



# PASAŻER

BIULETYN KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KIELCACH

NR 113 / WRZESIEŃ / 2024  
MAGAZYN BEZPŁATNY

## 73 LATA SŁUŻBY DLA MIASTA



Fot. Jarosław Kubalski / Agencja Wyporczy.pl

4

### AKTUALNOŚCI

Remont hali stacji obsługi pojazdów.

5

### AKTUALNOŚCI

Praca dyspozytora to nie jest łatwy kawałek chleba.

7

### TEMAT NUMERU

Historia MPK kilometrami pisana.

10

### OKIEM ZWIĄZKOWCA

Udziałowcy KASP mówią dość – komunikacja miejska to nie zabawa!



U NAS rozPŁYNIESZ się!

**Koral**  
kryta pływalnia



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

Tu może być  
**Twoja reklama**

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



## Szanowni Państwo!

Oddajemy w wasze ręce kolejny numer „Pasażera”. Znajdziecie w nim między innymi blok tekstów w ramach rubryki „Okiem Związkowca”, w których szczegółowo wyjaśniamy kulisy działań miasta wobec spółki. Tematem numeru jest opisana w dwóch materiałach rocznica 73-lecia powstania firmy oraz 17-lecia strajku kierowców MPK.

Nie brakuje również aktualności z życia spółki pracowniczej, o których piszemy np. w artykule dotyczącym przeprowadzanego obecnie remontu hali obsługi pojazdów i tekście informującym o sprawach toczących się w prokuraturze. W tym numerze dostarczamy też wielu świeżych informacji dotyczących kieleckiej komunikacji oraz opisujemy pracę naszych dyspozytorów. Jak zawsze w „Pasażerze” znajdą Państwo informacje o zmianach rozkładów jazdy na liniach miejskich i komercyjnych obsługiwanych przez MPK. Przyjemnej lektury.

**Jerzy Met**  
Członek zarządu MPK Kielce

### Wydawca

Miejskie Przedsiębiorstwo  
Komunikacji Sp. z o.o.  
ul. Jagiellońska 92, 25-734 Kielce  
www.mpk.kielce.pl  
pasazer@mpk.kielce.pl

### Redakcja

Bartosz Oszczepalski

### Skład

S.Q.A.D

### Reklama

reklama@mpk.kielce.pl  
tel. 41 345 24 21 wew. 435  
nakład 12 000 egzemplarzy

### Druk

Cztery Asy  
www.czteryasy.pl



## REMONT HALI STACJI OBSŁUGI POJAZDÓW

Z przyjemnością informujemy, że w ostatnim czasie rozpoczęliśmy kompleksowy remont stacji obsługi pojazdów, która znajduje się na terenie bazy MPK przy ulicy Jagiellońskiej.

04 Jest to kolejny etap prac modernizacyjnych wszystkich budynków bazy, jaki przeprowadzamy. Hala stacji obsługi pojazdów to najstarszy i ostatni budynek podlegający remontowi, który obejmuje między innymi termomodernizację i wymianę bram. Pierwsze nowe bramy już zostały zamontowane, co zostało uwiecznione na publikowanych poniżej zdjęciach. Nasza firma zmienia się dla Państwa, aby jak najlepiej świadczyć usługi transportowe w Kielcach.



## LINIE KOMERCYJNE BĘDĄ JEŹDZIĆ TAK JAK PRZED WAKACJAMI

Pragniemy poinformować, że w związku z rozpoczynającym się rokiem szkolnym od 2 września autobusy MPK kursujące na liniach komercyjnych 201, 205, 206 i 208 znów będą jeździć według rozkładów przedwakacyjnych.

Oznacza to, że od tego dnia przestają obowiązywać wakacyjne rozkłady jazdy, które zostały wprowadzone po zakończeniu roku szkolnego. Prosimy o uwzględnienie tej informacji w swoich planach podróży. Przypominamy również, że aktualne rozkłady jazdy komercyjnych linii podmiejskich mogą Państwo zobaczyć na naszej stronie internetowej [mpk.kielce.pl](http://mpk.kielce.pl).

## NADGORLIWOŚĆ ZTM?

Zarząd Transportu Miejskiego nałożył na MPK karę za działającą nieprawidłowo elektroniczną tablicę zewnętrzną i wewnętrzną podczas wykonywania kursu 21 czerwca 2024 roku.

Sumaryczna wysokość kary wynosiła aż 1400 złotych. Jest to niezgodne z pewną logiczną zasadą, że kara za niewłaściwe wykonanie kursu nie powinna przekraczać kary za niewykonanie kursu. A kara za niewykonanie kursu wynosi 500 złotych. Doszło więc do absurdalnej sytuacji, w której przewoźnik otrzymałby mniejszą karę, gdyby w ogóle nie zrealizował kursu. Byłoby to jednak znacznie bardziej uciążliwe dla samych pasażerów. Warto dodać, że kierowca przejechał zaledwie 2-3 przystanki bez włączonych tablic, które następnie włączyły się po zresetowaniu. Zapis dotyczący tego, że kara za niewłaściwe wykonanie kursu nie może przekraczać tej za niewykonanie kursu znalazł się zresztą w umowie z BP Tour, czyli ZTM ma świadomość absurdalności tego typu praktyk, niemniej nie zamierza się z nich wycofywać, wówczas gdy nakłada kary na MPK.

## ZMIANY NA TRASACH W MIEJSKICH ROZKŁADACH JAZDY

W związku z pracami remontami w lipcu i sierpniu doszło do kolejnych zmian w rozkładach jazdy miejskich linii obsługiwanych przez MPK.

### Zmiany na Malikowie i w okolicy kieleckich Targów

Od 3 sierpnia 2024r. w związku z kolejnym etapem prac drogowych nie będzie możliwości skrętu z ulicy Malików w Batalionów Chłopskich. A zatem autobusy linii 25 (kierunek Targi Kielce) skierowane zostaną w obu kierunkach od ulicy Malików przez Wystawową, a autobusy jadące w kierunku Targi Kielce przez Zakładową skierowano od ulicy Malików przez Wystawową, Kongresową, Zakładową, Batalionów Chłopskich, Markowskiego do pętli Targi Kielce. Trasa powrotna wyznaczona jest w odwrotnej kolejności: Markowskiego, Batalionów Chłopskich, Zakładowa, Kongresowa i Wystawowa. Trasę autobusów linii 54 (kierunek Bukówka) pokierowano natomiast od ulicy Malików przez Wystawową (bez wjazdu na pętlę) i Markowskiego. Trasa powrotna przebiega w odwrotnej kolejności: Batalionów Chłopskich, Markowskiego (bez wjazdu na pętlę) i Wystawowa.

### Utrudnienia na Warszawskiej

Pewne utrudnienia mogą wystąpić od 5 sierpnia w przypadku autobusów MPK kursujących ulicą Warszawską na odcinku od skrzyżowania z Orkana do Turystycznej. Dotyczy to linii: 7, 12, 34, 35, 46, F, N2. Wynika to z tymczasowego zamknięcia jezdni zachodniej na skutek trwających tam prac drogowych.

### Zmiana lokalizacji przystanków

W związku z powyższym, przystanki Warszawska/Jaworskiego oraz Warszawska os. Uroczysko przeniesiono do miejsc przy jezdni wschodniej. Od soboty 27 lipca 2024 roku autobusy linii 50 zatrzymują się na dodatkowym przystanku Sandomierska/Poleska. Znajduje się on przy ulicy Sandomierskiej, w bliskim sąsiedztwie skrzyżowania z ulicą Poleską i Szczecińską. Powyższe zmiany obowiązują do odwołania.

Źródło: ZTM Kielce



fot. A.K.



## W MIASTACH TYLKO AUTOBUSY ELEKTRYCZNE? EKOLOGICZNA REWOLUCJA W TRANSPORCIE!

**Jak podają media, Komisja Europejska doszła do porozumienia dotyczącego emisji pojazdów transportu ciężkiego. Efektem tego jest specjalne rozporządzenie z 13 maja 2024 r.**

Proponowane przez Komisję Europejską zmiany większością głosów jeszcze w zeszłym roku poparł Parlament Europejski. Planowane jest wprowadzenie przepisów, które sprawią, że od 2035 roku wszystkie nowe autobusy miejskie eksploatowane na terenie Unii Europejskiej będą musiały być zeroemisyjne. Tego typu regulacje mają na celu radykalne obniżenie emisji CO<sub>2</sub>. Urzędnicy europejscy zwracają uwagę na to, że samochody ciężarowe, autobusy miejskie i autobusy dalekobieżne odpowiadają za ponad 6 proc. emisji gazów cieplarnianych w UE.

Rozporządzenie dotyczy wszystkich pojazdów ciężkich, lecz postanowienia dotyczące autobusów miejskich są szczególnie restrykcyjne. Oznacza to kres pojazdów z silnikami diesla w transporcie publicznym. Zwolennicy tych rozwiązań przekonują, że surowsze normy emisji CO<sub>2</sub> pomogą w zwiększeniu udziału ciężkich pojazdów bezemisyjnych w transporcie



na terenie Unii, a zarazem wzmacnianiu innowacyjności w tym sektorze. Jednak część ekspertów konstruuje, że wiele firm transportowych nie będzie stać na tak kosztowne inwestycje, co może doprowadzić nawet do ich upadłości. Jeszcze inni uważają, że opieranie całego taboru na autobusach elektrycznych może być ryzykowne, szczególnie w porze zimowej.

## PRACA DYSPOZYTORA TO NIE JEST ŁATWY KAWAŁEK CHLEBA

**Żadna miejska firma transportowa nie miałaby prawa bytu bez dobrze działającej dyspozytorni. Nie inaczej jest w naszej firmie, w której zespół dyspozytorów pracuje w poczucie złości, by służyć miastu i pasażerom.**



Jednym z nich jest Jarosław Konowałow, który od nowego roku przechodzi na emeryturę. Podkreśla on, że w dyspozytorni codziennie trzeba wykonywać różne rodzaje obowiązków – Polega ona nie tylko na odbieraniu zgłoszeń od pasażerów i kierowców, którzy informują nas o awariach oraz innych problemach na trasie. Bywa, że trzeba w szybkim czasie wyznaczyć objazd autobusu, wysłać pojazd zastępczy, przekazać informacje do ZTM czy dokonywać kontroli stanu trzeźwości kierowców. Niezbędna jest więc w tym zawodzie dobra pamięć i świetna znajomość topografii miasta – tłumaczy. Doświadczony dyspozytor doskonale zna blaski i cienie tej profesji, którą wykonuje już od 35 lat. – By pracować w tym zawodzie, należy być opanowanym i uprzejmym dla pasażerów. Konieczna jest też podzielna uwaga, umiejętność pracy pod wpływem dużego stresu oraz podejmowania szybkich decyzji – wyjaśnia. Panu

Jarosław jednak lubi swoją pracę, nawet jeśli czasem trzeba stać się w zakładzie w weekendy i święta. – Do tego wraz z moją rodziną już zdążyliśmy się przyzwyczaić. Cenię sobie to, że tej pracy nie zabiera się do domu. – przekonuje.

## NOWY NUMER „NOWEGO OBYWATELA” O TRANSPORCIE PUBLICZNYM WCIĄŻ W SPRZEDAŻY!

**Zachęcamy do lektury nowego numeru kwartalnika „Nowy Obywatel”, który w całości jest poświęcony tematyce transportu publicznego.**

W numerze znajduje się między innymi wywiad z Bogdanem Latosińskim, przewodniczącym rady nadzorczej KASP oraz Związku Zawodowego Pracowników Transportu Publicznego. Opowiada on o funkcjonowaniu spółki pracowniczej w trudnych realiach transportu publicznego oraz w obliczu ciągłych ataków na firmę. Warto też przeczytać wywiad z posłanką Pauliną Matysiak, która tłumaczy, dlaczego sprawnie funkcjonujący transport publiczny jest tak ważny i rozmowę z ekspertem Jarosławem Ogrodowskim o sukcesie, jaki ponad politycznymi podziałami odniósł regionalny przewoźnik – Łódzka Kolej Aglomeracyjna. Z kolei Piotr Rachwański mówi o tym, jak niszczone komunikację autobusową w Polsce. Numer dostępny jest w Empikach. Można go też kupić na stronie [nowyobywatel.pl](http://nowyobywatel.pl).



# MPK NIE JEST STRONĄ W SPRAWIE DOTYCZĄCEJ PRZETARGU? KURIOZALNA DECYZJA PROKURATURY!

**MPK złożyło zażalenie na postanowienie Prokuratury Rejonowej Kielce-Wschód o umorzeniu śledztwa dotyczącego postępowania przetargowego na realizację kontraktu unijnego, mimo braku dostępu do uzasadnienia tej decyzji. Jednocześnie informujemy, że Prokuratura umorzyła również śledztwo w sprawie zgłoszonej przez miasto przeciwko MPK, o czym w obiegu publicznym w ogóle się nie mówi.**

## Czego dotyczyło doniesienie?

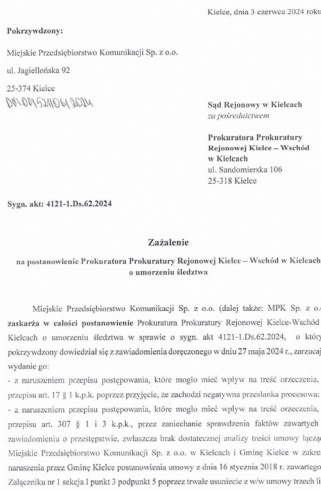
Doniesienie dotyczyło skandalicznych i niespotykanych na skalę krajową działań miasta w trakcie przetargu, które polegały na zabraniu linii 13, 23 i 24 z inwestycyjnego kontraktu głównego do kontraktu unijnego, wówczas obsługiwanego za niższą stawkę. Kontrakt główny był realizowany nowszymi autobusami, podczas gdy unijny bardziej wyeksploatowanymi i starszymi pojazdami. Firma z tego tytułu poniosła duże straty finansowe. Co więcej, linie te nie wróciły do MPK po podpisaniu umowy innym przewoźnikiem na realizację kontraktu unijnego, czym miasto naraziło na kolejne straty nasze przedsiębiorstwo. To ważne, albowiem niektórzy powielają nieprawdziwe informacje, jakoby doniesienie dotyczyło całości przetargu. Ono dotyczyło de facto zabranych kilometrów z kontraktu inwestycyjnego. Dodać należy, że miasto nie skorzystało z uprawnień przewidzianych w umowie z MPK z dnia 16 stycznia 2018 roku, które umożliwiały zwiększenie ilości zadań przewozowych o 10% w stosunku do wyjściowego zakresu rzeczowego, tylko postanowiło zorganizować przetarg. Gdyby tak się stało, Gmina Kielce mogłaby płacić w ramach kontraktu unijnego stawkę 8,51 zł/km, zamiast 10,60 zł/km przewidzianych w umowie z BP Tour. W ten sposób straty poniosło również miasto.

## Firma straciła i nie jest stroną w sprawie?

Skoro oczywiste jest to, że MPK, w której miasto posiada 35% udziałów, zostało narażone na poważne straty finansowe, tym bardziej absurdalna wydaje się decyzja prokuratury o umorzeniu śledztwa, która stwierdziła, że MPK nie jest stroną w tej sprawie. Media oczywiście też tego wątku nie podjęły. Mimo tego nasza firma złożyła zażalenie, nie zgadzając się z powyższą interpretacją.

## Prokuratura odrzuca zażalenie miasta na MPK

Przedstawiciele miasta chwaliли się powyższym umorzeniem. Jednak dziwnym trafem pominęli całkowicie to, że miasto też złożyło doniesienie za prokuraturę na MPK za to, że firma nie przystąpiła do przetargu. Oczywiście zostało ono odrzucone przez prokuraturę, a opinia publiczna o tym fakcie nie została poinformowana przez polityków i zaprzyjaźnione media.



które są znacznie nowsze, wygodniejsze i bezpieczniejsze, niż wydatkowe, ponad 14-letnie autobusy, które BP Tour Regio Sp. z o.o. użytkuje na podstawie umowy z Gminą Kielce:

Wobec powyższego MPK Sp. z o.o. wnosi o udalenie zakazającego postanowienia w całości i dalsze prowadzenie śledztwa.

Zawiadomieniem z dnia 22 maja 2024 r., doręczonym w dniu 27 maja 2024 r., pokrzywdzony MPK Sp. z o.o. został poinformowany, że postanowieniem Prokuratury Rejonowej Kielce - Wschód w Kielcach, w sprawie o sygnaturze akt 4121-1.Ds.62.2024 umorzono śledztwo, tj. o przestępstwo z art. 296 § 1 i § 3 Kodeksu karnego w związku z art. 231 § 1 Kodeksu karnego.

Nie można zgodzić się ze stanowiskiem Prokuratury, że w niniejszej sprawie zachodzi jakakolwiek regalia prawa procesowego uzasadniającego umorzenie śledztwa.

Juz z pobieżnej analizy obowiązków umów, których przedmiotem jest świadczenie usług komunikacji miejskiej w Kielcach oraz kosztów wyfallowanych na te cele, oczywistym jest, że niedoświadczony i nieświadomy na nich obowiązków Gmina Kielce poprzez zamieszczenie dyskusyjnego na stronie internetowej w § 3 ust. 2 umowy z dnia 16 stycznia 2018 r. zawartą pomiędzy Gminą Kielce a Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacji Sp. z o.o. zgodnie z którym Gmina Kielce (jako Organizator przewoźny w komunikacji miejskiej) ma prawo zwiększyć wielkość zadań przewozowych do +10% wyjściowego zakresu rzeczowego (czyli 1 029 700 km rocznie) za wykonanie których Gmina Kielce płaciłaby stawkę 8,51 zł/km zamiast stawki 10,95 zł/km przewidzianej w umowie z BP Tour Regio Sp. z o.o. a równocześnie nie zachodziłaby potrzeba organizowania przetargu w całości lub w przeliczonej części na świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Kielcach autobusami będącymi własnością Zamawiającego w wymiarze 4 000 000 km w okresie dwóch lat (ponieważ w ramach obowiązującej umowy z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacji Sp. z o.o. na najniższej 1 029 700 km rocznie mogłyby zostać wykonane za znacznie mniejszą cenę obecnie obsługiwane w umowie z BP Tour Regio Sp. z o.o. a tym samym wydatkiem Gmina Kielce stacjonary w wysokości 496 059 zł netto (na koniec 2023 r., a obecnie szkoda ta wynosi do ponad 1,4 miliona złotych), przy czym kwota szkody może wzrosnąć do 6 036 792,22 zł brutto jeżeli

Prokuratura zwróciła uwagę na oczywisty fakt, że żadne przepisy nie nakładają obowiązku przystąpienia o przetargu, o czym powinni wiedzieć także skarżący. My również o tym fakcie dowiedzieliśmy się dopiero po umorzeniu. Bardzo dziwne jest to, że nie poinformowano nas o tym, jak również nikt z przedstawicieli MPK nie był przesłuchiwany. Nasuwa się zatem pytanie: komu to było potrzebne?

§ 13, 23 i 24 i przekazanie je do tzw. kontraktu unijnego, który do 30 czerwca 2023 r. był obsługiwany przez MPK Sp. z o.o., a obecnie jest obsługiwany przez BP Tour Regio Sp. z o.o. za stawkę za kilometr znacznie wyższą niż stawka wynikająca z umowy z dnia 16 stycznia 2018 r., a tym samym to naruszenie umowy powiększa szkodę Gminy Kielce i Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Sp. z o.o. w Kielcach;  
- z naruszeniem przepisów prawa materialnego, tj. art. 296 § 1 i 3 w zw. z 231 § 1 k.k., poprzez przyjęcie, że czyn opisany w zawiadomieniu pokrzywdzonego MPK Sp. z o.o. polegający na niedoświadczeniu czynnego na przedstawicieli Urzędu Miasta Kielce obowiązków dbania o miastę Gminy Kielce poprzez zamieszczenie dyskusyjnego na stronie internetowej w § 3 art. 2 umowy z dnia 16 stycznia 2018 r. zawartą pomiędzy Gminą Kielce a Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacji Sp. z o.o. zgodnie z którym Gmina Kielce (organizator) ma prawo zwiększyć wielkość zadań przewozowych do +10% wyjściowego zakresu rzeczowego (czyli 1 029 700 km rocznie) za wykonanie których Gmina Kielce płaciłaby stawkę 8,51 zł/km zamiast stawki 10,95 zł/km przewidzianej w umowie z BP Tour Regio Sp. z o.o. a równocześnie nie zachodziłaby potrzeba organizowania w znacznej części przetargu na świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Kielcach autobusami będącymi własnością Zamawiającego w wymiarze 4 000 000 km w okresie dwóch lat (ponieważ w ramach obowiązującej umowy z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacji Sp. z o.o. na najniższej 1 029 700 km rocznie mogłyby zostać wykonane za znacznie mniejszą cenę obecnie obsługiwane w umowie z BP Tour Regio Sp. z o.o., a tym samym wydatkiem Gmina Kielce na stacjonary w wysokości co najmniej 496 059 zł netto (na koniec 2023 r., a obecnie szkoda ta wynosi do ponad 1,4 miliona złotych), przy czym kwota szkody może wzrosnąć do 6 036 792,22 zł brutto jeżeli

Gmina Kielce nadal będzie wydatkowała pieniądze na komunikację miejską w sposób nieracjonalny i sprzeczny z interesem podmiotu i pasażera.

Dodatkowo Prezydent Miasta Kielce i podległe mu osoby zajmujące się komunikacją miejską w Kielcach naruszyły postanowienie umowne zawarte w Załączniku nr 1 sekcja 1 punkt 3 do umowy z dnia 16 stycznia 2018 r., poprzez trwałe usunięcie z ww. umowy trzech linii tj. 13, 23 i 24 i przekazanie je do tzw. kontraktu unijnego, który do 30 czerwca 2023 r. był obsługiwany przez MPK Sp. z o.o., a obecnie jest obsługiwany przez BP Tour Regio Sp. z o.o. za stawkę za kilometr znacznie wyższą niż stawka wynikająca z umowy z dnia 16 stycznia 2018 r., a tym samym to naruszenie umowy powiększa szkodę Gminy Kielce i Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Sp. z o.o. w Kielcach. Zgodnie z postanowieniami umowy z dnia 16 stycznia 2018 r. Gmina Kielce, jako zamawiający uprawniony jest jedynie do zmiany tras linii, zmiany w rozkładach jazdy i wysiłkach z tego tytułu klientów oraz ilości i rodzajów autobusów. Zgodnie z postanowieniem umowy z 2018 r. nie uprawniona Gmina Kielce do umieszczenia linii autobusowej, która w ramach tej umowy, na podstawie wygranego przetargu publicznego, miała być obsługiwana przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o. w Kielcach - działanie to w sposób oczywisty wyrażało szkodę MPK Sp. z o.o. poprzez utratę przychodu z tytułu obsługi tych trzech bezpiecznie usuniętych linii autobusowych. W wyniku tzw. remontacyjnej linii te włączono do tzw. kontraktu unijnego pod nową 102,105 i 107, gdzie obecnie przewoźnikiem jest BP Tour Regio Sp. z o.o., który dwukrotnie starszymi autobusami obsługuje pasażerów za znacznie wyższą stawkę za kilometr.

Gdyby Prezydent Miasta Kielce i podległe mu osoby zajmujące się komunikacją miejską w Kielcach skorzystały z przysługujących uprawnień umownych, a także gdyby nie naruszyły umowy zawartej w wyniku przeprowadzenia procedury zamówienia publicznego, to Gmina Kielce ponosiłaby znacznie mniejsze koszty związane z komunikacją miejską, a pasażerowie wozów byłby znacznie nowszy i bezpieczniejszy niż autobusami. Płacenie za tą samą usługę wyższą kwotę powoduje oczywistą szkodę w miastku Gminy Kielce, jak również wywołuje szkodę po stronie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Sp. z o.o. w Kielcach, które zgodnie w wyniku takiego nieracjonalnego i sprzecznego z prawem działania nitze przychodzi, w jednoczesnej ilości pieniężnej uszczerbek przez tą Spółkę w formie dodatków trafiających do Gminy Kielce, są umiarkowane.

W opisie wydatków powołano, zakazane postanowienie świadczy za oczywiście nieuzasadnione, sąd winien o jego uchylenie żądać usprawiedliwienia.



## KOLEJNA ROCZNICA STRAJKU W MPK I POWSTANIA FIRMY

**W tym roku nasza firma obchodzi dwie bardzo ważne rocznice. Świątujemy między innymi 73-lecie powstania Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Kielcach. Dokładnie 22 lipca 1951 roku działalność rozpoczęło nasze przedsiębiorstwo.**

Nasza firma była świadkiem różnych etapów historii miasta i Polski, sama przechodziła wielokrotnie różne przemiany i perturbacje, lecz niezmiennie i niestrudzenie od kilku dekad dowozi kolejne pokolenia Kielczan do pracy, szkoły i innych miejsc. Z kolei 14 sierpnia obchodzimy 17 już rocznicę rozpoczęcia strajku w MPK Kiel-

ce. Protest nastąpił w ramach niezgody na plany miasta, które chciało sprywatyzować spółkę i oddać francuskiemu koncernowi Veolia na warunkach skrajnie niekorzystnych dla pracowników. Strajk zaowocował dramatycznymi wydarzeniami. Doszło do próby jego rozbicia poprzez brutalne przejęcie zajezdni autobusowej

na Pakoszu za pomocą prywatnej firmy ochroniarskiej. Na szczęście finał następujących potem negocjacji był pomyślny dla spółki oraz miasta. Ostatecznie doszło do podpisania porozumienia, które zakończyło się powołaniem spółki pracowniczej.

## HISTORIA KILOMETRAMI PISANA

**73-rocznica powstania MPK to dobra okazja, by przypomnieć historię naszego przedsiębiorstwa, która rozpoczęła się już w latach pięćdziesiątych i trwa do chwili obecnej. Początki mieliśmy skromne, lecz stopniowy rozwój przedsiębiorstwa sprawił, że firma zmieniała się nie do poznania.**

### Start z czterema liniami

22 lipca 1951 powołano do życia przedsiębiorstwo, które wówczas nosiło nazwę Zakład Komunikacji Miejskiej. ZKM był częścią Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej w Kielcach. Na samym początku firma obsługiwała zaledwie 4 linie autobusowe. Linie były obsługiwane na bazie taboru wypożyczonego z Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej. Liczył on 5 pojazdów i obsługiwało go 16 kierowców. Pierwsze autobusy Komunikacja Miejska otrzymała w 1954 roku.

ły na 14 liniach. Rocznie tabor MPK przewoził około 15 mln pasażerów!

### Kielce się rozwijają, a wraz nimi MPK

Lata 1961-1971 cechowała niezwykłą dynamiką rozwoju Kielc, jak również komunikacji miejskiej. MPK zaś dysponowało coraz większym taborem, co przekładało się na obsługę większej liczby linii autobusowych.

**„W 1967 roku nastąpiła spora zmiana w działalności naszego przedsiębiorstwa, które zmieniło siedzibę”.**

Z zajezdni przy ul. Rewolucji Październikowej (obecna ulica Warszawska) firma została przeniesiona do nowo wybudowanej bazy znajdującej się przy ulicy Jagiellońskiej. W tej lokalizacji MPK działa do tej pory. Ponadto w 1967 roku przedsiębiorstwo wzbogaciło się o autobusy marki Jelcz – znacznie bardziej pojemne niż pojazdy, którymi firma dysponowała dotychczas. Wówczas MPK posiadało 116 autobusy. Były przeważnie to pojazdy typu „San” H-100 oraz kilka „ogórków”, czyli „Jelczów max”. Autobusy w tych latach kursowały na 30 liniach. >>>

### Zmiana nazwy i duży krok ku przyszłości

Ale najlepsze dopiero miało nadejść. 1 stycznia 1956 roku Ministerstwo Gospodarki Komunalnej powołało samodzielne przedsiębiorstwo – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Kielcach. W kolejnych latach MPK rozwijało się bardzo dynamicznie.

**„Wystarczy powiedzieć, że w 1951 roku spółka dysponowała 5 pojazdami, natomiast dziesięć lat później w taborze znajdowało się już 67 autobusów”.**

W zdecydowanej większości były to autobusy typu „San” H-100. Pojazdy kursowa-



>>>

## Rośnie ranga MPK

W latach 1971-1976 wzrosła ranga MPK. Stało się to za sprawą zarządzenia wojewody kieleckiego, na mocy którego utworzono „Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej” (WPKM) z siedzibą w Kielcach.

Nowe przedsiębiorstwo podporządkowało sobie wszystkie dotychczas działające na terenie województwa kieleckiego zakłady komunikacyjne: MPK Kielce, MPK Radom, MPK Starachowice, MPK Skarżysko-Kamienna, MPK Ostrowiec, MPGK Jędrzejów i Sandomierz. Na mocy zarządzenia powstały dwa zakłady.

## Kolejne zmiany

1975 rok przyniósł kolejne zmiany. Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej obejmowało pięć oddziałów: Kielce, Radom, Ostrowiec Świętokrzyski,

Skarżysko-Kamienną, Starachowice oraz dwa zakłady: Jędrzejów i Sandomierz. WPKM w Kielcach obsługiwało komunikację w siedmiu miastach. Autobusy miejskie przewoziły około 478 tysięcy pasażerów.

W oddziałach WPKM zatrudnionych było ponad 1800 osób, a przedsiębiorstwo dysponowało łącznie 407 autobusami.

MPK Kielce, w momencie utworzenia WPKM, posiadało łącznie 150 autobusów. Ponadto w listopadzie i grudniu 1975 roku MPK Kielce wzbogaciło się o 16 mikrobusów, które jeździły na dwóch nowych liniach. Ale to nie koniec zmian w taborze, bowiem w grudniu 1975 roku dołączyły do niego 23 nowe autobusy: 13 Jelczów oraz 10 Autosanów, które były bardziej przestronne i wygodniejsze dla pasażerów. Pod koniec 1975 roku MPK dysponowało 173 autobusami oraz 16 mikrobusami. Obsługiwały one 36 linii autobusowych.

## MPK już samodzielne

W latach 80-tych MPK osiągnęło pełną samodzielność. Powodem była likwidacja WPKM, co automatycznie pozwoliło na powstanie samodzielnego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Kielcach. Sukcesywnie zwiększał się tabor. Pod koniec 1981 roku firma posiadała już 195 pojazdów autobusowych. Obsługiwały one 42 linie autobusowe. W tym czasie MPK zatrudniało 917 osób. Poza tym przedsiębiorstwo zyskało drugą zajezdnię na Pakoszu.

## Zakład budżetowy

W 1990 roku ze struktury MPK w Kielcach wyłączono Zakład Komunikacji Miejskiej w Jędrzejowie, a w 1991 roku przedsiębiorstwo zostało przekształcone w zakład budżetowy o nazwie Miejski Zakład Komunikacji w Kielcach. W 1997 i 1998 roku dokonano zakupu nowych autobusów: 20 przegubowców marki IKARUS, 10 Neoplanów i 9 Jelczów.

08

## DO CZEGO ZMIERZA MIASTO?

Mimo jasnych zapisów w umowie kupna-sprzedaży i umowie spółki miasto ani nie chce kupić od spółki pracowniczej udziałów, ani nie zamierza sprzedać swoich udziałów. Miejscy urzędnicy nie reagują też na nasze apele, by zaprzestano praktyk godzących w dobrostan finansowy przedsiębiorstwa, w którym miasto jest udziałowcem. Żeby w pełni zrozumieć kontekst tych wydarzeń oraz tego, co obecnie się dzieje wokół MPK, należy cofnąć się do 2019 roku, gdzie doszło do zabrania linii kieleckiemu przewoźnikowi.

## Początek problemów

Spójrzmy zatem na datowane na 2019 rok pismo, pod którym podpisali się członkowie ówczesnego zarządu, w tym również pełniąca wówczas funkcję prezeski MPK Elżbieta Śreniawska.

Wspomnę tylko, że dwa kontrakty, które powinny być rozliczane oddzielnie, próbuje się zastępować tym z mniejszą stawką, (5,06 zł i 6,16 zł) gdzie przewoźnik jeździ starymi ponad 10 letnimi awaryjnymi autobusami, podczas gdy nowe autobusy stoją na bazi i wprowadza się czas przerywany dla kierowców, wydłuża się czas dojazdu tzw. km „pustych”. Autobus mógłby włączyć się po drodze w linie, tak aby pasażerowie mogli z niego skorzystać. Ogromnie wzrastają czasy postoju kierowców. Na wszelkie nasze uwagi i sugestie - ZTM reaguje w jeden sposób – „nie da się”.

Sygnalizowaliśmy wielokrotnie, że sprawna komunikacja w mieście to dobre rozkłady jazdy, ale również dobra współpraca z służbami odpowiedzialnymi za infrastrukturę transportową tj. MZD, Straż Miejska, Policja, ITD, instytucjami, które na co dzień mają kontakt zarówno z innymi przewoźnikami, jak również Pasażerami. Tutaj również nie podjęto dotychczas żadnych działań.

Podstawą sprawnego funkcjonowania transportu jest dobra współpraca Spółki realizującej przewozy i organizatora, pozwalająca pogodzić interesy obu stron, jak również dbałość o Pasażera. Wiadomo, że wraz ze wzrostem liczby przewożonych Pasażerów zmniejsza się liczba osób korzystających z transportu indywidualnego, a w efekcie przekłada się to na zmniejszenie zatłoczenia miasta i wpływa korzystnie na rzecz środowiska naturalnego, o które przecież wspólnie zabiegamy.

Spółka MPK Kielce, działa na zasadach rynkowych i nikt nie dokłada do jej funkcjonowania. Jednakże koszty realizacji usług przewozowych nie mogą przewyższać uzyskiwanych przychodów, bo grozi to poważnymi trudnościami finansowymi po stronie Spółki, w której Miasto Kielce posiada 1/3 udziałów...

W obecnej sytuacji dalsze inwestycje MPK m.in. w budowę stacji CNG i zakup autobusów gazowych stają pod znakiem zapytania, ponieważ nie możemy decydować o dalszych inwestycjach nie znając dalszych kierunków zmian, które zamierza wprowadzić miasto Kielce.

Pod znakiem zapytania stoi również dalszy los Spółki, która obsługuje miasto Kielce jedną z najniższych stawek w kraju, ale przy braku woli współpracy dalej się już nie da, dobijamy do punktu z którego za chwilę nie będzie odwrotu. Jesteśmy przed WZWiW Spółki, determinacja i ogromne wsparcie pracowników- udziałowców pozwoliły zrestrukturyzować Spółkę i obniżyć koszty do poziomu jednego z najniższych w kraju, ale dalej się już da.

Dlatego też apeluję do Państwa Radnych i proszę o możliwość włączenia się w dyskusję celem wypracowania wspólnego stanowiska oraz szerokiej konsultacji społecznych, podczas których po raz kolejny będzie szansa ratowania komunikacji miejskiej dla dobra nas wszystkich kielczan i Pasażerów.

z poważaniem  
Elżbieta Śreniawska





**Słusznie zwrócono tam uwagę na to, że nie do zaakceptowania jest sytuacja, w której miasto podejmuje decyzję o przeniesieniu linii z głównego kontraktu inwestycyjnego ze stawką za wozokilometr 6,16 zł do tańszego kontraktu unijnego, gdzie stawka wynosi 5,06 zł, a w dodatku jest on obsługiwany przy użyciu wyeksploatowanych i awaryjnych autobusów należących do miasta.**

W ten sposób nowe pojazdy stały nieużywane na bazie, a także wydłużył się czas dojazdu tzw. kilometrów pustych. Tracił więc

przewoźnik, który działał i wciąż funkcjonuje na zasadach rynkowych, a więc nikt do jego działalności nie dokłada. Ale traciło też miasto jako udziałowiec i organizator transportu publicznego, a przede wszystkim tracili pasażerowie.

### Firma była zagrożona

Jak bardzo zagrażało to bytności MPK, stwierdzono w wyróżnionych w piśmie fragmentach. Napisano, że „w związku z działaniami miasta pod znakiem zapytania stoją inwestycje MPK, ponieważ nie sposób ich dokonywać nie mając wiedzy o dalszych kierunkach zmian i zapewnienia minimalnej stabilności ekonomicznej”. Zwrócono uwagę na to, że niepewny jest los całej spółki, która wówczas świadczyła usługę za jedną z najniższych stawek w Polsce i nie jest w stanie bardziej obniżyć kosztów, szczególnie przy braku współpracy. W piśmie stwierdzono: „dobijamy do punktu, z którego za chwilę nie będzie już odwrotu”. Tak jest zresztą do chwili obecnej, a tamte

wydarzenia były jedynie początkiem problemów. Kilka lat później miasto zorganizowało przetarg, w którym wygrał lubelski przewoźnik. Zabrane linie nie tylko nie wróciły do MPK, ale zostały przyznane konkurencji, niezgodnie z umową na kontrakt podstawowy zawarty z naszą firmą. Ciąg dalszy w kolejnym artykule...

**Ps.** osobnym wątkiem jest to, że ówczesny zarząd wraz z Panią Prezes nie dokonywali zakupów autobusów i nawet nie płacili za paliwo, narażając firmę na kary finansowe. Odchodzący w 2021 roku zarząd, ten sam który mówił, że zagrożona jest przyszłość spółki, zostawił zakład z podpisanymi umowami na zakup dużej ilości autobusów, co bardzo obciążało finansowo spółkę. Chodziło między innymi o 5 autobusów gazowych, których nabycia nie wymagała umowa z miastem, a były one o 25 procent droższe od standardowych diesli. Warto więc zadać pytanie: dlaczego się tak stało?

## MPK CHCE SPRZEDAĆ UDZIAŁY, A MIASTO NIE REAGUJE

Z poprzedniego artykułu jasno wynika, że miasto nie było zainteresowane jakąkolwiek współpracą z MPK czy „uzdrocaudziałów należących do Kieleckich Autobusów, po to miasto jako mniejszościowy udziałowiec wziął odpowiedzialność za losy firmy.

Apel ten znajduje się w poniżej udostępnionym piśmie skierowanym do Prezydenta Kielc Bogdana Wenty. Podpisali go członkowie zarządu na czele pełniącą wówczas funkcję prezeski Elżbieta Śreniawska. Proceder przerwania linii z kontraktu droższego do tańszego oraz „brak zainteresowania sytuacją spółki w ekstremalnie trudnych warunkach spowodowanych pandemią” skłonił organy spółki do podjęcia decyzji o rozpoczęciu procedury zbycia udziałów spółki pracowniczej Kieleckie Autobusy. Zarząd w ten sposób działał na podstawie umów zawartych między miastem a MPK i spółką Kieleckie Autobusy. Była to z naszej strony odpowiedź na prowokację miasta, które zapowiadało sprzedaż swoich akcji i publicznie wносиło o zyski z dywidendy. I choć procedura nabycia udziałów powinna zostać przeprowadzona zgodnie z zapisami umowy w trakcie trzech miesięcy, to miasto w żaden sposób nie zareagowało na to pismo.



Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o.  
ul. Jagiellońska 92, 25-734 Kielce  
Centrala: (+48) 41 345 24 21-23  
Sekretariat: (+48) 41 345 24 21 wew. 201  
Faks: (+48) 41 345 35 06  
e-mail: sekretariat@mpk.kielce.pl  
www.mpk.kielce.pl



2/14/09/06/2020  
Dn 100705/06/2020



Pan  
Bogdan Wenta  
Prezydent Miasta Kielce

Niniejszym informujemy, iż mając na uwadze ustawy obowiązek realizacji zadań publicznych przez gminę oraz z uwagi na brak realnej współpracy ze strony Miasta w zakresie realizacji zadań przewozowych, brak zainteresowania sytuacją Spółki w ekstremalnie trudnych warunkach spowodowanych pandemią COVID-19 organy Spółki zdecydowały o sprzedaży udziałów wspólnika Kieleckie Autobusy Spółka Pracownicza spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.

Realizując powyższe, na podstawie § 24 pkt. 1 umowy Spółki Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji sp. z o. o. oraz § 8 pkt. 3 umowy Spółki Kieleckie Autobusy Spółka Pracownicza wnioskujemy o nabycie przez Gminę Kielce udziałów należących do KASP sp. z o. o., a tym samym przystąpienie do procedury nabycia w terminie jednego miesiąca od dnia doręczenia niniejszego wezwania.

PRZEWODNICZĄCY  
RADY NADZORCZEJ  
Maksymilian Szydłowski

PREZES ZARZĄDU  
DYREKTOR NACZELNY  
Elżbieta Śreniawska

PRZEWODNICZĄCY  
RADY NADZORCZEJ  
Bogdan Latosiński

PREZES ZARZĄDU  
Wiesław Janas

## UDZIAŁOWCY KASP MÓWIĄ DOŚĆ — KOMUNIKACJA MIEJSKA TO NIE ZABAWA!

Miasto na wniosek spółki pracowniczej z 2020 roku odmówiło odkupienia od niej udziałów. Jednocześnie miasto nie zareagowało na wniosek z 2023 roku o odsprzedanie 35% udziałów należących do miasta złożony przez KASP. Zatem udziałowcy obradujący w czerwcu tego roku na walnym zebraniu udziałowców ponowili wniosek i złożyli kolejną ofertę miastu, by odkupiło udziały. Oferta ponownie złożona przez spółkę pracowniczą podyktowana jest bezprawnym działaniem w styczniu ubiegłego roku polegającym na zabranii trzech linii przypisanych do kontraktu dużego, obsługiwanego przez MPK w kontrakcie obowiązującym do końca 2027 roku za niższą stawkę.

10



### Miasto znów odmawia wykupu udziałów

Cena jednego udziału została oszacowana zgodnie z prawem na podstawie umowy sprzedaży udziałów z dnia 6 października 2008 roku. Kwota ta została powiększona o wskaźnik dóbr inwestycyjnych na podstawie ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji.

Jednak Gmina Kielce odmówiła realizacji obowiązku wynikającego z umowy sprzedaży udziałów. W obliczu jawnego łamania przez Gminę Kielce postanowień aktu założycielskiego spółki MPK oraz umowy kupna-sprzedaży, udziałowcy KASP poinformowali w specjalnym piśmie skierowanym do Prezydenta Agaty Wojdy z 29.06.2024 r. o wstrzymaniu się z respektowaniem uprawnień Gminy do posiadania w Radzie Nadzorczej MPK swojego przedstawiciela. Jednocześnie KASP, mając wątpliwości w kwestii dalszej współpracy z Gminą Kielce, ponownie złożyło ofertę odkupienia całości udziałów posiadanych przez KASP w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacji w Kielcach. Jesteśmy przekonani, że taka oferta jest uzasadniona, ponieważ Gmina Kielce od dłuższego czasu podejmuje działalność sprzeczną z interesem spółki, co jest nie-

zgodne z kodeksem spółek handlowych. Treść całego pisma udostępniamy poniżej.

### Miasto konsekwentnie szkodzi spółce, w której ma udziały

Mówiąc o działaniach sprzecznych z interesem spółki, chodzi nam przede wszystkim o przerzucanie linii z droższego kontraktu głównego do kontraktu unijnego, wbrew obowiązującej umowie z MPK z 2018 roku.

**„W ten sposób miasto bezprawnie pozbawiło nas dochodów z linii 13, 23 i 24. Narażono MPK na kolejne straty, obniżając nasze dochody o kilkaset tysięcy złotych miesięcznie. I to w czasie, gdy spółka przeprowadza ogromne inwestycje”.**

W chwili obecnej linie te są obsługiwane przez innego przewoźnika realizującego kontrakt unijny za wyższą stawkę. Linie nie wróciły do MPK, po podpisaniu umowy z tym przewoźnikiem, co jest działaniem skandalicznym i niedopuszczalnym, szczególnie że MPK obsługiwałoby je taniej, a i pasażerowie by zyskali, bo nasza firma dysponuje w tym kontrakcie lepszymi i nowszymi pojazdami. Miasto nie sko-

rzystało też z uprawnień przewidzianych w umowie z MPK z 16 stycznia 2018 roku, by zwiększyć ilość zadań przewozowych do +10% wyjściowego zakresu rzeczowego, dzięki czemu Gmina Kielce płaciłaby w ramach kontraktu unijnego stawkę 8,51 zł/km, zamiast 10,60 zł/km przewidzianej w umowie z BP Tour.

Ponadto obecnie miasto planuje wykup nieruchomości pod budowę bazy autobusowej dla autobusów elektrycznych, co jest nieracjonalnie ekonomiczne, szkodliwe dla samej spółki, w której miasto ma udziały i kieleckiego podatnika. Szczególnie biorąc pod uwagę, że MPK posiada dobrze wyposażoną bazę, w której mogą być przetrzymywane i ładowane pojazdy elektryczne. **Czemu mają służyć te działania?** Wszystkie powyższe wymienione fakty wskazują na to, że miastu nie zależy na dobru współnika, a zatem oferta odkupienia udziałów pozostaje w mocy.

### Ani odsprzedaż, ani wykup udziałów?

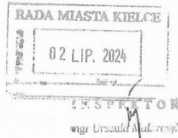
Dodać warto, że miasto kilka lat temu wyraziło chęć zbycia udziałów w MPK Kielce. Taką wolę zadeklarowała również niedawno Prezydent Agata Wojda. Firma mogłaby przystąpić do tej procedury, jednak miasto chce to zrobić z pominięciem umów zawartych z MPK, za to z uwzględnieniem własnej wyceny, która byłaby skrajnie niekorzystna dla udziałowców niekorzystających przez 18 lat z opcji wypłacenia dywidendy. Nie możemy się zgodzić na taką formę wykupu udziałów. Wszystko wskazuje więc na to, że miasto nie chce ani wykupienia, ani odsprzedaży udziałów w MPK.

**„Udziałowcy mają już dość tej patowej sytuacji, dlatego domagają się podjęcia ostatecznej i wiążącej decyzji w tym względzie”.**

Bogdan Latosiński



Kieleckie Autobusy  
Spółka Pracownicza Sp. z o.o.  
ul. Jagiellońska 92  
25-734 Kielce  
Złoty Złoty Złoty Złoty



Sz. P.  
Agata Wojda  
Prezydent Miasta Kielce  
Rynek 1  
25-303 Kielce

Kieleckie Autobusy Spółka Pracownicza Sp. z o.o. zgodnie § 8 umowy sprzedaży udziałów z dnia 6 października 2008 r. oraz na podstawie art. 24 ust. 4 aktu założycielskiego spółki z ograniczoną odpowiedzialnością „Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Kielcach” i Porozumienia Społecznego z dnia 30 sierpnia 2007 r. zawartego pomiędzy Zasadą a Miastem Kielce, złożyła w dniu 16 czerwca 2023 r. Gminie Kielce ofertę nabycia 10 096 udziałów spółki pod firmą Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Kielcach wpisanej do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem 0000095798 za cenę 434,70 zł za jeden udział.

Cena za 1 udział została ustalona zgodnie z § 8 umowy sprzedaży udziałów z dnia 6 października 2008 r., na kwotę 434,70 złotych, tj. 325,00 złotych powiększona o wskaźnik cen dóbr inwestycyjnych ogłaszany na podstawie art. 35 ust. 2 ustawy z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji (lub innych go zastępujący) liczony począwszy od dnia zawarcia tej umowy do dnia złożenia Gminie Kielce oferty nabycia udziałów. Wskaźnik cen dóbr inwestycyjnych został wyliczony począwszy od dnia zawarcia umowy zgodnie z obwieszczeniami Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w sprawie wskaźnika cen dóbr inwestycyjnych. Miejsce publikacji: Dziennik Urzędowy GUS - obwieszczenie Prezesa GUS oraz Monitor Polski (w/w obwieszczenia w Monitorze Polskim publikowane do 2016 r.).

Wynikający z umowy termin na dokonanie sprzedaży w/w udziałów już minął, a równocześnie Gmina Kielce nigdy nie wystąpiła o stwierdzenie jej nieważności oraz nie uchyliła się od skutków umowy sprzedaży udziałów z dnia 6 października 2008 r.

Mając na uwadze powyższe nie zrozumiałam Jest, dlaczego Gmina Kielce odmawia realizacji obowiązku wynikającego z § 8 umowy sprzedaży udziałów z dnia 6 października 2008 r., powtórnego w art. 24 ust. 4 aktu założycielskiego spółki z ograniczoną odpowiedzialnością „Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Kielcach”. Takie zachowanie Gminy Kielce, jest jawnym złamaniem zasady *pacta sunt servanda* i musi się spotkać z analogiczną reakcją spółki Kieleckie Autobusy Spółka Pracownicza Sp. z o.o., która to do czasu podjęcia przez Gminę Kielce działań zgodnych z umową sprzedaży udziałów z 6 października 2008 r. i art. 24 ust. 4 aktu założycielskiego spółki z ograniczoną odpowiedzialnością „Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Kielcach” wstrzymuje się z respektowaniem wynikającego z art. 7 ust. 11 uprawnienia Gminy Kielce, do posiadania w Radzie Nadzorczej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Sp. z o.o. swojego przedstawiciela.

Jednocześnie wobec oczywistego łamania przez Gminę Kielce postanowień aktu założycielskiego spółki z ograniczoną odpowiedzialnością „Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Kielcach” Kieleckie Autobusy Spółka Pracownicza Sp. z o.o. mając bardzo duże wątpliwości co dalszej współpracy z Gminą Kielce w ramach spółki Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o. składa ponownie Gminie Kielce ofertę odkupienia całości udziałów posiadanych przez KASP Sp. z o.o. w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacji Sp. z o.o. po cenie rynkowej (poprzednia oferta złożona była 8 czerwca 2020 r.).

Powyższa oferta jest tym bardziej uzasadniona, gdyż Gmina Kielce od dłuższego czasu podejmuje działania, które w sposób jednoznaczny są sprzeczne z treścią przepisu art. 56 § 1 Kodeksu Sądowego, stanowiącego że: „Wspólnik obowiązany jest powstrzymać się od wszelkiej działalności sprzecznej z interesami spółki”.

Działania Gminy Kielce spowodowały, że wbrew treści umowy z dnia 16 stycznia 2018 r. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o. zostało bezprawnie pozbawione przychodów z następujących linii autobusowych 15, 17, 36, 40 oraz 13, 23, 24 które aktualnie w wyniku działań Gminy Kielce nie są już obsługiwane przez MPK Sp. z o.o. Co do linii 15, 17,

36 i 40 była Prezes Zarządu MPK Sp. z o.o. w czerwcu 2019 r. podczas sesji Rady Miasta Kielce wskazywała, że przekazanie tych linii po dokonaniu w nich drobnych korekt do tańszego kontraktu (unijnego) w miejsce faktycznie zlikwidowanych w tym kontrakcie linii spowodowało znaczne zmniejszenie dochodów Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Sp. z o.o.

Ponadto w okresie prowadzenia procedury przetargowej w 2023 r. na tzw. kontrakt unijny, Gmina Kielce po raz kolejny naruszając treść postanowień i załączników do umowy z dnia 16 stycznia 2018 r. zabrała wbrew obowiązującym przepisom linie 13, 23 i 24 z tego kontraktu (tzw. głównego - droższego) do kontraktu unijnego, wówczas obsługiwanego przez MPK Kielce, co wiązało się z znacznym spadkiem dochodów spółki. W chwili obecnej linie te obsługiwane są przez innego przewoźnika wykonującego usługę za dużo wyższą stawkę powodującą znaczne zwiększenie kosztów finansowych dla Gminy Kielce i to w sytuacji gdy MPK Sp. z o.o. zgodnie z zawartą umową z dnia 16 stycznia 2018 powinna obsługiwać te linie, co byłoby tańsze dla Gminy Kielce oraz korzystniejsze dla pasażerów, którzy jeżdżiliby nowszymi autobusami.

Nadmieniamy również, że w 2022 r. z kontraktu głównego do kontraktu unijnego zabrane zostały także linie OW i OZ. Przerzucanie linii przypisanych do kontraktu głównego, do kontraktu „unijnego” spowodowało nie tylko znaczne zmniejszenie przychodu spółki, ale również całkowite wyłączenie z ruchu pięciu autobusów MINI (10 m), które generują kolejne straty dla spółki.

Powyżej opisane działania Gminy Kielce wprost łamią postanowienia umowy z 16 stycznia 2018 r. i nakierowane są na spowodowanie osłabienia finansowego spółki, w której Gmina Kielce posiada znaczną ilość udziałów.

Ponadto Gmina Kielce, aktualnie poszukuje nieruchomości na potrzeby uruchomienia bazy autobusowej dla autobusów elektrycznych i wybudowania instalacji fotowoltaicznej, w sytuacji gdy Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o. posiada dobrze wyposażoną, kompleksową zajezdnię, w tym odpowiednią powierzchnię gruntów i budynków zaplecza technicznego, które dają możliwość na ich powierzchniach dachowych (ponad 3000 m<sup>2</sup>) montażu instalacji fotowoltaicznej o odpowiedniej mocy.

Dodatkowo wbrew interesom spółki MPK Sp. z o.o. w której Miasto ma udziały oraz podatników Gminy Kielce, Miasto nie skorzystało z uprawnienia przewidzianego w § 3 ust. 2 umowy z dnia 16 stycznia 2018 r. zawartą pomiędzy Gminą Kielce a Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacji Sp. z o.o. zgodnie z którym Gmina Kielce (jako Organizator

przewozów w komunikacji miejskiej) ma prawo zwiększyć wielkość zadań przewozowych do +10% wyjściowego zakresu rzeczowego (czyli 1 029 700 km rocznie) za wykonanie których Gmina Kielce płaciłaby stawkę 8,51 zł/km zamiast stawki 10,60 zł/km przewidzianej w umowie z BP Tour Regio Sp. z o.o., a tym samym wywołała po stronie podatników (mieszkańców i innych podmiotów płacących podatki w Kielcach) szkodę majątkową przekraczającą już 1,4 mln złotych, a równocześnie z tego samego tytułu przychody Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Sp. z o.o. od października 2023 r. są miesięcznie niższe o około 650 000 zł.

We wrześniu 2023r. MPK Sp. z o.o. w ramach dodatkowych kursów przekazanych do realizacji z tzw. Kontraktu unijnego wykonała 76 361 km, jednocześnie w ramach kontraktu głównego nie obowiązywały już żadne ilościowe ograniczenia kursów związane z okresem wakacyjnym. Wobec powyższego miesiąc wrzesień 2023 r. z pełną realizacją zadań z kontraktu głównego i 76361 km z kontraktu unijnego ukazuje realną możliwość stałego i ciągłego wymiaru zadań realizowanych przez MPK Sp. z o.o. Innymi słowy Gmina Kielce – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach ma możliwość comiesięcznego zlecenia do MPK Sp. z o.o. zadań w wymiarze 76 361 km po cenie 8,51 zł/km netto (76 361 \* 8,51 = 649 832,11 zł netto).

Przytoczone powyżej fakty bezspornie wskazują, że dobro i interes spółki Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o. są naruszane przez jej wspólnika - Gminę Kielce i stan taki jest niezwykle destrukcyjny zarówno dla tej spółki (która prowadzi inwestycje na wysoką skalę), jak i jej innych wspólników. Stąd też Kieleckie Autobusy Spółka Pracownicza Sp. z o.o. ponownie apeluje do Gminy Kielce o przejęcie pełni odpowiedzialności za dalsze losy i funkcjonowanie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Sp. z o.o. z siedzibą w Kielcach (zatrudniającego ponad 600 pracowników – większości mieszkańców Kielc) i podtrzymuje złożoną w dniu 8 czerwca 2020 r. ofertę odkupienia wszystkich przysługujących KASP Sp. z o.o. udziałów w MPK Sp. z o.o.

Prezes  
KASP

Przewodniczący  
Radę Nadzorczą KASP

Przewodniczący  
Zgromadzenia KASP

Do wiadomości:

- Przewodniczący Rady Miasta Kielce i Radni Rady Miasta Kielcach

nr 44 (95)

cena 22 zł  
(w tym 8% VAT)

# NOWY BYWATEL

PISMO NA RZECZ SPRAWIEDLIWOŚCI SPOŁECZNEJ



## DOKĄD JEDZIE POLSKA?

### CPK I NIE TYLKO

Europa 5,5 EUR  
USA 7 USD  
ISSN 2082-7644  
INDEX 361569

