Nawiązując do wydarzeń z ostatnich dni, pożarów dwóch autobusów na drodze krajowej nr 7 w okolicach Kielc, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Kielcach przedstawia Państwu stanowisko w tej sprawie.

W pierwszych dniach lipca 2023 roku firma MPK Kielce rozpoczęło procedurę przekazania 40 szt. autobusów realizujących kontrakty tzw popularnie unijnym. Zgodnie z wytycznymi jakie otrzymaliśmy od ZTM w Kielcach, pomimo braku takich zapisów w umowie, proces przekazywania autobusów był podzielony na dwa etapy. Każdy etap był nadzorowany przez specjalnie powołaną komisję, w skład, której wchodził pracownicy ZTM oraz MPK. Pierwszy etap miał na celu sprawdzenie prawidłowego działania takich elementów wyposażenia jak kasowniki, tablice, sprawność klimatyzacji, szyberdachów jak również wizualnego stanu autobusów. Kolejnym etapem były przeglądy techniczne samochodów wykonywane w niezależnej stacji kontroli pojazdów, która została wskazana przez ZTM w Kielcach. Pojazdy przeszły wszystkie wskazane przez organizatora transportu przeglądy oraz zalecenia stacji kontroli pojazdów zostały wykonane i zatwierdzone stosownymi wpisami w CEPIK. Otrzymałmyśmy dokumentację zdawczo-odbiorczą oraz fotograficzną 40 pojazdów. Ostatnie autobusy oddane były w połowie miesiąca lipca.

Data ustania odpowiedzialności MPK Kielce za stan autobusów jest dzień przekazania ostatniego pojazdu właścicielowi czyli miastu Kielce. Autobusy w pierwszej wersji ustatków miały oczekiwać na nowego użytkownika na naszej bazie. Jednak decyzja została zmieniona, autobusy zgodnie z zaleceniem ZTM zostały odprowadzone na dworzec autobusów przy ul. Czarnowskiej w Kielcach. Nadmieniamy, że przez 14 lat eksploatowaliśmy, serwisowaliśmy bez żadnych nadzwyczajnych problemów, 40 oddanych nam w użytkowanie pojazdów. Priorytetem zawsze jest i będzie bezpieczeństwo przewożonych pasażerów oraz stan techniczny wszystkich autobusów użytkowanych przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Kielcach.

CZŁONEK ZARZĄDU
Jerzy Met

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Kielcach, 25-734 Kielce, ul. Jagiellońska 82, wpisana do Sądzie Rejestrowym Krajowym Krajowy Rejestr Sądowy w Kielcach, NIP: 899-16-03-030, REGON: 204498982, KRS: 000042222, www.mpk.kielce.pl, Kapitał zakładowy: 16 000 000 zł opłacony w całości, Kancelaria: Biuro Działu Nieruchomości SA, Nr 13160/002/2006/0048/2017/0101, www.krajowy.rejestry.gov.pl

MPK SOLĄ W OKU SALONÓW

Bogdan Latosiński, przewodniczący Rady Nadzorczej Kieleckich Autobusów, wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej MPK Kielce oraz przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Transportu Publicznego w Kielcach, opowiedział o atakach na spółkę pracowniczą, sytuacji w kieleckim transporcie publicznym i swojej przeszłości w „Solidarności”.

08



PAMIĘĆ O STRAJKU WCIĄŻ ŻYWA

Niedawno minęła już 16 rocznica strajku kierowców w Kielcach. Tamten protest zakończył się sukcesem i utworzeniem spółki pracowniczej. Jak Pan go ocenia po tak długim czasie?

Dla nas ta data jest wciąż żywa. Tamten protest był wielkim zwycięstwem pracowników, którzy solidarnie walczyli o swoje miejsca pracy, bo przypominam, że aż 100 procent kierowców wzięło w nim udział. I to właśnie dzięki tej solidarności i determinacji udało się przetrwać te 18 dni, w tym różne dramatyczne etapy strajku, wliczając w to pacyfikację zajezdni na Pakoszu. Istotne jest to, że ten czas nie został zmarnowany. Po zakończonym strajku wzięliśmy sprawy w swoje ręce, założyliśmy spółkę pracowniczą, w której to zatrudnieni decydują o działaniach swojej firmy. Po 16 latach możemy z dumą powiedzieć, że udało nam się przetrwać dekadę, w czasie której doko-

nywaliśmy inwestycji, dbaliśmy o zdrową kondycję finansową przedsiębiorstwa i podwyższaliśmy wynagrodzenia. Zadaliśmy kłam narracji, że robotnik może być jedynie trybikiem w maszynie.

Gdy trwał protest w 2007 roku, wraz z wieloma innymi pracownikami był Pan członkiem „Solidarności”. Kilka lat temu jednak odszedł Pan ze swojego macierzystego związku i założył Związek Zawodowy Pracowników Transportu Publicznego. Nie żałuje Pan, że wasze drogi się rozeszły?

Zostałem fatalnie potraktowany przez władze świętokrzyskiej „Solidarności”, zatem nie miałem wyjścia i musiałem opuścić organizację. Już gdy byłem posłem, odcięto mnie od lokalnych struktur „Solidarności” w województwie i podjęto się szeregu wielu innych działań wymierzonych we mnie. Spółka też nie mogła liczyć na wsparcie, mimo że jej potrzebowała. Gdy już doszło do rozstania, chyba tylko po to, żeby zagrać mi na nosie, władze

świętokrzyskiej „Solidarności” złożyły do Prezydenta RP wniosek o odznaczenie emerytowanego „działacza” – byłego pracownika MPK, który kiedyś zwalczał „Solidarność” jako członek władz innej organizacji związkowej mającej swoje korzenie w PRL. Ponadto był on łamistrajkiem, w firmie niekojarzonym z jakąkolwiek aktywnością na rzecz pracowników, a także członkiem ORMO w okresie PRL. Co ważne, w tym celu ominięto wszelkie procedury. Do tej pory nikt z członków zarządu regionu nie wyjaśnił, dlaczego szefostwo Solidarności chciało odznaczenia człowieka tak skompromitowanego, który przecież przez wiele lat „zwalczał Solidarność”, a do tego z pominięciem wszelkich formalnych procedur. Niestety już skierowanie do naszej firmy na stanowisko prezesa Pana Marka Wołocha, który prawie doprowadził spółkę pracowniczą do upadłości, było przejawem złych intencji przewodniczącego „Solidarności”. Po moim odejściu oczywiście „Solidarność” nie poparła mojej kandydatury



Nie poddajemy się. Będziemy Państwa informować o naszych działaniach i tym, co się dzieje wokół transportu publicznego w Kielcach w „Pasażerze”, jedynym lokalnym medium, w którym można na ten temat uzyskać wiarygodne informacje.

w wyborach parlamentarnych w 2019 roku. Zamiast tego, z całej siły wspierało Piotra Wawrzyka, który nie miał nic wspólnego ze związkami zawodowymi, tylko zajmował się polityką zagraniczną. Jednak przed obecnie zbliżającymi się wyborami został on skreślony z listy PiS, między innymi za przeforsowanie antypracowniczych przepisów, których celem było sprowadzenie do Polski taniej siły roboczej, by Polakom nie płacić więcej. To chyba najlepsze podsumowanie działalności świętokrzyskiej „Solidarności” w ostatnich latach.

ZNÓW PRÓBUJĄ WYKOŃCZYĆ KIELECKĄ FIRME

Ale jak widzimy ostatnio, pracownicy spółki nie mogą liczyć na spokój i wciąż muszą mierzyć się z atakami. Czy ta rocznica nie ma zatem słodko-gorzkiego wydźwięku?

Owszem. Liczyliśmy na to, że tamten scenariusz już nigdy się nie ziści, lecz po kilkunastu latach ataki na spółkę pracowniczą powtórzyły się ze zwielokrotnioną siłą. Są one nawet bardziej groźniejsze i ostrzejsze niż 16 lat temu, choć przecież wtedy nagonka na MPK Kielce była ogromna. Gdy spokojnie i rzetelnie realizujemy usługi przewozowe, gdy przeznaczamy ogromne środki finansowe na

zakup nowoczesnych autobusów w tym niskiemisyjnych to za pomocą różnych portali i profili w mediach społecznościowych prowadzonych przez bojówkaczy politycznych tworzy się narrację, że jesteśmy najgorszą firmą przewozową w Polsce, a we mnie osobiście i innych pracowników rzuca się wulgaryzmami. Ze mnie zrobiono już niemal potwora i tyra- na. Podważa się moje prawo do pełnienia określonych funkcji w przedsiębiorstwie i związku, mimo że tylko w tym roku pozytywnie (jednogłośnie) przeszedłem weryfikację w głosowaniach tajnych, aż w trzech wyborach: na przewodniczącego związku oraz do rad nadzorczych KASP i MPK. Mam zaufanie wśród pracowników, jak również wciąż spotykam się z wieloma wyrazami szacunku ze strony zwykłych kielczan, za co jestem im wdzięczny. Nie będę chyba jednak nigdy ulubieńcem salonów.

Ostatnio chyba nawet osoby zupełnie bezstronne w tym sporze uważają, że na tych hejterskich portalach przekracza się granice przyzwoitości i dobre go smaku.

Oczywiście. Niedawno Kielecka Platforma Komunikacyjna wykorzystwała do tego nawet tragiczny wypadek autobusu i samochodu osobowego, który nie nastąpił z winy kierowcy MPK Kielce. Prowadzący znany w Kielcach profil „Scyzoryk się otwiera...” dopuścili się kłamstw, jako- bym wraz z firmą był winny zaniechań dotyczących stawiania toalet dla kierowców na pętlach autobusowych, mimo że nasze wnioski w tej sprawie są sukcesywnie od wielu lat ignorowane przez miasto, które jest zarządcą terenów, na których znajdują się pętle. Przed przetargiem ludzie ci kreowali narrację, że w Kielcach usługi transportowe są realizowane źle, ponieważ rzekomo jesteśmy monopolistą, choć to nieprawda, bo działamy w realiach rynkowych i wygraliśmy uczciwie przetarg na obsługę linii miejskich. Natomiast, gdy nie przystąpiliśmy do przetargu ze względu na poważne zastrzeżenia do SIWZ, to ci sami ludzie mówili, że działamy na szkodę kieleckiego przedsiębiorstwa i straszili nas Prokuratorem. Szczytem bezczelności było jednak sugerowanie, że MPK specjalnie zepsuło autobusy przekazane nowemu przewoźnikowi, które się zapaliły na trasie do Lublina. Obwiniano nawet mnie o uczestnictwo w sabotażu. Ta absurdalna teoria spiskowa była powielana przez niektóre portale, lokalne media, a nawet osoby publiczne i urzędników. Oczywiście, gdy okazało się, że przyczyny

były czysto eksploatacyjne, to nikt nas nie przeprosił. To są działania bezprecedensowe, które nie mają miejsca w żadnym innym polskim mieście.

Kto tym wszystkim kieruje? Któres lokalne środowiska polityczne?

Istnieje pewien układ polityczno-biznesowy, któremu zależy na tym, żeby uwłaszczyć się na majątku spółki i przejąć tereny, na których znajduje się baza autobusowa. Proszę zauważyć, że niedawno, podczas sesji Rady Miasta, radna Koalicji Obywatelskiej Katarzyna Zapła nazwała naszą firmę „niechcianym bękartem” i dodała, że „trzeba się go pozbyć”. Były to słowa podłe i skandaliczne, ale jednocześnie pokazywały one, jakie są prawdziwe zamiary kieleckich salonów. Kto bacznie obserwuje to, co się dzieje wokół firmy od wielu lat, ten na pewno to zauważył. Podejmowane są polityczne i nieuzasadnione względami ekonomicznymi decyzje, które mają doprowadzić do zniszczenia spółki pracowniczej. Zасыpuje się nas karami, choć wiele innych spółek, czy też przedsiębiorstw może liczyć na ich umorzenia. Dzieje się to w sytuacji, gdy firma samodzielnie, bez udziału miasta, dokonuje licznych inwestycji w unowocześnienie taboru, jest jedną z najtańszych w Polsce firm transportowych obsługujących duże miasta, a w trakcie pandemii nie mogła liczyć na żadną pomoc ze strony ratusza. Najgorsze w tym wszystkim jest to, że słowa radnej nie spotykają się ze sprzeciwem ze strony jakiegokolwiek środowiska politycznego, „przemilczano” ten fakt we wszystkich lokalnych mediach. Gdybym ja powiedział coś podobnego o kimkolwiek, tępiłoby mnie nieustannie, a przecież te tak ohydne określenie dotyczyło Całej Załogi, mieszkańców w dużej części tego miasta, pracowników którzy bardzo ciężko pracują, płacą na rzecz tego miasta podatki!

Dlatego tak często powtarzam, że pod wieloma względami sytuacja jest nawet gorsza niż w 2007 roku. Wówczas firma była w złej sytuacji finansowej. Średni wiek taboru wynosił 17 lat, a obecnie oscyluje on wokół 8 lat. W ostatnich dwóch latach dokonaliśmy gigantycznych zakupów 36 pojazdów wysokiej klasy (w większości marki MAN). Spółka pracownicza zainwestowała w tym celu ponad 50 milionów złotych. Uderzenie w taką firmę za pomocą politycznych „szczujni” jest więc ekonomiczną zbrodnią i przy okazji działaniem przeciwko interesom Kielczan. To samo można powiedzieć o dołożeniu 8,5 miliona złotych przez Radę Miasta lubel-



Na chwilę obecną jesteśmy zablokowani praktycznie we wszystkich mediach lokalnych, stąd mój wniosek, że działania te nie są przypadkowe, lecz w pełni skoordynowane i przemyślane.

10

skiej konkurencji w ramach przetargu na obsługę linii uniijnych. Nie udał się szesło-rocny pucz, którego celem było pozbycie się mnie i legalnie wybranych władz spółki, nie dopuszczenie do przeprowadzenia audytu w spółce, nie stłamsiły nas wysokie kary, więc postanowiono uderzyć w taki sposób.

PREZENTY DLA NOWEGO PRZEWOŹNIKA TO SKOK NA PIENIĄDZE KIELCZAN

Zwolennicy tej decyzji twierdzą, że to był konieczny ruch ze względu na możliwy paraliż komunikacyjny miasta.

To oczywiście nieprawda. Żaden paraliż z tego powodu Kielcom nie groził. Ten może nastąpić z powodu nierzetelności, z której słynie ten przewoźnik w innych miastach, oraz braku odpowiedniej liczby kierowców, których ta firma sprowadza z innych miasta a nawet państw. Chodziło przede wszystkim o to, żeby na siłę i wbrew logice wprowadzić konkurencję do Kielc i nas całkowicie wyeliminować. To się jednak nie uda, za to cenę za ten ruch mogą ponieść kieleccy pasażerowie.

Krytycy MPK przekonują jednak, że takie stawki, jakie zagwarantowano konkurencji, to norma w innych miastach.

To kolejna manipulacja. Po pierwsze, nie można porównywać stawek kieleckich do krakowskich czy warszawskich, bo tam

przewoźnicy obsługują znacznie większy obszar. Po drugie, w tamtych miastach do stawki wliczane są odpisy amortyzacyjne, ponieważ tam przewoźnicy na ogół dysponują swoimi pojazdami, co siłą rzeczy je zwiększa. U nas tego nie ma. To robi wielką różnicę, ale o tym manipulatorzy już nie powiedzą. W tej chwili lubelska firma obsługuje te linie za stawki, o których my moglibyśmy pomarzyć. Jest to 11 złotych netto, podczas gdy my robiliśmy to dotychczas za 7,30 złotych netto. To jest oczywiste, że stawka w każdym kolejnym przetargu musi być wyższa o stopień inflacji, ale nie aż tak. My moglibyśmy jeździć znacznie taniej, gdyby tylko ZTM wsłuchiwał się w nasze głosy dotyczące zapisów w SIWZ. To jest wyrzucanie pieniędzy Kielczan w błoto.

O NAS BEZ NAS. CENZURA W MEDIACH I NA SESJI RADY MIASTA!

Często wspomina Pan, że na lokalne media kielecka firma też nie może liczyć.

Na chwilę obecną jesteśmy zablokowani praktycznie we wszystkich mediach lokalnych, stąd mój wniosek, że działania te nie są przypadkowe, lecz w pełni skoordynowane i przemyślane. Media nie informują o naszych stanowiskach dotyczących sytuacji wokół transportu publicznego lub robią to niezwykle rzadko. W zasadzie jedynym miejscem, w którym możemy regularnie i rzetelnie informować Kielczan oraz przekazywać im swoje stanowiska, jest „Pasażer”. Jedyne w „Pasażerze” można było przeczytać o prawdziwych przyczynach nieprzystąpienia do przetargu. Inne media o tym nie pisały. Dlatego właśnie lokalny układ próbuje cenzurować nasz biuletyn, wbrew prawu jest on wyrzucany z autobusów należących do miasta, a na nas nakłada się kary, gdy gazetki znajdują się pojazdach. Często pisma są wyrzucane do śmieci przez młodych bojówkarzy partyjnych, którzy się tym pyszną w Internecie. „Pasażer” jest solą w oku salonów.

Wspominał Pan o skandalicznych słowach radnej Zapały. Padły one podczas sesji Rady Miasta, która dotyczyła MPK, a nie zaproszono na nią żadnego przedstawiciela kieleckiego przewoźnika.

Rzeczywiście 15 czerwca i 20 lipca odbyły się sesje Rady Miasta Kielc, podczas których podjęto dwie bardzo ważne decyzje dotyczące przyszłości transportu w Kiel-

cach i kieleckiego przewoźnika. Mianem skandalicznej można określić sytuację, w której samorząd zamiast dbać o interesy mieszkańców podejmuje decyzje istotne dla spółki kieleckiej, nie zapraszając przedstawicieli firmy. Godzi w ten sposób w interesy kieleckiej firmy, pasażerów i miasta. Na domiar złego padło tam wiele innych nieprawdziwych i skandalicznych słów o naszej spółce.

Jakie decyzje tam zapadły i o które wypowiedzi dokładnie chodzi?

W czasie czerwcowej sesji zapadła wspomniana przeze mnie wcześniej polityczna i zupełnie nieuzasadniona względami ekonomicznymi decyzja, żeby przeznaczyć dodatkowe 8,5 miliona złotych dla przewoźnika z Lublina, zaś w lipcu radni zgodzili się na to, żeby dokonać nowej wyceny udziałów miasta w MPK Kielce, choć warunki ich sprzedaży znajdują się we wciąż obowiązującej umowie i są częścią porozumienia zawartego między miastem a związkami zawodowymi w 2007 roku. Dlatego właśnie Rada Miasta przyjmując uchwałę o nowej wycenie udziałów złamała zapisy zawarte w umowie kupna sprzedaży, umowie spółki oraz tym porozumieniu. Natomiast nieprawdziwe słowa dotyczące przyszłości spółki wypowiedział mecenas Rogula, który zasiada jako przedstawiciel miasta w Radzie Nadzorczej MPK Kielce, co czyni ten fakt jeszcze bardziej oburzającym.

KTO CHCE OKRAŚĆ PRACOWNIKÓW I ZASZKODZIĆ FIRMIE?

Pan Mecenas kreślił dość pesymistyczną wizję przyszłości MPK. Czy jest ona nieprawdziwa?

Pan mecenas nie miał żadnych podstaw ku temu, żeby mówić, że przyszłość firmy rysuje się w czarnych barwach z powodu nieprzystąpienia do przetargu w ramach małego kontraktu. Dlaczego nieprzystąpienie do przetargu miałoby zaszkodzić firmie, skoro następny przetarg na linie uniijne ma się odbyć już za kilkanaście miesięcy (tuż po wiosennych wyborach samorządowych)? Nie zdecydowaliśmy się na taki krok, ponieważ właśnie kierowaliśmy się dobrem finansowym spółki z uwagi na szereg kuriozalnych zapisów w SIWZ, ale w żaden sposób nie zagraża nam to, że obecnie tych linii nie obsługujemy. Zasiadający w radzie nadzorczej MPK przedstawiciel miasta w swoim wystąpieniu nie tylko złamał zapisy zawarte w art. 214 kodeksu spółek handlowych,

ale też słowa te wypełniają znamiona wykroczenia, o którym mowa w art. 26 ust. 1 ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji. Tego typu publiczna wypowiedź godzi w wizerunek firmy, naraża ją na straty i nie przystoi członkowi Rady Nadzorczej. Niestety wiele wskazuje na to, że była ona obliczona na wywołanie zamętu i niepewności wśród pracowników, tym bardziej że mecenas powiedział również, że przetarg na obsługę całego miasta odbywa się już za 2 lata, co nie jest prawdą, bo ma on zostać przeprowadzony za 4,5 roku. Generalnie jego wypowiedzi były na tyle kuriozalne, że nawet niektórzy radni przyjęli je z dezaprobatą. Jeden z radnych słusznie zauważył też, że dopóki nie ma wypracowanego porozumienia z KASP, to przeznaczanie środków na wycenę udziałów jest ich marnowaniem. To kolejny skok na kasę kieleckiego podatnika.

Pojawiły się też spore rozbieżności między sugerowaną przez firmę wartością udziałów a tym, jak to widzi mecenas oraz większość radnych.

Mecenas, nie dość że nakręcał negatywne nastroje wobec firmy, którą teoretycznie na sesji Rady Miasta reprezentował, to jeszcze mijał się z prawdą w sprawie wartości udziałów spółki. Powiedział, że wliczyć do niej należy nową wycenę wartości gruntów, ale te dla nas nie mają znaczenia, gdyż teren ten służy nam wyłącznie jako parking, a to znacznie zaniża jego wartość. Ponadto podaną na sesji kwotę mecenas wyciągnął z bilansu, gdzie znajdują się nie tylko aktywa, ale również pasywa, w których ujmuje się zobowiązania spółki oraz rezerwy na zobowiązania. To absurd. Najważniejsze w tej sprawie jest jednak to, że cała ta narracja godzi w interes pracowników, którzy odkąd powstała spółka pracownicza nie pobierali dywidend, aby firma mogła inwestować. W ten sposób przyczynili się do zwiększenia wartości spółki, a dziś próbując dokonywać nowej wyceny udziałów, niekorzystnej dla nas, próbuje się ich ograbić z wypracowanego zysku. Dlatego opublikowane zostało wspólne stanowisko związków zawodowych działających w MPK Kielce, w którym protestujemy przeciwko uchwale Rady Miasta i żądamy jej wycofania. Pismo wzywające do zaprzestania naruszania prawa zostało wysłane do radnych również przez spółkę Kieleckie Autobusy. Generalnie działania kieleckiego samorządu, poza kilkoma radnymi, którzy nas wspierają, oceniamy jako niedopuszczalne. Przy okazji uczulam wszystkich Państwa na to, że na se-

sjach Rady Miasta pojawia się mnóstwo nieprawdziwych informacji na nasz temat, a my nie mamy nawet możliwości, by zadać im kłam, bo nie dopuszcza się nas do głosu.

Skoro tak, to dlaczego MPK wraz z działającymi w firmie związkami zawodowymi nie organizują protestów przeciwko decyzjom władz samorządowych?

Bo wiemy, że wiele osób tylko na to czeka, by nas prowokować i zrobić z nas awanturników oraz krzykaczy. W dużej mierze temu mogły służyć prowokujące wypowiedzi osób publicznych, o których wspominałem w tej rozmowie. I rzeczywiście, dysponujemy największą siłą protestacyjną ze wszystkich przedsiębiorstw w województwie świętokrzyskim, a uzwiązkowienie u nas przekracza 90 procent. Jednak jako firma obsługująca zdecydowaną większość linii miejskich mamy zobowiązania i musimy być odpowiedzialni, dlatego na chwilę obecną nie organizujemy demonstracji.

GDZIE SPRAWIEDLIWOŚĆ?

Negatywnie ocenia Pan też działania Prokuratury, która umorzyła postępowania w sprawie rzekomych nieprawidłowości finansowych, jakich dopuścić się miały osoby sprawujące funkcje prezesów zarządu spółki.

Zacznijmy od tego, że odkąd w listopadzie 2019 roku zakończyłem sprawowanie funkcji pośta, a w sierpniu 2020r. decyzją udziałowców zostałem po pięcioletniej przerwie powołany do Rady Nadzorczej MPK i miałem więcej czasu na przyglądanie się sprawom przedsiębiorstwa, w dokumentach spółki odkryłem dowody, które świadczyły, że w spółce mogło dojść do wielu nieprawidłowości, które mogły narazić MPK na wielomilionowe straty. Przypominam, że to nie jest mój wymysł. Dowody na to znalazły się w audycie sporządzonym przez niezależną firmę, który próbowała zablokować poprzednia prezes. Wskazywał on, że spółka straciła 1 milion 150 tysięcy złotych w wyniku nieprawidłowości przy realizacji kontraktu na zakup paliwa, a także około 81 tysięcy euro na skutek dopuszczenia do przedawnienia należności biura turystycznego wobec nas. Ponadto niezależni eksperci odkryli, że poprzedni zarząd dopuścił się poważnych uchybień przy procedurze zakupu autobusów marki Autosan. Nieprawidłowości dotyczyły

również sposobu wynajmu samochodu marki Opel Insignia, z którego korzystała poprzednia prezes, wynajmu powierzchni reklamowych na zasadach niekorzystnych dla spółki, zaniechania roszczeń wobec spółki litewskiej wynajmującej od nas autokary turystyczne, wycieku danych osobowych 72 pracowników.

Wszystkie te postępowania są sukcesywnie umarzone, a uzasadnienia zawarte w pismach już na pierwszy rzut oka wydają się kuriozalne. Na przykład, w niedawno dostarczonej nam piśmie dotyczącym postępowania dotyczącego roszczeń wobec litewskiej spółki napisano, że sprawę umorzono, ponieważ i tak nie było szans na odzyskanie należności ze względu na złą sytuację finansową kontrahenta. Kuriozum! Takich absurdów jest w tych orzeczeniach znacznie więcej.

Co zatem firma zamierza zrobić?

Nie poddajemy się. Będziemy Państwa informować o naszych działaniach i tym, co się dzieje wokół transportu publicznego w Kielcach w „Pasażerze”, jedynym lokalnym medium, w którym można na ten temat uzyskać wiarygodne informacje. Planujemy też wystąpić z powództwa cywilnego przeciwko byłym prezesom MPK, żeby odzyskać należne pieniądze, jak również rozważamy kroki prawne wobec osób, które w obiegu publicznym dopuściły się kłamstw o firmie. Niestety musimy to wszystko robić, żeby walczyć o nasze dobre imię, jednak przede wszystkim chcemy skupić się na jak najlepszym świadczeniu usług przewozowych. Od jakiegoś czasu po kieleckich ulicach jeżdżą nowoczesne autobusy marki MAN, a kielczanie to doceniają. Od 4 września prezesem MPK jest Pan Janusz Koza, sprawny i ceniony menedżer, który doświadczenie zdobywał między innymi na stanowisku sekretarza Miasta Kielc i Starachowic, a także w wielu innych instytucjach. Liczymy na to, że pod jego wodzą będziemy jeszcze bardziej efektywnie pracować na rzecz rozwoju firmy tym bardziej, że decyzją większościowego udziałowca, Rada Nadzorcza MPK powołała Zarząd dwuosobowy delegując na Członka Zarządu Pana Jerzego Meta długoletniego pracownika MPK. Osobę znającą doskonale problematykę transportową, która w swej 40 letniej pracy w przedsiębiorstwie pełniła wiele odpowiedzialnych funkcji na stanowiskach kierowniczych w tym pełniąc funkcję członka Rady Nadzorczej MPK, a ostatnio Prezesa Spółki Pracowniczej.

Dziękuję za rozmowę.

OŚWIADCZENIE



Stanowisko związków zawodowych działających w MPK Kielce dotyczące podejmowanych przez władze Kielce działań wymierzonych w spółkę pracowniczą, które są sprzeczne z prawem!

15 czerwca i 20 lipca odbyły się sesje Rady Miasta Kielce, podczas których toczyło się wiele dyskusji dotyczących przyszłości transportu publicznego w Kielcach i finansowej kondycji spółki wojewódzkiego przedsiębiorstwa. W czasie czerwca sesji zapadła polityczna i niezasadna decyzja o zamknięciu działalności ekonomicznej spółki, co spowodowało utratę 8,5 miliona złotych dla pracowników z Lublina, zaś w lipcu radni zgodzili się na to, żeby dokonać nowej wyceny udziałów miasta w MPK Kielce, mimo że warunki ich sprzedaży znajdują się we wciąż obowiązującej umowie. Oprócz decyzji szkodliwych dla Kielczan, godne potępienia jest również to, że na debaty i sesje, które dotyczyły bezpośrednio kieleckiej spółki, pracownicy nie zaproszono żadnego przedstawiciela firmy. Na domiar złego padło wiele nieprawd i skandalicznych słów o naszej spółce (ktoś święcie proserpuje i dokonuje dużych inwestycji) przeciwko czemu chcemy stanowczo zaprotestować.

Absolutnie kuriozalne, niedopuszczalne i chamskie były słowa radnej Koalicji Obywatelskiej Katarzyny Zapak, która nazwała kielecką firmę „niechcianym bełkaniem”. Dodata, że „trzeba się go pozbyć”. Dowodzą one podejmowanych od kilku lat politycznych i niezasadnych względami ekonomicznymi decyzji, które mają doprowadzić do zniszczenia spółki pracowniczej! Cała Rada Miasta, w tym poszczególni radni, powinni dbać o interesy ich mieszkańców, kieleckich pasażerów, pracowników i firm, a nie podejmować polityczne działania przeciwko nim i jeszcze określać ich w sposób tak obrzydliwy. To tylko pokazuje, że lokalnym elitom od zawsze wadzi MPK i nie życzą dobrze kieleckiemu przedsiębiorstwu. Podczas sesji wiedza nie pomisała się też ówczesna wiceprezydent Agneta Wójcicka, która nie wiedziała, jakie stawki w innych miastach otrzymuje lubelska firma i w jaki sposób tam realizuje usługi przewozowe. Wprowadzała też w błąd Radę Miasta, przekonując do konieczności podjęcia decyzji o dołożeniu brakujących 8,5 miliona złotych, po to by rzekomo zapobiec paraliżowi komunikacyjnego miasta. Ale to właśnie dołożenie tych środków przewoźnikowi, który nie posiada w Kielcach wykwalifikowanej kadry oraz zwiększenie z podpisaniem umowy powoduje, że od pierwszego września będziemy mieli chaos komunikacyjny w postaci dużych ograniczeń w jego funkcjonowaniu. Niestety stanie się to wówczas, gdy dwa roczniki uczniów szkół ponadpodstawowych rozpoczyna nowy rok szkolny.

Jednak jeszcze bardziej kuriozalna była wypowiedź podczas sesji Rady Miasta Kielce w dniu 20.07.2023 r. mecenasa P. Rogulki, który pełni funkcję członka rady nadzorczej MPK Kielce jako przedstawiciel mniejszościowego udziałowca, jakim jest miasto. Nie mając ku temu żadnych faktycznych podstaw, powiadał on, że sytuacja firmy jest niepewna ze względu na to, że MPK nie przystąpiło do przetargu na obsługę linii uniijnych i w przyszłości może się pogorszyć, zważywszy, że za dwa lata będzie prowadzony przetarg podstawowy, czyli duży. Po pierwsze, przetarg na obsługę komunikacji miejskiej w Kielcach odbędzie się dopiero za 4,5 roku. Po drugie, nie przystąpiłoby do przetargu w ramach małego kontraktu kierując się właśnie dobrem finansowym spółki z uwagi na szereg kuriozalnych zapisów w SIWZ. W żaden sposób nie zagraża nam to, że obecnie tych linii nie obsługujemy. Klamstwem jest też mówienie, że pracownicy MPK przechodzą do nowej firmy. Natomiast szkodliwa dla nas może być właśnie ta wypowiedź. Mecenasa Piotr Rogulka w swoim wystąpieniu nie tylko zlamiał zapisy zawarte w art. 144 kodeksu spółek

handlowych, ale też słowa te wyprzedziła zamiana wykreślenia, o którym mowa w art. 26 ust. 1 ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji. Podawanie do publicznej wiadomości negatywnych i w dodatku nieprawdziwych informacji na temat spółki, w której zasiada się w składzie Rady Nadzorczej jest skrajnie nieodpowiedzialne i może wywołać niepowetowane straty dla przedsiębiorstwa. Również niektożby radni nie kryli z tego powodu oburzenia. Nie możemy wykluczyć, że mecenas po raz kolejny chciał w ten sposób wywołać chaos wewnątrz i przykryć zatuszować to, że firma BP Tour, kierując się pobudkami politycznymi dołożono 8,5 miliona złotych. A przecież już za kilka miesięcy mamy przetarg trzeba będzie ponownie.

Sprzeciwiamy się tym wypowiedziom, jak również słowom mecenasa dotyczącym wartości przedsiębiorstwa. Pan Rogulka powiadał, że wliczyć do niej należy nową wycenę wartości gruntów, ale te dla nas nie mają znaczenia, gdyż teren ten służy nam wyłącznie jako parking, a to znacznie zaniża jego wartość. Poza tym wymienioną podczas sesji kwotę mecenas wyciągnął z bilansu, gdzie są nie tylko aktywa, ale również i pasywa, w których ujmuje się zobowiązania spółki oraz rezerwy na zobowiązania, o czym jako długoletni członek rady nadzorczej powinien doskonale wiedzieć. Nie ma to nic wspólnego z wycenieniem wartości firmy na podstawie obowiązujących prawideł ekonomicznych.

Kluczowe jest jednak to, że Rada Miasta przyjmując uchwałę o nowej wycenie udziałów łamie zapisy zawarte w umowie kupna sprzedaży, umowie spółki oraz porozumieniu pomiędzy miastem, a związkami zawodowymi z 2007 roku. Mecenasa nie tylko na to nie reaguje, ale wręcz podsyca negatywne nastroje wobec przedsiębiorstwa, a niektożby radni mu wtórują. Ponadto w tej umowie jest zapis o niepobieraniu dywidendy przez zalogę, do której pracownicy się stosowali, przez co wartość spółki uległa zwiększeniu, zaś wszelkie zmiany w umowie muszą odbyć się przy zgodzie obu stron, a bez tego w świetle prawa są one nieważne. Dlatego kategorycznie żądamy wycofania tej uchwały, ujawnienia tego, co mają do ukrycia władze Kielce i niektóre środowiska polityczne. Zoblokowano nas mediatorem i nie zaproszono przedstawicieli MPK Kielce na sesję, a także do zorganizowania otwartej debaty przy udziale osób reprezentujących spółkę pracowniczą. Żadamy też wyjaśnień dotyczących tego, jaki cel przyświadczał tak długiemu przeciąganiu procedury przetargowej oraz zwieleniu z podpisaniem umowy z lubelskim przewoźnikiem, co skutkuje tym, że ma on obowiązek realizacji całego zadania dopiero w połowie października, a więc tuż po mających się odbyć w dniu 15.10.2023r. wyborach parlamentarnych.

Związek Zawodowy NSZZ „Solidarność” w MPK Kielce.

Związek Zawodowy Pracowników Transportu Publicznego w MPK Kielce

Uwaga: Dr. Paweł Kowalski, Paweł Kowalski, Paweł Kowalski, Paweł Kowalski

Bogdan Kowalski, Dawid Kowalski, Robert Kowalski, Natalia Kowalski, Marcin Kowalski, Rafał Kowalski, Paweł Kowalski

- 1. Do wiadomości: Radni Rady Miasta Kielce
- 2. Prezydent Miasta Kielce
- 3. Za pośrednictwem lokalnych mediów - mieszkancy Miasta Kielce

Włodzisław Szwed, Paweł Kowalski, Paweł Kowalski, Paweł Kowalski

Włodzisław Szwed