



PASAŻER

BIULETYN KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KIELCACH

NR 117 / WRZESIEŃ / 2025
MAGAZYN BEZPŁATNY



4

AKTUALNOŚCI

Nie możemy odpowiadać za zaniechania innego przewoźnika

5

AKTUALNOŚCI

Kolejne nowoczesne autobusy dotarły do Kielc

6

TEMAT NUMERU

Prostujemy słowa Pani Prezydent i apelujemy o dialog

8-11

OKIEM ZWIĄZKOWCA

Po 18 latach od strajku MPK wciąż musi walczyć

W planach wycieczka szkolna?

Zawieziemy Was! 



Tu może być
Twoja reklama

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



Szanowni Państwo,

Oddajemy w wasze ręce nowy numer „Pasażera”. Znajdziecie w nim między innymi oświadczenia i komunikaty firmy, w których odnosimy się do zaniechań innego przewoźnika, jakie są przypisywane nam oraz wielu nieprawdziwych informacji dotyczącym naszej spółki, które funkcjonują w obiegu publicznym. Nie brakuje również aktualności z życia miasta oraz spółki pracowniczej. Informujemy między innymi o zmianach w rozkładach komunikacji miejskiej i na trasach linii komercyjnych, akcjach społecznych, w które się angażujemy i inwestycjach dokonywanych przez nasze przedsiębiorstwo z własnych środków. Bogdan Latosiński, przewodniczący rady nadzorczej spółki Kieleckie Autobusy, w rubryce „Okiem Związkowca” wyjaśnia, dlaczego 18 lat po strajku wciąż musimy walczyć o dobre imię spółki i upominać się o sprawiedliwe traktowanie, choć nasza firma inwestuje i przynosi zyski. Życzę udanej lektury.

Wydawca

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

Reklama

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

Druk

Cztery Asy
www.czteryasy.pl

Jerzy Met
Prezes MPK Kielce

OGŁOSZENIE O SPRZEDAŻY DZIAŁKI

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o. (dalej też MPK Sp. z o.o.) z siedzibą w Kielcach (KRS nr : 0000095798) ogłasza sprzedaż z wolnej ręki nieruchomości gruntowej położonej w Kielcach przy ul. Jagiellońskiej (u zbiegu z ul. Krakowską), na którą składają się działki o nr 599/1, 599/3, 599/5, 599/7, 599/8, 599/10 o łącznej powierzchni 3704 m².

OŚWIADCZENIE W SPRAWIE SCALENIA GRUNTÓW PRZY ULICY JAGIELLOŃSKIEJ

Niestety władze Kielc w dalszym ciągu nie podejmują działań w sprawie scalenia gruntów znajdujących się przy ulicy Jagiellońskiej, choć ta zwłoka jest niekorzystna nie tylko dla spółki, w której miasto jest udziałowcem, ale również dla samego miasta.

Przypominamy, że już od 2 lat apelujemy do obecnych i poprzednich władz miasta o scalenie gruntów, gdyż niektóre działki w tym miejscu wciąż należą do gminy Kielce (599/2 i 599/4), zaś we władaniu MPK pozostają działki o nr 599/1, 599/3, 599/5, 599/7, 599/8, 599/10 o łącznej powierzchni 3704 m². Zaistniała więc potrzeba wyznaczenia nowych granic działek oraz ich wzajemnej wymiany (metr za metr), aby nowo powstałe nieruchomości, należące do obu stron, tworzyły spójną całość, umożliwiającą ich efektywne wykorzystanie. Jednocześnie zapewniamy, że będziemy konsekwentnie zwracać się do Pani Prezydent o pomyślne rozwiązanie tego problemu, gdyż leży to w interesie nie tylko MPK, ale również miasta. Konsolidacja gruntów ułatwiłaby bowiem proces ich sprzedaży i pomogła zagospodarować teren, na którym znajduje się

obecnie parking MPK. W tej chwili proces sprzedaży prowadzony jest z pominięciem scalenia działek.

NIE MOŻEMY ODPOWIADAĆ ZA BŁĘDY INNEGO PRZEWÓZNIKA

Coraz częściej przychodzą do nas od zaniepokojonych pasażerów skargi na zły stan techniczny autobusów, które tak naprawdę dotyczą pojazdów i linii obsługiwanych przez firmę BP Tour Regio.

Pragniemy państwa uczulić na to, że obecnie linie OW, OZ, 13, 23, 24, 102, 103, 104, 107, 108, 112, 114 znajdują się w obsłudze lubelskiego przewoźnika. Na tych liniach poruszają się należące do miasta pojazdy o numerach bocznych od 1001 do 1005 i od 1201 do 1235. W związku z tym wszelkie uwagi związane z jakością obsługi w/w linii tymi autobusami powinny być kierowane do firmy BP Tour Regio lub bezpośrednio do Zarządu Transportu Miejskiego w Kielcach.

ZMIANY W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KIELCACH

Wprowadzono szereg zmian w kursowaniu autobusów komunikacji miejskiej na liniach obsługiwanych między innymi przez MPK Kielce.

Przebudowa Piekoszowskiej – inne trasy niektórych linii

W związku z przebudową ul. Piekoszowskiej (odcinek od Jagiellońskiej do Podklasztornej) od niedzieli 17 sierpnia 2025 r. wprowadzone zostały czasowe zmiany w kursowaniu autobusów:



- **Linia 18** – w kierunku Micigozdu, Promnika, Brynicy i Piekoszowskiej jedzie objazdem przez ul. Grunwaldzką (bez Jagiellońskiej i części Piekoszowskiej). W stronę Dworca Autobusowego bez zmian.
- **Linia 23** – w kierunku os. Podkarczówka jedzie od ul. Jagiellońskiej przez Grunwaldzką do ronda „Łupaszki”, gdzie zawróci i wróci na trasę. Nieobsługiwany przystanek: Piekoszowska / Mieszka I. W stronę Aresztu Śledczego bez zmian.
- **Linia 25** – w kierunku Malikowa i Targów Kielce objazd przez ul. Grunwaldzką (bez Jagiellońskiej i części Piekoszowskiej). W stronę Bukówki i Kleckiej bez zmian.
- **Linia 26** – w kierunku os. Ślichowice objazd od Jagiellońskiej przez Grunwaldzką (Szpital Wojewódzki). Nieobsługiwany przystanek: Piekoszowska / Mieszka I. W stronę Cedzyny, Cmentarza i Cedzyny/Zalewu bez zmian.
- **Linia 114** – w kierunku Piekoszowskiej pojedzie przez ul. Grunwaldzką (bez Jagiellońskiej i części Piekoszowskiej). W stronę Żniwnej bez zmian.

Dodatkowy przystanek dla autobusów na linii 11

Od soboty, 2 sierpnia 2025 r., autobusy linii 11 w kierunku Daleszyc zatrzymują się na nowym przystanku „Kranów” zlokalizowanym między przystankami „Nieścichów skrzyżowanie” a „Kranów I”.

Źródło: ZTM Kielce

LINIE KOMERCYJNE 201 I 208 PO WAKACJACH

Szanowni pasażerowie, przypominamy, że od 1 września autobusy na liniach

komercyjnych 201 i 208 będą jeździć znów według normalnego porządku. Zmiany obowiązujące od 30.06.2025 r. do 31.08.2025 r. były spowodowane przerwą wakacyjną w szkołach. Rozkłady jazdy dostępne są na naszej stronie internetowej.



PRZEDSZKOLAKI Z WIZYTĄ NA BAZIE AUTOBUSOWEJ MPK



10 czerwca mieliśmy wspaniałych gości na bazie autobusowej!

Dzieciaki z Niepublicznego Przedszkola Bąka Patataja w Kielcach wraz opiekunkami odwiedziły nas, po to by na własne oczy zobaczyć dyspozytornię, autobusy, stację kontroli pojazdów czy halę z kanałami naprawczymi. Przy okazji dowiedziały się, na czym polega praca dyspozytora i kierowcy. Maluchom bardzo podobała się wizyta i wielu z nich przyznało, że chciałoby kiedyś prowadzić autobus miejski. Być może w przyszłości ich marzenia się spełnią i gdy dorosną, spotkacie ich na trasie. A w nagrodę za uśmiechy i entuzjazm dzieciaki dostały od nas upominki!

MPK KIELCE DLA ŚWIĘTOKRZYSKICH WCZEŚNIAKÓW

21-22 czerwca w Centrum Nauki Leonardo da Vinci odbył się Zjazd Wcześnieńców Świętokrzyskich organizowany przez Stowarzyszenie na Rzecz Wcześnieńców Świętokrzyskich. Znów byliśmy częścią tego wydarzenia.

MPK Kielce odpowiadało za bezpieczny i darmowy transport uczestników na zjazd. „Wasze wsparcie od lat pomaga nam docierać do Podzamcza całymi rodzinami!” – napisało Stowarzyszenie na Rzecz Wcześnieńców Świętokrzyskich na swoim fanpage.

KOLEJNE AUTOBUSY KUPIONE Z WŁASNYCH ŚRODKÓW



Wciąż przedłuża się procedura odbioru zamówionych przez MPK Kielce niskoemisyjnych przegubowych MAN-ów ze względu na przeniesienie produkcji tego typu pojazdów do Turcji, jednak Mercedesy już jeżdżą po Kielcach.

MAN-y powinny pojawić się w Kielcach już w marcu. Najbardziej prawdopodobny termin ich dostarczenia to październik. O tym, kiedy ostatecznie zostaną dostarczone do Kielc będziemy informować na bieżąco. Jednocześnie w oczekiwaniu na dostawę

nowych MAN-ów w czerwcu i lipcu sfinalizowaliśmy odbiór dwóch 12-metrowych klimatyzowanych Mercedesów Conecto. Pojazdy, które już obsługują miejskie linie, są wyposażone w niskoemisyjny silnik EURO DIESEL 6. Co istotne, wszystkie autobusy kupujemy wyłącznie z własnych środków i w przeciwieństwie do wielu podmiotów nie musimy się chwalić „inwestycjami” finansowanymi z programów rządowych (np. z KPO), a tak naprawdę z podatków obywateli.

NOWE WŁADZE MPK KIELCE I STANOWCZA REAKCJA NA POSTAWĘ MIASTA

27 czerwca 2025 r. odbyło się walne zgromadzenie udziałowców MPK Kielce i zwyczajne zgromadzenie wspólników KASP, czyli większościowego udziałowca MPK.

Podczas walnego zgromadzenia udziałowców MPK przyjęto sprawozdania finansowe za 2024 rok, udzielono absolutorium władzom spółki (zarządowi i radzie nadzorczej) oraz jednogłośnie wybrano nową radę nadzorczą na kolejną kadencję w składzie: Mieczysław Piekarski (przewodniczący), Bogdan Latosiński (zastępca) i Dariusz Kubiczka. Nowa rada nadzorcza powołała Pana Jerzego Meta na stanowisko prezesa oraz Panią Monikę Gębską na członka zarządu, oboje na czteroletnią kadencję. Konsekwencją łamania przez miasto umowy kupna sprzedaży i umowy między spółką a miastem oraz innych szkodliwych działań wobec większościowego udziałowca było podjęcie uchwały zobowiązującej do niepowoływania przedstawiciela miasta do rady nadzorczej MPK.

Natomiast podczas zwyczajnego zgromadzenia wspólników KASP udzielono jednogłośnie absolutorium prezesowi zarządu i członkom rady nadzorczej. Podjęto również uchwałę, która w świetle postawy władz miasta wobec spółki i treści wyroku Sądu Okręgowego w Kielcach upoważnia zarząd do działań, których celem będzie obrona praw nabytych przez KASP w ramach umowy z miastem.

PROSTUJEMY SŁOWA PANI PREZYDENT I APELUJEMY O DIALOG

Podczas sesji Rady Miasta, która odbyła się 24 lipca Pani Prezydent Agata Wojda odpowiadając na pytania radnych dotyczących spraw związanych z MPK miała się z prawdą i próbowała zdyskredytować spółkę. Prostujemy nieprawdziwe informacje.



W odpowiedzi na interpelację radnego Marcina Stępniewskiego Pani Prezydent stwierdziła, że miasto musiało przedłużyć umowę BP Tour Regio, ponieważ MPK nie chce współpracować, nie jest wiarygodne i być może nie przystąpiłoby do przetargu, tak jak 2 lata wcześniej.

Przetarg dotyczył aż trzech zadań przewozowych

Dlaczego więc dwa lata temu nie zrobiono tego samego w stosunku do MPK, a przecież przepisy już wtedy na to pozwalały? Miasto zaoszczędziłoby wówczas 8,5 miliona złotych! Pani Prezydent pomija fakt, że **2 lata temu przetarg dotyczył 3 różnych zadań przewozowych. Istniała więc możliwość zakończenia przynajmniej jednego z zadań dotyczących 3 linii, które MPK powinno cały czas obsługiwać (13, 23 i 24), a co za tym idzie przekazania MPK 700.000 wozokilometrów** – i to bez konieczności przekazywania autobusów. A ponieważ linie te były i są przypisane do dużego kontraktu realizowanego przez MPK do końca 2027 roku i obsługujemy je za znacznie niższą stawkę, miasto by zaoszczędziło. Tym bardziej, że MPK rocznie nie realizuje w inwestycyjnym kontrakcie podstawowym aż miliona wozokilometrów.

Zaskakuje też wypowiedź Pani Prezydent, według której trzy linie przekazano innemu przewoźnikowi z obawy przed rzekomymi brakami kadrowymi w MPK, co miałyby wynikać z czyichś zeznań w prokuraturze. Trudno zrozumieć, jak takie wyjaśnienie ma się do prowadzonej podczas przetargu kampanii przeciwko MPK, w której zarzucano spółce, że nie przystępuje do postępowania, by rzekomo szantażować miasto. Jest to tym bardziej niezrozumiałe w kontekście pisma ówczesnego prezesa Zbigniewa Pięknego skierowanego do Prezydenta Kielc, w którym zapewniał, że MPK może realizować wszystkie zadania za znacznie niższą stawkę – nie wspominając już o trzech odebranych liniach.

Dlaczego nie powołano przedstawiciela miasta do rady nadzorczej MPK?

Pani Prezydent podczas sesji rady miasta mówiła o tym, że do rady nadzorczej MPK nie został powołany przedstawiciel miasta. Nie poinformowała jednak radnych, że jest to konsekwencja łamania przez miasto umowy kupna sprzedaży i umowy między spółką oraz innych szkodliwych działań miasta jako mniejszościowego udziałowca wobec większościowego udziałowca. Powinna mieć też świadomość, że porozumienie, które wyznaczało ten obowiązek zostało właśnie podważone przez sąd ze względu na stwierdzenie przekroczenia uprawnień przez byłego Prezydenta Kielc. Pani Prezydent nie powiadomiła jednak radnych, że w tej sprawie na prezydenckim biurku leży pismo zarządu MPK z prośbą o rozpoczęcie rozmów z miastem w związku z wyrokiem sądu. Pominęła też fakt, że została zaproszona na posiedzenie rady nadzorczej, na które nie przybyła, choć właśnie tam można było wyjaśnić tę i wiele kwestii. MPK, a zwłaszcza większościowy udziałowiec, nie ma nic do ukrycia, bo mimo działań miasta szkodzących spółce, przedsiębiorstwo nadal przynosi zyski.

Kilka pytań do Pani Prezydent

Może też przy okazji Pani Prezydent wy-

jaśni, dlaczego w 2022 roku głosowała za niezgodnym z prawem wyznaczeniem ówczesnego przewodniczącego rady nadzorczej Pana Szydłowskiego na przewodniczącego zgromadzenia, który następnie bezprawnie wykluczył z obrad przedstawiciela większościowego udziałowca, czyli KASP? Albo dlaczego miasto od trzech lat zwleka ze sfinalizowaniem procesu scalenia działek, o co zabiega zarząd spółki? **Dlaczego miasto pozbawiło MPK dochodów z trzech linii (13, 23 i 24), na którym traci duże pieniądze przewoźnik i miasto?** Czy te działania świadczą o złej woli ze strony MPK czy może jednak miasta?

Komu służy zapis o kilometrach dojazdowych?

Ku zdziwieniu radnych, którzy podczas sesji Rady Miasta o to pytali Panią Prezydent, w SIWZ do obecnie ogłoszonego przetargu pojawił się zapis, że koszty paliwa (w tym energii elektrycznej) mają być pokrywane przez miasto. To duża zmiana w zasadach rozliczeń. Do tej pory przewoźnik ponosił koszty tzw. kilometrów dojazdowych, a teraz będzie to przerzucane na miasto. A koszty te będą spore, ponieważ każdy autobus po zakończeniu kursów musi zjechać do zajezdni na przegląd techniczny, mycie, sprzątanie i wrócić na dworzec, aby zaparkować. Wysokość kosztów zależy od lokalizacji zajezdni – im dalej jest ona położona, tym są one większe. Niejasne i budzące wątpliwości są również inne zapisy w toczącym się postępowaniu, w tym np. zmiana procedury dotyczącej wybrania oferenta. MPK złożyło pismo z prośbą o ich doprecyzowanie.

Jako w zdecydowanej większości mieszkańcy Kielc i pracownicy spółki, w której miasto ma udziały, po raz kolejny apelujemy do Pani Prezydent, aby zaprzestała bezpodstawnych ataków na naszą firmę. Siadźmy wspólnie do rozmów, które mogą przynieść wiele pozytywnych rozwiązań. Oczekują ich mieszkańcy, w których imieniu Pani sprawuje swój mandat.

18-ROCZNICA 18-DNIOWEGO STRAJKU KIEROWCÓW

14 sierpnia obchodziliśmy osiemnastą rocznicę strajku w MPK Kielce, który trwał od 14 do 31 sierpnia 2007 roku. Wówczas pracownicy powołali komitet strajkowy, a na kieleckie ulice nie wyjechał żaden autobus.

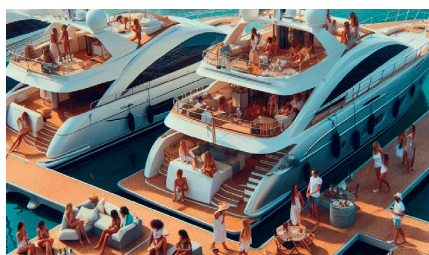
Bezpośrednią przyczyną strajku była próba przejęcia firmy przez zagraniczną spółkę bez gwarancji socjalnych i pracowniczych. Strajk zakończył się podpisaniem porozumienia, wycofaniem wniosku o likwidację MPK i utworzeniem spółki pracowniczej *Kieleckie Autobusy*, która od tamtej pory jest większościowym udziałowcem MPK Kielce. Eksperyment ze spółką pracowniczą w wielu miastach Polski się nie powiódł, ale w Kielcach było zupełnie inaczej. Dzięki postawie pracowników w kolejnych latach spółka uzyskała stabilność finansową i poczyniła wiele in-

westycji. O proteście informowały media z całej Polski. Jest to do chwili obecnej największy zryw pracowniczy w historii regionu świętokrzyskiego. Brało w nim udział 93 procent załogi, w tym 100 procent kierowców.

Walka o miejsca pracy i przyszłość transportu publicznego została więc wygrana. Mimo upływu lat, wciąż ona trwa. Protestujący w 2007 roku mogli liczyć na ogromne wsparcie kielczan. Zebraliśmy wówczas od mieszkańców Kielc ponad 30 tysięcy podpisów. Dziękujemy wszystkim, którzy nas wtedy wspierali i nadal to robią.



DLA WYBRANYCH KREDYTY I DOTACJE, KTÓRE MUSI SPŁACAĆ SPOŁECZEŃSTWO – DLA INNYCH KARY I STRATY



MPK Kielce jako jedna z wielu firm transportowych w kraju w czasie pandemii poniosła znaczne straty finansowe.

Po wybuchu pandemii wprowadzono w Polsce wiele obostrzeń zagrażających płynności finansowej przedsiębiorstw, ale jednocześnie wdrażano różne formy pomocy w postaci „tarcz”, które pomagały przetrwać. Przedsiębiorcy byli zwalniani z płacenia różnego rodzaju składek i podatków oraz otrzymywali wsparcie finansowe. Dodatkowej pomocy udzielały też samorządy. Taką pomoc od miasta Kielce otrzymał na przykład wykonawca remontujący aleję Solidarności, któremu nie naliczono kary za wydłużenie terminu realizacji zadania o ponad rok. Ponadto miasto

dotąd dopłaciło wykonawcy 2,5 miliona złotych do realizacji tego zadania. A co w tym czasie zrobiło miasto dla MPK, czyli spółki, w której jest mniejszościowym udziałowcem? Niestety bardzo wiele, ale w odwrotnym kierunku – zamiast wspierać, przybliżyło spółkę do upadłości. MPK nie tylko nie otrzymało żadnej pomocy, ale wręcz przeciwnie – nałożono na spółkę karę w wysokości 400 tysięcy złotych. Podczas gdy inni w czasie pandemii otrzymywali wsparcie z publicznych pieniędzy, MPK dostało jedynie przyszłowiowego „kopa”. Ponadto, aby pogorszyć i tak już złą sytuację spółki tuż po pandemii zaczęto przerzucać między kontraktami trzy linie (13, 23 i 24) pierwotnie przypisane do naszego kontraktu inwestycyjnego, co spowodowało uszczuplenie naszych dochodów o 0,5 miliona złotych miesięcznie. Warto też przypomnieć, że władze Kielc nawet w tym trudnym czasie nie zgodziły się na przekierowanie autobusów kończących trasę na ulicy Puscha – miejscu, gdzie same wcześniej zakazały ustawienia toalety. Nie wyraziły zgody, by autobusy kończyły kursy na znajdującej się zaledwie kilometr dalej pętli z mini dworcem, wyposażonym w pełnowartościową toa-

letę. A byłby to przecież gest skierowany w stronę kierowców, czyli płacących tutaj podatki mieszkańców Kielc, którzy na skutek tych działań byli narażeni na niebezpieczeństwo wynikające z pandemii. Jednak nawet na to nie było stać miejskich władz.

Jednym słowem, na wsparcie mogą liczyć jedynie wybrani, często po linii politycznej, aby mogli rozwijać swój biznes. Nam nie tylko się nie pomaga w czasie pandemii, ale wręcz w okresie popandemicznym zabierano nam linie dając je do obsługi za znacznie większą stawkę zewnętrznemu operatorowi, który przecież nie płaci podatków w Kielcach. Nie zajmują się tym media. Dla radnych jest to również niewygodny temat.

Państwo, a więc my wszyscy z naszych podatków, będziemy do 2058 roku spłacać środki z KPO, z których korzystają nie-liczni. W Kielcach wytworzył się dodatkowy absurd – będziemy spłacać pożyczone pieniądze, które zostaną wykorzystane przeciwko nam na wybudowanie konkurencyjnej zajezdni, tylko po to, aby nam zaszkodzić. I nic nie możemy z tym zrobić!

Bogdan Latosiński

18 LAT PO STRAJKU – MPK KIELCE WCIĄŻ MUSI WALCZYĆ!

14 sierpnia 2007 roku, punktualnie o 4:00 rano, załoga MPK Kielce rozpoczęła strajk. Był to wyraz sprzeciwu wobec polityki władz Kielc prowadzonej wówczas wobec spółki. Sytuacja przedsiębiorstwa była dramatyczna – złożony był już wniosek o ogłoszenie upadłości. Po 18 latach wracamy do tamtych wydarzeń, by zapytać: czy coś się zmieniło? Czy obecne władze Kielc doceniają wysiłek pracowników, którzy wtedy włożyli ogrom pracy w uratowanie firmy? O kulisach strajku, jego skutkach i późniejszych losach MPK rozmawiamy z Bogdanem Latosińskim, przewodniczącym rady nadzorczej Kieleckich Autobusów i przewodniczącym Związku Zawodowego Pracowników Transportu Publicznego w Kielcach.

08



Panie Przewodniczący, w tym roku obchodzimy już 18-tą rocznicę strajku kierowców w Kielcach. Jak Pan wspomina tamte wydarzenia i to, co się później działo ze spółką?

To był przełomowy moment. Wygraliśmy dzięki determinacji i jedności załogi. Strajk nie tylko zakończył się sukcesem, ale zapoczątkował powstanie spółki pracowniczej, która zapewnia wielu pracownikom stabilne zatrudnienie do dziś. Po odkupieniu od miasta udziałów wprowadziliśmy program naprawczy, którego celem było wygospodarowanie w spółce znaczących środków na inwestycje – przede wszystkim na wymianę taboru. Było to niezbędne, bo średni wiek autobusów wynosił wtedy aż 18 lat (obecnie to 8 lat).

Aby ten plan mógł się powieść, załoga musiała ponieść istotne wyrzeczenia, takie jak rezygnacja z dywidendy. Efekty tych działań są jednak imponujące – w ciągu 18 lat zainwestowaliśmy blisko 200 milionów złotych. Tylko w ostatnich trzech latach przeznaczaliśmy ponad 60 mln zł na zakup nowych autobusów. Do-

datkowo całkowicie wymieniliśmy tabor techniczny i kupiliśmy wysokiej klasy holownik. Cała zajezdnia przeszła gruntowną modernizację i pozostała nam już tylko naprawa nawierzchni.

Czy władze miasta to doceniły?

Ani wtedy, ani później, ani dziś fakt, że załoga podniosła firmę z kolan i doprowadziła ją do świadczenia usług na wysokim poziomie, nie został doceniony w politycznych kręgach. Wręcz przeciwnie – w ostatnim okresie czasu negatywne działania nasiliły się. Mimo podpisanego porozumienia kończącego strajk, konkretnych zapisów zawartych w umowie kupna-sprzedaży, powielonych następnie w umowie spółki i uchwałach rady miasta, a także wywiązania się w pełni ze swoich zobowiązań przez załogę MPK – władze Kielc nie respektują tych ustaleń. Niedawno sąd pierwszej instancji uznał, że część zapisów umowy z miastem jest nieważna, argumentując to rzekomym przekroczeniem uprawnień prezydenta Kielc. A przecież rada miasta uchwała-

ła powołała specjalny zespół, w tej samej uchwale nadała mu stosowne uprawnienia, następnie przygotował on porozumienie, a na końcu prezydent Kielc dokument podpisał. Co w tym może być niezrozumiałe? O co w tym wszystkim tak naprawdę chodzi?

Co Pan ma na myśli?

Wszystkie działania podejmowane wobec spółki pracowniczej, zwłaszcza z ostatnich kilkunastu lat, jasno pokazują, że mamy do czynienia z polityczną próbą jej unicestwienia. Do tej pory tylko dzięki silnej i niedającej się podzielić załodze nie udało się tego zrobić!

Jakie to były działania?

Przy okazji 18. rocznicy strajku warto przypomnieć, że w 2008 roku spółka pracownicza była o krok od upadłości – już po roku zanotowała niemal milionową stratę. Dopiero odwołanie prezesa rekomendowanego wcześniej przez władze świętokrzyskiej "Solidarności" i wprowadzenie nowych rozwiązań pozwoliło uratować firmę i poprawić jej kondycję finansową.

Kolejny etap ataków na spółkę przypadł na lata 2017–2018, kiedy ogłoszono przetarg. Próbowano wtedy zdyskredytować i zniszczyć firmę przy wsparciu kilku politycznych portali. Ten scenariusz został powtórzony w styczniu 2022 roku. Dzięki jedności załogi plan ten się nie powiódł, jednak rozpoczęta wówczas kłamliwa nagonka i medialne blokowanie spółki trwają do dziś.

Na czym ona polega?

Do opinii publicznej trafiają sprytnie wymyślane polityczne kłamstwa dyskredytujące spółkę – nawet, że rzekomo jestem jej jedynym właścicielem. Gdy propagan-

da nie działa, uderza się w finanse spółki. **Odebrano nam trzy linie (13, 23, 24) i przekazano je do realizacji do droższego kontaktu lubelskiemu przewoźnikowi, obciążając tym samym kieleckich podatników.** Od trzech lat bezskutecznie czekamy też na scalenie działek, co blokuje inwestycje potrzebne i spółce, i miastu. Próby prostowania kłamstw są przez „niezależne media” blokowane, a ich kulminacja przypadła na przełom 2021–2022 roku.

Czy nadal uważa Pan, że władze miasta nie chcą prowadzić dialogu z firmą, a zamiast tego skupiają się na Panu?

Cel tych działań pozostaje taki sam jak w 2007 roku. Jedna z radnych otwarcie stwierdziła na sesji: „od lat chcemy się pozbyć tego niechcianego bękarta”. Te przemilczane przez innych radnych słowa mówią wszystko – chodzi o to, by obsługę transportu publicznego w Kielcach przejął ktoś inny niż MPK, spółka została zniszczona, winą wówczas obarczy się mnie, a resztę załatwią deweloperzy. Polityczne portale i niektóre środowiska polityczne promują narrację, że to ja stanowią jedyne problem i jeśli odejdę, to relacje MPK z miastem się polepszą. Jeden z radnych wciąż nawołuje do wyrzucenia mnie z firmy. Takie hasła wybrzmiewają już od dawna, zarówno teraz, jak i podczas strajku w 2007 roku czy wydarzeń z 2022 roku.

To oczywiste kłamstwo. Jestem tylko pośrednim celem służącym do odwracania uwagi od sedna problemu. A nim jest to, że miasto Kielce podejmuje szereg działań nieekonomicznych i szkodliwych dla spółki, w której jest udziałowcem, jak również bardzo szkodzi własnemu budżetowi. Doskonałym przykładem jest wspomniane wcześniej bezprawne zabranie trzech linii, co władze miasta praktykują już od 2019 roku, a kontynuowały w 2023 roku, dając je do obsługi lubelskiemu przewoźnikowi w małym kontrakcie. A przecież były one przedmiotem przetargu, który MPK wygrał i są one objęte wciąż obowiązującą umową w ramach obsługiwanego przez naszą spółkę 10-letniego kontraktu – i to za znacznie niższą stawkę. Według zapisów zawartych w umowie między spółką a miastem z 2018 roku powinniśmy obsługiwać je do końca 2027 roku.

Jakie konsekwencje ma ta decyzja?

Miasto, a więc tak naprawdę mieszkańcy Kielc, stracili już wiele milionów złotych. Co ciekawe, przy medialnej ciszy, miasto niedawno przedłużyło umowę z lubelskim przewoźnikiem na kolejne miesiące i to na wszystkie trzy zadania, pozostawiając również te trzy linie w ich obsłudze. To dowodzi tego, że miasto zmienia retorykę w zależności od sytuacji.



2 lata temu przetarg był niezbędny, gdy domagaliśmy się bezprzetargowego zwiększenia MPK wartości przewozowej do +10%, czyli + 1,2 mln kilometrów rocznie, co przewiduje podpisana z MPK umowa, a to dałoby miastu wielomilionowe oszczędności. Ale teraz, gdy firma z Lublina obsługuje linie w małym kontrakcie, postępowanie przetargowe nie było konieczne.

Jednocześnie, aby mieć ludziom w głowach za pośrednictwem hejterskich portali prowadzi się narrację, że ta sytuacja jest skutkiem nieprzystąpienia MPK do przetargu. Miasto złożyło nawet doniesienie na MPK do prokuratury, które było przemilczane przez lokalne media. Zostało ono oczywiście umorzono, ale złożone przez władze Kielc doniesienie miało swój cel propagandowy.

O cel nieprzystąpienia do przetargu pyta wiele osób, nie tylko miasto.

Powodów jest kilka, ale najważniejszym z nich była bezsensowność udziału w przetargu na linie, które już wcześniej przypisano do kontraktu realizowanego przez MPK do 2027 roku. Gdybyśmy zaoferowali choćby o grosz wyższą stawkę niż w obecnie realizowanym kontrakcie, miasto ponownie oddałoby linie do obsługi w tańszym kontrakcie. MPK ponownie zostałoby ograne, a przy okazji usankcjonowałoby praktyki, które naruszają zawartą umowę i szkodzą finansom spół-

ki. Jak można akceptować to, że mimo ogromnego zadłużenia oraz wbrew zapisom umowy, lokalnemu i tańszemu przewoźnikowi, w którym miasto ma udziały, zabierane są linie, po to by dać je droższej firmie zewnętrznej? Jaki był prawdziwy cel tych praktyk? Czy przedłużanie bez przetargu umowy na wszystkie trzy zadania z droższym przewoźnikiem kosztem MPK jest dobre dla podatników? Spółka nie przekroczyła limitu kilometrów i mogła go zwiększyć o 10%, więc takie decyzje na pewno nie leżą w interesie miasta. Zachęcam czytelników do refleksji nad milczeniem wokół tej sprawy – zarówno w lokalnych mediach, jak i wśród kieleckich radnych. Jedni otwarcie mówią o pozbyciu się „bękarta”, a inni milczą i udają, że tematu nie ma. Tymczasem pracownicy coraz częściej pytają związek o możliwość podjęcia bardziej radykalnych działań. Przypomnę też, że zarząd MPK złożył skargę do rady miasta, uznanej większością głosów za zasadną. Dlaczego więc nie nadano jej dalszego biegu? Przecież tu chodzi o ogromne pieniądze, które traci miasto.

Mówiąc o niegospodarności często powołuje się Pan na to, że miasto zdecydowało się na budowę nowej bazy autobusowej. Proszę to wyjaśnić.

O planach budowy nowej bazy pisałem już w 2022 roku w kwietniowym wydaniu „Pasażera”. Dziś te plany się realizują — zakupiono teren i podjęto działania przygotowawcze. Czy taka inwestycja ma sens, zwłaszcza przy ogromnym zadłużeniu miasta? Zdecydowanie nie. MPK, w którym miasto ma udziały, posiada zmodernizowaną i w pełni wyposażoną bazę przy ul. Jagiellońskiej — z całym zapleczem technicznym, stacją diagnostyczną, lakiernią, warsztatem naprawowy-padkowych i transformatorem z wysokim napięciem. Wystarczyłoby niewiele, by uruchomić tam stację ładowania autobusów elektrycznych. Poza tym miasto dysponuje działką bezpośrednio przyległą do bazy MPK. Wcześniej ulokowany był tam parking dla 40 autobusów należących do miasta, a zatem teren mógłby służyć jako baza dla „elektryków”. Dlaczego więc władze zdecydowały się na zakup gruntu w innej części miasta? Czy nie jest to decyzja polityczna, potwierdzająca to, o czym od lat piszę – że teren obecnej zajezdni MPK ma być przeznaczony na inne cele? Potwierdza to również niechęć

miasta do scalenia gruntów przy ulicy Jagiellońskiej.

Wielokrotnie mówił Pan też, że w spółce znajdowały się osoby, które jej umyślnie szkodziły. Czy właśnie temu służyło przeprowadzenie audytu? Zostało to w końcu wyjaśnione?

Wnioski składane do prokuratury były umarzane – jak widać, można prowadzić dochodzenie tak, by niczego nie wyjaśnić.

10 ”

Bezspornym faktem jest to, że spółka, a więc pracownicy, stracili miliony złotych, a winnych wciąż brak. Do dziś nie wyjaśniono, dlaczego poprzednie zarządy w latach 2018–2021, dysponując środkami, nie płaciły w terminie za paliwo i nie ściągały należności (utrata 81 tys. euro).

Dlaczego nowa prezes, która wiedząc o tych nieprawidłowościach (otrzymywała noty obciążeniowe) chwaliła poprzedników i nadal nie regulowała płatności? Czy celem było zablokowanie dostaw i paraliż spółki? A może generowanie dodatkowych kosztów, czego potwierdzeniem jest również obciążenie spółki karą w wysokości 400 tysięcy złotych przez miasto. Tylko z powodu nieterminowych płatności za paliwo spółka w latach 2022–2023 zapłaciła blisko 1,5 mln złotych kar. **Nie było żadnego uzasadnienia, aby płacić za paliwo z opóźnieniem**, a w konsekwencji ponosić koszty odsetek i rekompensaty za dochodzenie należności w wysokości co najmniej 70 euro za jedną fakturę (a faktur było setki!). Nadal też nie wiemy, **dlaczego w 2021 r. ówczesny zarząd rozpoczął, a następnie kontynuował zakup drogich w eksploatacji autobusów CNG**, mimo że wcześniej ponoć nie inwestowano z powodu braku środków (za co miasto dodatkowo nałożyło 400 tys. zł kary), a umowa nie nakładała na spółkę obowiązku zakupu tego typu pojazdów. Pojazdy te przez ponad osiem miesięcy stały nieużywane na zajezdni, generując wysokie koszty

finansowe i wizerunkowe, bo przy ich zakupie nie sprawdzono nawet tego, czy będą miały dostęp do stacji paliw. Audyt wykazał wielomilionowe straty, ale dzięki determinacji załogi i wdrożeniu programu naprawczego udało się zablokować nieprawidłowości, spłacić zobowiązania i kary, a spółka od tego czasu rozwija się jeszcze dynamiczniej.

Czyżby sprawa audytu była powiązana z wydarzeniami z przełomu 2021 i 2022 roku, które były szeroko opisywane w mediach? Zbiegają się one czasowo.

To był powód bezprecedensowego ataku na moją osobę wspieranego przez politycznie zaangażowane portale, które w odpowiednich momentach zawsze uaktywniają się, aby manipulować opinią publiczną. Właśnie w tym celu do dziś nie wiadomo, kto i gdzie w godzinach późnowieczornych zorganizował telekonferencję, w której udział wzięli wybrani dziennikarze, hejterzy z politycznych portali oraz osoby z władz spółki zaangażowane w blokowanie audytu i wymienione w nim.

Jak zareagowali na to przedstawiciele miasta?

Przedstawiciele miasta jako mniejszościowego udziałowca, którzy podczas obrad udziałowców 27.08.2021 r. popierali audyt (co potwierdza protokół), w trakcie wydarzeń styczniowych zmienili zdanie i zaangażowali się w działania przeciwko spółce. Telekonferencję zwołano, gdy rada nadzorcza wezwała zarząd do przeprowadzenia audytu, którego ten nie realizował mimo jednogłośnie przyjętej uchwały walnego zgromadzenia.

Czy w takim razie celem nie było zablokowanie kontroli i ukrycie nieprawidłowości generujące duże straty finansowe?

Chodziło o to, żeby do opinii publicznej nie dotarły informacje o tym, jakie straty poniosła załoga MPK wskutek złego zarządzania oraz kto ponosi za to odpowiedzialność. Jak potwierdzają dokumenty znajdujące się w spółce, w tym okresie dochodziło do licznych bezprawnych działań, które pokazują skalę naruszania obowiązujących przepisów. Warto podkreślić, że to przedstawiciele

udziałowca mniejszościowego – miasta Kielce – wyznaczył i przegłosował, wbrew zapisom umowy spółki, przewodniczącego zebrania, którym został ówczesny przewodniczący rady nadzorczej. Następnie bezprawnie wykluczył on z obrad przedstawiciela udziałowca większościowego, czyli KASP.

Hejterskie portale namawiały też do organizowania nielegalnego referendum dotyczącego mojego odejścia ze spółki. Rozpowszechniano kłamstwa o „terrorze” w firmie, rzekomym zastraszaniu pracowników, przymuszaniu do podpisywania „lojalek” czy masowych zwolnieniach lekarskich. Sugerowano też, że przegrałem głosowanie lub uciekłem z zebrania. Pracowników namawiano do strajku, a mieszkańcom Kielc wmawiano, że strajk już trwa. Chciano zdyskredytować mnie, MPK i podważyć zaufanie kontrahentów. Nieakceptowalne jest, by w obsadę stanowisk w niezależnej spółce wpływały wrogie firmie portale, wbrew właścicielom i związkowi zawodowemu. Skala hejtu była ogromna, a przeżyte wydarzenia odbiły się na moim zdrowiu – na szczęście nie tragicznie, choć do tego dążono. Przetrwiałem dzięki wsparciu rodziny, koleżanek, kolegów z pracy i wielu znajomych.

Czy już po wszystkim spółka złożyła doniesienie do prokuratury?

Tak, ale wniosek zarządu spółki dotyczący tzw. „puczu” został przez prokuraturę umorzony już po dwóch dniach, a informacja o postępowaniu – bezprawnie – trafiła do osoby zainteresowanej. Czy była to pomyłka? A może celowe działanie polityczne? Przez kolejne półtora roku prokuratura nie rozpatrywała zażalenia złożonego przez zarząd. Szokujące jest również to, że prokuratura nie odpowiadała też na kolejne pisma zarządu spółki z prośbą o wyjaśnienie, w praktyce „zamrażając” sprawę i nigdy nie wyjaśniając, dlaczego tak się stało.

W międzyczasie osoba poinformowana o postępowaniu złożyła doniesienie na moją osobę. Prokuratura natychmiast wszczęła śledztwo, przesłuchiwała dwie nieznane mi osoby i bez możliwości składania wyjaśnień postawiła mi zarzuty, czyniąc ze mnie – według prawa – przestępcę. W ten sposób z ofiary stałem się katem i przestępcą! Nie dość, że zaszczuło mnie kłamstwami, to jeszcze pozbawiono mnie prawa do obrony. To można zrobić z człowiekiem w kraju, w którym

ponoć mamy demokrację, praworządność i rządy prawa, a tzw. wolne media milczą potwierdzając tym samym fakt ich „niezależności”.

Do tego dochodzą jeszcze groźby i próby szantażu, np. podkładanie gwoździ pod mój samochód czy SMS-y z pogroźkami. Wciąż hejterzy nazywają mnie „tyranem”, „wariatem” czy „terrorystą”, jak to miało miejsce w 2007 roku, gdy zarzucano mi zamiar wysadzenia zbiorników paliwa podczas strajku, choć były one od lat nieczynne i zalane wodą.

ZTM ogłosił przetarg na wykonywanie usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Kielcach autobusami elektrycznymi będącymi własnością miasta. Ostatnio przekonywał Pan, że wiele zapisów SIWZ jest na rękę lubelskiemu przewoźnikowi. Dlaczego Pan tak uważa?

W SIWZ zaszyły kolosalne zmiany w porównaniu do postępowania przetargowego sprzed dwóch lat.

”

Dwa lata temu nie wymagano, by przewoźnik posiadał bazę w granicach administracyjnych Kielc. Teraz – zapewne przypadkowo – taki wymóg już się w SIWZ znalazł.

W zapisach SIWZ nastąpiła też kolosalna zmiana dotycząca finansowania kilometrów dojazdowych. Teraz koszty związane z tymi kilometrami ponosi przewoźnik, jednak według zapisów w obecnie trwającym przetargu będą one ponoszone przez miasto. I będą one dużo większe niż dotychczas, gdyż przewoźnik, aby wykonać przegląd techniczny będzie musiał zjechać na bazę, a następnie wrócić autobusem na dworzec, żeby zaparkować. Im bliżej dworca znajdować się będzie baza, tym mniejsze koszty dla miasta, a czym dalej, tym będą one rosnąć, a za to zapłacą dodatkowo podatnicy. W tamtym przetargu nie było również konieczności posiadania doświadczenia w komunikacji miejskiej – wystarczyły trzy lata działalności w przewozach osób. W nowym postępowaniu wymagane jest już trzyletnie doświadczenie w komunikacji miejskiej.

Ale spokojnie – jeśli go nie ma, wystarczy wykazać 3 miliony wozokilometrów w tego typu przewozach. Analizując czasy pracy kierowców, które wynikają z przedstawionych w SIWZ rozkładów jazdy, nierealistyczny wydaje się też wymóg posiadania zaledwie 40 kierowców z uwagi na obowiązujące normy prawa pracy. W SIWZ wciąż pozostaje wiele niejasności, m.in. co w przypadku przerw w dostawie prądu, awarii ładowarek czy kwestii pokrycia kosztów paliwa w autobusach zastępczych z silnikiem diesla, skoro za ładowanie elektryków odpowiada ZTM. Również wiele innych zapisów obecnych w SIWZ budzi zastrzeżenia. W tej sprawie złożyliśmy odwołanie do KIO.

Czy można więc porównać obecną sytuację do tej, która towarzyszyła przetargowi w 2018 roku?

Jak najbardziej. Wówczas w SIWZ brakło zapisów o karze umownej (do 60 milionów złotych) w razie nieprzystą-

pienia do realizacji zadania, co chroniło konkurencję przed kosztami w razie braku przejścia kierowców z MPK. ZTM zmienił też wymóg dotyczący 8 kanałów naprawczych na 6 stanowisk, dokładnie odpowiadający bazie konkurencji. Jednocześnie w dokumentacji pojawiło się wiele mało istotnych zapisów, które miały jedynie odwrócić uwagę od kluczowych kwestii.

Problemów i przeszkód jest więc dużo. Jak zatem widzi Pan przyszłość spółki?

Mimo działań zmierzających do likwidacji MPK i przejścia terenu bazy, spółka – dzięki determinacji załogi i zarządu – jest dobrze przygotowana do świadczenia profesjonalnych i tanich usług transportowych dla mieszkańców Kielc i okolic. Dopóki pracownicy pozostaną i wciąż będą zjednoczeni, jestem spokojny o przyszłość firmy.

Dziękuję za rozmowę.

Sp. z o.o.
ul. Jagiellońska 92
25-374 Kielce

Prokuratura Rejonowa
Kielce-Zachód w Kielcach
ul. Seminaryjska 106
25-318 Kielce

Sygn. Akt: 4122-1 Ds. 142.2023

Jako pokrzywdzony i zarazem jako składający zawiadomienie w niniejszej sprawie wnoszę po raz kolejny o udzielenie odpowiedzi na poniższe pytania:

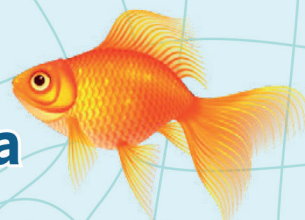
1. Kiedy zostało przekazane do Sądu zażalenie na postanowienie z dnia 29 czerwca 2023 r. o odmowie wszczęcia śledztwa w sprawie 4122-1 Ds. 142.2023, które w dniu 14 lipca 2023 r. zostało złozone na biuro podawcze Prokuratury Rejonowej Kielce Zachód w Kielcach?
2. Dlaczego pismem z dnia 4 lipca 2023 r. Pani [REDAKOWANE] została uznana przez Prokuraturę Kielce Zachód za osobę, która złożyła zawiadomienie o przestępstwie i zawiadomiono ją o wydaniu postanowienia z dnia 29 czerwca 2023 r. o odmowie wszczęcia śledztwa w sprawie 4122-1 Ds. 142.2023?
3. Czy [REDAKOWANE] lub inna osoba działająca w jej imieniu zapoznała się z aktami sprawy 4122-1 Ds. 142.2023?

Ponadto proszę o wyjaśnienie dlaczego do dnia dzisiejszego nie została udzielona odpowiedź na pismo z 3 września 2024 r. wniesione w niniejszej sprawie?

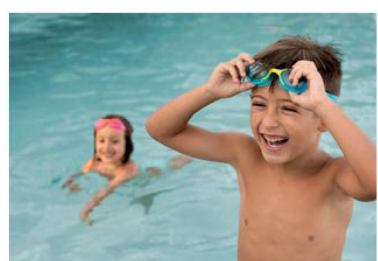
..... Tak działa wymiar sprawiedliwości w Polsce...

TEL. 693-452-687

Zapraszamy na zajęcia nauki pływania



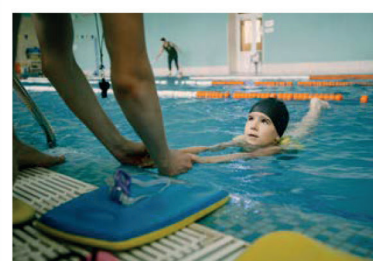
Zajęcia grupowe
dla dzieci i młodzieży



Zajęcia grupowe
dla osób dorosłych



Lekcje indywidualne
dla dzieci i dorosłych



Współpracujemy także ze szkołami i przedszkolami

Szkoła Pływania Złota Rybka Adrian Woszczek

+48 693-452-687

www.plywaniekielce.com

REKLAMA

Zamów reklamę na autobusie MPK Kielce

Miejskie autobusy poruszają się po najważniejszych trasach w Kielcach, dzięki czemu Twoja reklama będzie widoczna w różnych częściach miasta. Obecnie umożliwiamy umieszczenie reklam na autobusach marki Temsa, MAZ oraz na 12-metrowych i 18-metrowych Solarisach.

Szczegółowe informacje można uzyskać w dziale reklamy i marketingu pod numerami telefonicznymi: 41 345 24 21 wew. 435 lub 510 127 908.

