1951 2026
MPK CK
75 lat
75 lat wspólnej drogi!

PASAŻER

BIULETYN KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KIELCACH

NR 119 / III, IV / 2026
MAGAZYN BEZPŁATNY

3
AKTUALNOŚCI
Rozkłady jazdy na liniach komercyjnych w okresie wielkanocnym

6
TEMAT NUMERU
MPK Kielce odpowiada na nieprawdziwe zarzuty z sesji Rady Miasta

8
OKIEM ZWIĄZKOWCA
Nowa baza w Kielcach – nieekonomiczny i zbędny projekt polityczny

10
OKIEM ZWIĄZKOWCA
Jak miasto i przewoźnik tracą na przerzucaniu wozokilometrów między kontraktami?

Alleluja

Życzymy Państwu Zdrowych, Spokojnych i Rodzinnych Świąt Wielkanocnych. Niech te święta przyniosą pokój serca, duchowe odrodzenie oraz siłę do codziennego kroczenia drogą dobra. Sprawmy, aby świąteczny czas stał się okazją do rodzinnych spotkań i refleksji w atmosferze radości oraz budzącej się do życia wiosny. Wesołego Alleluja!

Zarząd i pracownicy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Kielcach, Kieleckich Autobusów, Rady Nadzorcze Spółek oraz Związek Zawodowy Pracowników Transportu Publicznego w Kielcach

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

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. Więcej informacji można uzyskać w kontaktując się z biurem MPK Kielce.

ROZKŁADY JAZDY NA LINIACH KOMERCYJNYCH **W OKRESIE WIELKANOCNYM**

Autobusy na liniach komercyjnych MPK – **201** (Kielce-Chmielnik), **205** (Kielce-Raków), **206** (Kielce – Łagów) i **208** (Kielce-Busko-Zdrój przez Chmielnik) – w okresie wielkanocnym będą kursować według następującego porządku. 5 kwietnia 2026 r. (niedziela, pierwszy dzień świąt) autobusy na w/w liniach nie będą kursować, natomiast 6 kwietnia (poniedziałek, drugi dzień świąt) będą jeździć według rozkładów niedzielnych.

EKONOMICZNE REALIA FIRM TRANSPORTOWYCH **PO WYBUCHU WOJNY**

Po wybuchu wojny na Bliskim Wschodzie nastąpił skokowy wzrost cen paliw.

Podwyżka cen oleju napędowego z okresu tuż po rozpoczęciu wojny w Iranie – a do tych kwot należy dodać jeszcze 23% VAT – bardzo uderza we wszystkich przewoźników realizujących usługi transportowe. Biorąc pod uwagę, że zużywamy 12,5 tysiąca litrów oleju napędowego dziennie (wliczając w to soboty i niedziele), przy tak wielkich wzrostach cen, nasze koszty zwiększają się o 500 tysięcy złotych miesięcznie i 18 tysięcy złotych dziennie. Jednocześnie przypominamy, że na terenie naszej bazy autobusowej przy ulicy Jagiellońskiej 92 znajduje się dostępna dla wszystkich stacja paliw, na której mamy jedne z najniższych cen w Kielcach, mimo codziennych świeżych dostaw paliwa. Zapraszamy serdecznie.

ZMIANY NA LINIACH OBSŁUGIWANYCH PRZEZ MPK KIELCE

W ostatnim czasie Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach wprowadził kilka zmian w funkcjonowaniu linii obsługiwanych przez MPK Kielce. Dotyczą one zarówno korekt godzin odjazdów, jak i przebiegu wybranych kursów.

Od 14 marca 2026 roku zmieniono godziny kursowania autobusów linii 21 – nowy rozkład obowiązuje w dni robocze, soboty i niedziele. Od 20 lutego 2026 roku kurs linii 32 o godz. 23:47 w relacji Samsonów – Dworzec Autobusowy realizowany jest bez przejazdu przez Kołomań. Od 14 lutego 2026 roku wybrane kursy linii 4 w dni robocze wykonują dodatkowy wjazd kieszeniowy w ul. Kusocińskiego, a jednocześnie zmieniono godziny kursowania. Od 7 lutego 2026 roku kurs linii 28 o godz. 13:37 z przystanku Mójcza został wydłużony do przystanku Jaworznia / Szkoła. Z kolei od 31 stycznia 2026 roku na linii 45 uruchomiono dodatkowe poranne kursy:

- **4:17** z przystanku Żytnia do Młynka Brudzowskiego,
- **4:58** z Młynka Brudzowskiego do Dworca Autobusowego,
- **5:22** z Dworca Autobusowego do Brzezin,
- **6:10** z Brzezin do Dworca Autobusowego.

Zachęcamy do zapoznania się z nowymi rozkładami jazdy.

Źródło: ZTM Kielce

USŁUGI NA BAZIE MPK: SERWIS WYMIANY OPON Z ZIMOWYCH NA LETNIE I STACJA PALIW

Teren zajezdni MPK służy nie tylko do parkowania i serwisowania autobusów kursujących po liniach miejskich i podmiejskich.

Tutaj znajduje się też wiele punktów usługowych, z których korzystają mieszkańcy Kielc, tj. całodobowa stacja paliw z jednymi z najniższych cen benzyny i oleju napędowego w Kielcach czy serwis ogumienia, do którego szczególnie teraz zapraszamy, by dokonać wymiany opon z zimowych na letnie

OKIEM KIEROWCY AUTOBUSU MIEJSKIEGO

Czy zastanawialiście się kiedyś, jak wygląda praca kierowcy autobusu miejskiego z perspektywy osoby dopiero rozpoczynającej pracę w tym zawodzie?

Kierowca musi przede wszystkim dbać o bezpieczeństwo własne i przewożonych pasażerów oraz innych uczestników ruchu. Często w sytuacjach awaryjnych kierowca autobusu miejskiego pełni funkcję funkcjonariusza publicznego – i taki też jest jego prawny status. Musi prowadzić autobus zgodnie z wyznaczonymi trasami, które trzeba wcześniej dobrze poznać, a także według rozkładów jazdy. Jest również zobowiązany do prowadzenia dokumentacji autobusu i utrzymywania go w dobrym stanie technicznym.
Początkujący, jak i doświadczeni kierowcy autobusów miejskich, muszą mierzyć się – zwłaszcza w okresie zimowym – z takimi wyzwaniami, jak zaśnieżone i śliskie drogi podmiejskie oraz przystanki, pod które należy podjechać w taki sposób, aby umożliwić pasażerom bezpieczne wejście i wyjście z autobusu. Spore wyzwanie stanowią też nieodśnieżone pętle autobusowe, które powodują to, że kierowca często nie ma możliwości zawrócenia autobusem i powrotu na daną linię. To niekiedy przyczynia się do wystąpienia opóźnień, za które niesłusznie obwinia się samych kierowców. Zdarzają się także skargi pasażerów na to, że w autobusie jest za zimno, mimo że centralne ogrzewanie działa. Tymczasem temperatura wewnątrz pojazdu szybko się obniża z powodu konieczności częstego otwierania wszystkich drzwi, choć czasem pasażerowie mogliby wsiąść lub wysiąść jednymi drzwiami. Natomiast dla kierowcy najbardziej uciążliwe jest otwieranie pierwszych przednich drzwi, co także wpływa na obniżenie temperatury w pojeździe i pogorszenia komfortu pracy.
W niektórych autobusach miejskich funkcjonuje dodatkowo tzw. „ciepły guzik", który jest oznakowany napisem „wsiadając/wysiadając otwórz drzwi przyciskiem". Przyciski są aktywne po całkowitym zatrzymaniu autobusu na przystanku, a ich naciśnięcie powoduje otwarcie drzwi. Dzięki takiemu rozwiązaniu kierowca nie musi otwierać wszystkich drzwi, a przez to łatwiej można utrzymać optymalną temperaturę w autobusie.
Nie lada wyzwaniem, zwłaszcza zimą, są nienajlepsze warunki sanitarne w pomieszczeniach socjalnych usytuowanych na końcowych pętlach. Bardzo często są one pozamykane, przez co kierowca nie może skorzystać z części jadalnej i toalet. Wszystko to wymaga od kierowcy samozaparcia, umiejętności radzenia sobie ze stresem, spokoju, cierpliwości i opanowania podczas wykonywanej pracy, ale przynosi też wiele satysfakcji i wzbogaca o cenne doświadczenie w kontaktach z ludźmi. A więc szerokości...

KIELECKA POLICJA DZIĘKUJE KIEROWCY MPK ZA OBYWATELSKĄ POSTAWĘ!

16 grudnia Komendant Miejski Policji w Kielcach insp. Wojciech Król wręczył podziękowania Dariuszowi Czarnowskiemu, kierowcy autobusu komunikacji miejskiej z MPK, który za sprawą swojej czujności i właściwej reakcji przyczynił się do odnalezienia zaginionej 11-letniej dziewczynki.

Dzięki odpowiedzialnemu zachowaniu kierowcy możliwe było szybkie przekazanie informacji służbom i bezpieczne zakończenie poszukiwań nastolatki. – Uważnie się rozglądałem, kiedy dostałem informacje od dyspozytorów MPK o rysopisie zaginionej dziewczynki. Na jednym z przystanków w końcu ją zauważyłem. Zacząłem z nią rozmawiać, po czym poinformowałem o tym fakcie dyspozytorów, którzy wezwali służby – relacjonuje Darek. W ten sposób Darek świetnie uczcił swoją 30-letnią służbę dla miasta, którą pełni jako pracownik MPK Kielce. Zachowanie Dariusza Czarnowskiego jest godne naśladowania, a jego empatia i wrażliwość społeczna zasługują na szczególne uznanie. Takie postawy pokazują, że każdy z nas może mieć realny wpływ na bezpieczeństwo – szczególnie najmłodszych. Jesteśmy dumni z reakcji naszego pracownika i gratulujemy mu wyróżnienia!

DZIEŃ KOBIET W MPK KIELCE

Z okazji Dnia Kobiet męska część załogi złożyła życzenia i wręczyła upominki paniom zatrudnionym w MPK Kielce.

Ta profesja przestała już być wyłącznie domeną panów. Coraz więcej kobiet pracuje w zawodzie kierowcy i jest zatrudnionych w naszej firmie.

HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ UKRYTA W... TABLICACH Z NUMERKIEM LINII

To ja, Aleksander…pasjonat transportu publicznego

Każdy z nas, w swych codziennych podróżach autobusami, nie zwraca uwagi na wiele szczegółów. Dla większości Kielczan, a także mieszkańców innych miast, podróż autobusem wiąże się głównie z potrzebą dojazdu do pracy, szkoły, lekarza czy urzędu. Czy ktoś z Was, drodzy Państwo, podczas krótkiego przejazdu z os. Świętokrzyskiego do centrum miasta zastanawia się nad historią tego połączenia czy historią miasta?

Są jednak pasjonaci, których historia autobusowych linii bardzo interesuje. Od dziecka ich świat kręci się wokół autobusów, kolei (w tym metra), tramwajów czy trolejbusów. Nazywam się Aleksander Koch i pochodzę z Gliwic. Dzięki wujkowi, który przez prawie 30 lat pracował jako kierowca autobusu w Gliwicach „poczułem miętę" do autobusów. Od 1994 roku moje życie jest związane z Warszawą. W 2009 roku zacząłem pracę w Zarządzie Transportu Miejskiego jako pracownik infolinii telefonicznej, a od kwietnia 2010 roku jako kierowca autobusu w Miejskich Zakładach Autobusowych.

Moja kolekcja

Dlatego właśnie początkowo zdecydowane pierwszeństwo w mojej kolekcji miały przedmioty związane z Warszawą oraz rodzinnymi Gliwicami, ale szybko uległo to zmianie. Doszedłem do wniosku, że muszę zwrócić się z zapytaniem do zarządów spółek komunikacyjnych w o możliwość przekazania przedmiotów, które od samego początku są podstawą moich zbiorów. W tym celu kontaktowałem się też z Zarządem MPK Kielce. Chodzi o przedmioty, których w tych firmach nie uważano za cenne archiwalia, a dla mnie stanowiły i ciągle stanowią historyczną wartość. Dlaczego? Za każdą tablicą, rozkładem jazdy dla kierowcy czy innym dokumentem kryje się jakaś historia. Którędy linia jeździła? Czy jej trasa bardzo się zmieniała? Kto pomyślałby, że z kawałka płyty drewnianej maźniętej sprayem czy kawałka plastiku z obustronną naklejką, można wyczytać historię? Owszem, można… dlatego ponad 25 lat temu powstała moja kolekcja o nazwie „Historia Transportu Publicznego". Znajdują się tam tablice z numerami linii i trasą przejazdu, rozkłady jazdy, bilety, wszelkie naklejki, instrukcje napraw do autobusów już wycofanych z ruchu i wiele innych przedmiotów związanych z komunikacją miejską.

Bezcenne tablice z Kielc…

Pierwszy raz w Kielcach pojawiłem się jako dziecko jakieś 30 lat temu. Wraz z rodziną udaliśmy się na weekendowy pobyt w jednym z hoteli w miejscowości Cedzyna, gdzie do chwili obecnej docierają autobusy komunikacji miejskiej obsługiwanej przez kieleckie MPK. Zapamiętałem z tego pobytu Ikarusy 280.70D/280.70E z automatyczną skrzynią biegów. Pamiętam też, że jeździła tam linia oznaczona nr „10". Pierwsze Ikarusy z „automatem" przyjechały do miasta w 1994 roku. 20 lat po tej wizycie, w chwili największego rozwoju moich zbiorów, postanowiłem zwrócić się oficjalnym pismem do Zarządu MPK… moje starania drogą oficjalną przyniosły sukces w postaci przekazania na moje ręce tablic linii o nr „10", „12", „21", „28", „35", „46" oraz specjalnej „A". Tablica linii „A" jest z tych pozyskanych najcenniejsza, bowiem z uwagi na fakt, iż jest malowana według lakierniczego szablonu na prostokątnej drewnianej płycie, należy przypuszczać, że jest najstarsza i pochodzi z początku lat 90-tych. Kieleckie tablice są dla mnie bardzo cenne, ponieważ wiem, że obecnie w 2026 roku nie ma już żadnych możliwości, aby odnaleźć jakiekolwiek egzemplarze. Może ktoś z Państwa w swoich piwnicach, szafach, szufladach czy komórkach ma jeszcze jakieś historyczne przedmioty związane z kielecką komunikacją miejską?

Dziękuję Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacji w Kielcach, Zarządowi firmy oraz Panu Bartoszowi Oszczepalskiemu za możliwość przedstawienia moich zbiorów oraz mojej pasji na łamach gazetki. Serdecznie zapraszam na moją stronę internetową „Historia Transportu Publicznego" https://www.htp.org.pl oraz do mediów społecznościowych https://www.facebook.com/historiatp

Aleksander Koch

75 LAT WSPÓLNEJ DROGI Z MPK KIELCE

W tym roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Kielcach będzie obchodzić 75-lecie swojego istnienia. W związku z tym zaktualizowaliśmy szyld, który znajduje się nad bramą wjazdową do zajezdni. O atrakcjach związanych z rocznicą i szczegółach obchodów będziemy informować wkrótce.

1951 2026
CK MPK
75 lat
75 lat wspólnej drogi!

FAKTY ZAMIAST INSYNUACJI. ODPOWIEDŹ MPK NA WYPOWIEDZI Z SESJI RADY MIASTA

Ponieważ przedstawiciela MPK nie dopuszczono do głosu, dlatego tutaj odnosimy się do wielu nieprawdziwych argumentów dotyczących MPK Kielce, które padły podczas grudniowej sesji Rady Miasta. Wypowiadano je pod pozorem pytań, które w istocie stanowiły element prowadzonej przeciwko MPK od lat narracji dezinformacyjnej.

Spółka pracownicza problemem ZTM-u?

Pani dyrektor ZTM w trakcie tej sesji wielokrotnie mineła się z prawdą, ale wyjątkowo szokujące jest to, że zanegowała nawet sens utworzenia spółki pracowniczej po 2007 roku i wykupienia udziałów MPK. Przypominamy, że ta decyzja nie była pomysłem strajkującej załogi, tylko władz miasta, które wówczas złożyły wniosek o postawienie spółki w stan likwidacji i potem go wycofali. Nie baliśmy się wziąć odpowiedzialności za spółkę, a ta decyzja uchroniło załogę przed przejęciem przedsiębiorstwa bez gwarancji socjalnych przez francuskie konsorcjum Veolia. ***Od tego czasu pracownicy dzięki inwestycjom doprowadzili do dynamicznego rozwoju spółki i wydobyli ją z finansowej zapaści, wykonując zadanie ponad wymagane w umowie minimum.*** Czyżby Pani Dyrektor chciała tym stwierdzeniem zasugerować, że lepiej by było, żeby francuskie konsorcjum przejęło spółkę?

„Sabotaż" czy też kolejne polityczne działanie ZTM, którego celem jest dyskredytowanie MPK?

Podczas grudniowej sesji Rady Miasta Pani dyrektor stwierdziła również, że MPK celowo nie kierowało do obsługi linii autobusów hybrydowych należących do miasta, zastępując je pojazdami spółki, co rzekomo generuje dodatkowe koszty dla miasta. Wyjaśniamy więc: MPK realizuje tzw. duży kontrakt obsługiwany 123 autobusami należącymi do spółki, wymagający znacznych nakładów inwestycyjnych, przy obecnej stawce na poziomie 8,85 zł za wozokilometr autobusami typu MAXI. Jednocześnie w ramach tego samego kontraktu MPK obsługuje 25 autobusów należących do miasta (w tym 15 typu MAXI) za 6,31 zł za wozokilometr (dane z końca 2025 roku). Dla porównania

podmiot zewnętrzny świadczy identyczną usługę autobusami miejskimi za stawkę bliską 11 zł netto, co pokazuje ogromną różnicę kosztów.

Kolejnym problemem są nierealne założenia w umowie z MPK. ZTM przyjął, że 15 autobusów hybrydowych typu MAXI ma rocznie wykonać 1 mln 325 tys. km, czyli ok. 92 tys. km na pojazd, przy założeniu, że w ruchu będzie aż 14 z 15 autobusów. Jest to niewykonalne, o czym ZTM, jako organizator transport publicznego, doskonale wie. Dla porównania w ostatnim przetargu 24 autobusy elektryczne tego samego typu mają wykonać łącznie 1,5 mln km rocznie, czyli ok. 62 tys. km na pojazd, przy aż 5 autobusach rezerwowych. Podobnie jest w kontrakcie realizowanym przez MPK 92 własnymi autobusami MAXI, które mają wykonać rocznie łącznie 6 mln 102 tys. kilometrów, czyli średni przebieg wynosi ok. 66 tysięcy kilometrów rocznie na pojazd, przy 20 autobusach rezerwowych. To pokazuje, że limity zapisane dla hybryd od początku były nierealne.

Ponadto Pani Dyrektor doskonale wie, że spółka z udziałem miasta dysponuje rezerwą ponad miliona niewykonanych kilometrów i świadczy usługi po znacznie niższych stawkach. Mimo to insynuuje, że MPK celowo nie kieruje do ruchu części miejskich hybryd, by osiągnąć korzyści finansowe. Tymczasem autobusy te mają już ponad 8 lat i są bardzo awaryjne. ZTM wie o tym od dawna – już w momencie ich pojawienia się w Kielcach, będąc jeszcze objęte gwarancją z zewnętrznym serwisem, z powodu awarii przez wiele tygodni nie wyjeżdżały na ulice Kielc, co skłoniło producenta do przedłużenia gwarancji o kilkanaście miesięcy. Wówczas MPK nie miało nawet prawa ingerować w ich naprawy. Dodatkowo wiele kluczowych podzespołów sprowadzanych jest spoza UE, m.in. z USA, co znacząco wydłużało czas napraw i przestoje tych autobusów.

Dlaczego miasto wybiórczo traktuje umowę z MPK?

W trakcie grudniowej sesji Rady Miasta zarzucono nam też, że nie chcemy się zgodzić na powołanie przedstawiciela miasta do rady nadzorczej MPK. ***Jednocześnie przestawiciele miasta wciąż nie respektują zapisów postrajkowej umowy kupna–sprzedaży z 2008 roku dotyczących sprzedaży lub nabycia udziałów*** oraz dialogu i wykorzystania środków unijnych na rozwój MPK.

MPK wielokrotnie wzywało miasto do wykonania umowy, czyli odsprzedania swoich udziałów lub zakupu tych należących do KASP, jednak bez skutku, ponieważ miasto utrzymywało, że postanowienia umowy w zakresie wyceny udziałów są nieważne, gdyż nadrzędna jest ustawa z 16 grudnia 2016 roku. Tymczasem Sąd Okręgowy w Kielcach uznał argumenty miasta za niezasadne, wskazując na to, że umowa z 2008 roku nadal obowiązuje, ma charakter przedwstępny i powinna być realizowana według przepisów obowiązujących w chwili jej zawarcia. Nieprawomocne umorzenie postępowania przez Sąd pierwszej instancji według opinii Sądu było spowodowane jedynie przekroczeniem uprawnień przez ówczesnego Prezydenta

przy sprzedaży udziałów, co w naszej opinii, czyli uczestników tamtych wydarzeń, jest sprzeczne z faktami, gdyż Prezydent miasta opierał się na dwóch uchwałach Rady Miasta, które zostały podjęte jednogłośnie, a więc przez wszystkie kluby zasiadające wówczas w Radzie. Jedna dotyczyła sprzedaży MPK w trybie bezprzetargowym, a druga powoływała i upoważniała zespół do negocjacji w tym celu oraz wypracowania warunków sprzedaży. Podpisy tego zespołu widnieją pod projektem dotyczącym sprzedaży udziałów, który podpisał Prezydent. A zatem, skoro spółka wywiązała się z zapisów umowy, to tego żądamy także od drugiej strony, gdyż podpisane umowy powinny być realizowane. Tym bardziej, że zgodnie z wyrokiem sądu

Miasto Kielce nie może usprawiedliwiać niewykonywania zobowiązania twierdzeniami o wygaśnięciu umów zawartych wcześniej na skutek wejścia w życie ustawy z 2016 roku.

Jeśli natomiast miasto nie zamierza sprzedać udziałów według zasad wyceny obowiązujących w umowie, to niech zaniecha działań niszczących spółkę i ją odkupi.
Nie tylko ten zapis umowy nie jest przez miasto respektowany. Zawarty w tym dokumencie dialog między miastem a spółką praktycznie nie istnieje – nie odbywają się nawet spotkania właścicielskie, do czego umowa zobowiązała obie strony. Ponadto miasto nie dość, że zlekceważyło zapisy mówiące o tym, że środki unijne powinny być wykorzystane do inwestycji w spółkę i rozwoju, to jeszcze obecnie pozyskiwane środki, które miały być przeznaczone na wsparcie przedsiębiorstw dotkniętych lokautem pandemicznym, są używane do bezsensownego budowania drugiej bazy, szkodząc w ten sposób spółce, w której gmina Kielce ma udziały. Zostaliśmy zatem podwójnie oszukani. Są więc zapisy umowy, których miasto chce przestrzegać, ale istnieją też takie, które permanentnie lekceważy.

Czy przedstawiciel miasta w radzie nadzorczej nie powinien być lojalny wobec MPK?

Przy okazji warto odnieść się do zarzutu niepowoływania przedstawiciela miasta do rady nadzorczej MPK, co miało być dowodem na to, że nie chcemy dialogu z miastem. Nie wspomniano jednak o tym, że przedstawiciel miasta zasiadał w radzie nadzorczej MPK nieprzerwanie od zawarcia umowy aż do 2024 roku, kiedy po powołaniu na stanowisko wiceprezydenta zrezygnował z tej funkcji – odbyło się to w sytuacji, gdy miasto już wcześniej nie respektowało innych zapisów tej samej umowy. Warto też przypomnieć, że publiczne wypowiedzi przedstawiciela miasta w radzie nadzorczej wygłaszane na sesjach Rady Miasta (co wzbudziło nawet zdziwienie niektórych radnych), m.in. o niepewnej przyszłości MPK związanej z nieprzystąpieniem do przetargu i możliwej przegranej w przetargu w kolejnych latach, godziły w wizerunek spółki, choć jako członek rady nadzorczej znał on rzeczywiste przyczyny MPK nieprzystąpienia do przetargu. Ponadto przedstawiciel miasta sam zobowiązał się do doprowadzenia do spotkania właścicielskiego między mniejszościowym a większościowym udziałowcem, które ostatecznie się nie odbyło. Nie wyjaśniono też do chwili obecnej udziału miasta w wydarzeniach, które miały miejsce na przełomie grudnia 2021 i stycznia 2022 roku, a ich celem było zdestabilizowanie spółki.

Tymczasem zgodnie z art.214 Kodeksu spółek handlowych członek rady nadzorczej powinien działać lojalnie wobec spółki, a nie wyłącznie w interesie wspólnika, który go powołał – tak się jednak nie stało.

Sprostowanie w sprawie działki przy bazie MPK: fakty zamiast politycznej narracji

Pani Dyrektor wprowadziła w błąd radnych, twierdząc również, że przyległa do bazy MPK działka miejska nie mogła zostać wykorzystana jako parking dla autobusów elektrycznych z powodu powiązania z kontraktem obowiązującym do 2027 roku. Tymczasem w przetargu z 2017 roku wymagano od przewoźnika jedynie bazy o powierzchni co najmniej 2,5 ha, podczas gdy baza MPK ma 4 ha, a dzierżawiona od miasta działka dodatkowe 0,5 ha. Pani Dyrektor doskonale wie, że MPK wydzierżawiło ten teren w 2009 roku pod parking dla 40 autobusów należących do miasta – i został on zwolniony w 2023 roku. Dzięki MPK ten teren jest obecnie utwardzony, dostosowany do potrzeb parkingu dla autobusów, a tuż obok znajduje się stacja wysokiego napięcia, co znacząco obniżyłoby koszty budowy infrastruktury ładowania. Jedyną przeszkodą jest brak bezpośredniego wyjazdu na ulicę, jednak można by to rozwiązać, np. poprzez wykup niewielkiego fragmentu terenu od MPK lub zamianę części działek (np. tej usytuowanej po drugiej stronie ulicy Jagiellońskiej) zamiast budowy kosztownej nowej zajezdni.

Pozorowany dialog?

Podczas grudniowej sesji wszystkie te insynuacje wypowiedziano ze świadomością, że nasz przedstawiciel nie będzie w stanie się do nich odnieść, ponieważ nie zostanie dopuszczony do głosu. Ale chęć dialogu ochoczo deklarowano. Niektórzy radni wyrażali nawet ubolewanie, że nie mogą uzyskać odpowiedzi, powołując się na rzekomo obowiązujący regulamin Rady Miasta. Pani Prezydent, Przewodniczący Rady Miasta oraz szefowie klubów zapewniali, że tuż po świętach odbędzie się spotkanie, podczas którego władze spółki będą mogły odnieść się do stawianych zarzutów. I do spotkania faktycznie doszło, ale dopiero w lutym. Jak się jednak okazało, nie tylko nie oczekiwano od nas odpowiedzi, ale wręcz stwierdzono, że wypowiedzi padające podczas sesji nie miały charakteru pytań, lecz „bezdyskusyjnych stwierdzeń". Czujemy się więc oszukani – publicznie jesteśmy oczerniani, nie daje nam się możliwości ustosunkowania do zarzutów, a gdy już nawet dochodzi do otwartej konfrontacji na sesji Rady Miasta, to pod publiczkę mówi się o dialogu, by finalnie już na zamkniętych spotkaniach wrócić do starych metod. Dlatego właśnie jesteśmy zmuszeni do publikowania wyjaśnień na łamach "Pasażera" i innych naszych kanałach komunikacyjnych.

NOWA BAZA W KIELCACH – NIEPOTRZEBNE I NIEEKONOMICZNE DECYZJE NA KOSZT PODATNIKA, KTÓRE MAJĄ UDERZYĆ W MPK KIELCE

Projekt budowy nowej, konkurencyjnej bazy jest kosztowny, nieekonomiczny, a o jej budowie zadecydowały względy polityczne. Skandalem jest również to, że 29 pojazdów elektrycznych przez 6 lat nie będzie mogło parkować na terenie bazy, tylko przy dworcu autobusowym. Dodatkowo, podczas ostatniego przetargu ZTM przerzucił na siebie (czyli na podatnika) koszty dojazdowe i nie wykonał orzeczenia Krajowej Izby Odwoławczej dotyczącego lokalizacji bazy. Wszystkie te decyzje mają na celu obniżenie konkurencyjności MPK Kielce, faworyzowanie zewnętrznego operatora i zrobienie z pracowników komunikacji miejskiej "taniej siły roboczej".

Po co budować drugą bazę autobusową w Kielcach?

Przy wykorzystaniu znacznie mniejszych środków można było zagospodarować już istniejącą bazę przy ulicy Jagiellońskiej lub przyległą do niej i należącą do miasta 0,5-hektarową działkę, o czym w ogóle w przestrzeni publicznej i mediach się nie mówi. W tych miejscach mogła znaleźć się wszelka infrastruktura potrzebna do ładowania pojazdów elektrycznych, jednak zdecydowano się na nieporównywalnie droższy wariant. Bez wątpienia są to kolejne polityczne, prowadzone w zaciszach gabinetowych i bez należytej analizy ekonomicznej działania, których jedynym celem jest uderzenie w finanse spółki pracowniczej MPK Kielce. Ale na tym nie koniec absurdów, które zmierzają do uprzywilejowania konkurencji MPK – i za nie także będzie musiał zapłacić kielecki podatnik.

Zajezdnia…nie dla autobusów, które będą stać przy dworcu

Proszę sobie wyobrazić, że na skutek polityki ZTM ***24 autobusy elektryczne zakupione przez miasto, a w krótkiej perspektywie nawet 29, będzie przez najbliższych 6 lat parkowało nie na nowej zajezdni, lecz przy dworcu autobusowym***, gdzie dodatkowo zostanie doprowadzona odpowiednia infrastruktura potrzebna do ich ładowania.
A zatem, miasto buduje za gigantyczne pieniądze pochodzące ze środków publicznych zajezdnię na ulicy Kolberga, po to by ta w bardzo dużej części świeciła pustkami, a tym samym generowała koszty po stronie miasta, bo kupione przez miasto autobusy elektryczne nie będa mogły tam parkować. Dodatkowo miasto, a tak naprawdę kieleccy podatnicy, będą przez ten okres czasu ponosić bezsensowne koszty ich dojazdu do zupełnie innej zajezdni oddalonej od dworca, żeby pojazdy były tam obsługiwane i myte! To efekt tego, że miasto będzie ponosiło koszty kilometrów dojazdowych, co wcześniej nie miało miejsca, bo zobowiązani byli do tego przewoźnicy. Nasuwają się więc kolejne pytania: czemu akurat teraz wprowadzono zasadę, że koszty dojazdów ponosi miasto oraz dlaczego miasto nie zabiegało o to, aby zajezdnia znajdowała się jak najbliżej dworca?
Niewykorzystywana na bazie myjnia, wraz z całą zajezdnią będą generowały koszty, a 29 autobusów należących do miasta i obsługiwanych przez prywatnego operatora, aby codziennie wykonywać usługę, zostaną zmuszone do pokonywania kilkuset kilometrów dziennie. Nie mówiąc już o tym, że autobus po umyciu i przeglądzie będzie musiał z powrotem wrócić na dworzec, a więc pokonać kolejne kilometry, ponownie zużyć energię i oczywiście

na pewno będzie wtedy „czyściutki"! Zwłaszcza w dni deszczowe, jakich u nas nie brakuje. I to wszystko na koszt podatnika, właśnie dlatego, że to miasto poniesie koszty kilometrów dojazdowych!

Dlaczego ZTM nie wykonał zalecenia Krajowej Izby Odwoławczej?

W kontekście finansowania przez miasto kosztów dojazdowych przewoźnika niezwykle istotne jest także to, że ZTM zlekceważył prawomocne orzeczenie Krajowej Izby Odwoławczej dotyczące lokalizacji bazy.
(orzeczenie w grafice pod tekstem)

Podczas ostatniego przetargu na obsługę linii komunikacyjnych w Kielcach jeden z przewoźników złożył odwołanie do KIO w sprawie zapisu SIWZ mówiącego o tym, że wykonawca jest zobowiązany do posiadania na terenie miasta Kielc bazy eksploatacyjnej. W uzasadnieniu przewoźnik argumentował, że skoro pojazdy elektryczne mają parkować na dworcu, to organizator powinien zamienić w SIWZ „granice miasta" na określenie wymaganej odległości od miejsca parkowania autobusów liczonej w kilometrach. Krajowa Izba Odwoławcza przychyliła się do wniosku i nakazała zamawiającemu "dokonanie zmiany dokumentacji postępowania poprzez usunięcie z niej wymogów zlokalizowania bazy eksploatacyjnej na terenie Miasta Kielce". W jaki sposób ZTM dokonał "zmiany"? W załączniku 1 do SIWZ w opisie zamówienia zamiast usunąć frazę "wykonawca zobowiązany jest posiadać na terenie miasta Kielce" dodano do niej stwierdzenie "lub w odległości 7 km od Dworca Autobusowego przy ulicy Czarnowskiej" (załącznik do SIWZ pod artykułem). Utrzymanie przez ZTM tego zapisu w takiej formie umożliwiło przewoźnikowi, który ma bazę umiejscowioną dalej niż wymagane 7 kilometrów, złożenie oferty. Jaki cel przyświecał tej decyzji? Na pewno nie ekonomiczny! Dlaczego miasto akceptuje takie działania? Dlaczego w tej i innych sprawach milczy rada miasta oraz lokalne media?

Tania siła robocza – główny argument w przetargach?

Jeśli więc zewnętrzny operator otrzyma od miasta Kielce całą infrastrukturę, bazę i autobusy, a jeszcze dodatkowo nie będzie musiał ponosić kosztów dojazdowych, to czym będzie konkurować w przetargach? Czyżby zatrudnianiem tańszych pracowników i łamaniem przepisów dotyczących czasu pracy kierowców? Może o to właśnie chodzi władzom miasta, aby stworzyć wyzyskowy model biznesowy za publiczne pieniądze? Nie wyobrażam sobie, żeby spółka pracownicza miała w ten sposób konkurować i na pewno będziemy walczyć z tego typu rozwiązaniami.

Fundusze unijne wykorzystywane przeciwko własnemu przewoźnikowi

I jak lokalny przewoźnik MPK Kielce ma konkurować ze środkami publicznymi pochodzącymi z funduszy unijnych? Środki z KPO zgodnie z założeniami powinny trafić do podmiotów dotkniętych skutkami pandemii, takich jak nasza spółka, która wówczas w 100 procentach świadczyła usługę transportową na rzecz miasta. Tymczasem nie dość, że ZTM nakładał na nas w tamtym okresie kary, mimo że to my, a nie miasto, ponieśliśmy wówczas skutki zawieszania linii, to jeszcze obecnie środki te są wykorzystywane do osłabienia czy wręcz niszczenia spółki. A choć w umowie postrajkowej miasto zobowiązało się do przeznaczania środków unijnych na rozwój spółki, to nie tylko tego nie robi, ale wręcz w zupełnie przeciwnym celu używa funduszy z KPO, które i tak wszyscy będziemy musieli spłacać. Nie ma na to naszej zgody.

Bogdan Latosiński

1. umarza postępowanie odwoławcze w części dotyczącej zarzutów oznaczonych w petitum odwołania pkt 1 oraz 5 w związku z cofnięciem odwołania w tej części;

2. uwzględnia odwołanie w zakresie zarzutu określonego w pkt 2 lit. a) odwołania i nakazuje Zamawiającemu dokonanie zmiany dokumentacji postepowania poprzez usunięcie z niej wymogów zlokalizowania bazy eksploatacyjnej na terenie Miasta Kielce oraz wprowadzenia obiektywnego kryterium przy określaniu dopuszczalnej lokalizacji bazy eksploatacyjnej;

V. W załączniku Nr 1 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, punkt 9.1. lit.. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Wykonawca zobowiązany jest posiadać na terenie miasta Kielce lub w odległości 7 km od Dworca Autobusowego przy ul Czarnowskiej w Kielcach w linii prostej od współrzędnych geograficznych 50°52'35"N 20°37'18"E bazę eksploatacyjną, o jakiej mowa w art. 4 pkt 21a ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym (tj. Dz. U. z 2024 r. poz. 1539), na terenie której powinny znajdować się miejsca postojowe dla minimum 7 autobusów oraz zaplecze techniczne umożliwiające uzyskanie autoryzacji dostawcy autobusów upoważniającej do wykonywania obsług technicznych (przeglądów okresowych) oraz napraw nie objętych gwarancją, prowadzenie obsługi codziennej autobusów oraz ich sprzątanie. Zakres niezbędnego wyposażenia dla potrzeb uzyskania autoryzacji stanowi Załącznik Nr 13 do SWZ – Wymogi techniczne i organizacyjne, jakie musi spełniać baza wykonawcy usług przewozowych, określone przez dostawcę autobusów Solaris Bus&Coach (pismo znak 5156/CMD/KD/2025 z dnia 08.08.2025r.) wraz ze wzorem umowy serwisowej. Dojazd do bazy eksploatacyjnej musi odbywać się po drogach utwardzonych, dostosowanych do wymiarów i ciężaru autobusów."

MIASTO STRACIŁO PRAWIE 7 MILIONÓW ZŁOTYCH

Miasto straciło prawie 7 milionów złotych – wolano wybrać dużo droższą ofertę operatora zewnętrznego, niż wykorzystać milionową rezerwę kilometrów w kontrakcie MPK. Wszystko po to, żeby zaszkodzić MPK!

Dlaczego ZTM odbiera setki tysięcy kilometrów z kontraktu MPK i oddaje je innemu podmiotowi? Żadne inne miasto w Polsce mając ważną umowę z przewoźnikiem, który świadczy usługę taniej, a także od wielu lat dysponując na tym kontrakcie rezerwą sięgającą około miliona wozokilometrów rocznie, nie przenosi kilometrów do umowy z zewnętrznym operatorem realizowanej za większe pieniądze i to jeszcze o wiele gorszym taborem. Czyżby stał za tym ukryty plan polityczny zmierzający do zniszczenia spółki? Systematyczne, długofalowe odbieranie setek tysięcy kilometrów z kontraktu — wymagającego dużych inwestycji — ogranicza zakupy i hamuje rozwój firmy, prowadząc wprost do jej likwidacji. To jest sedno sprawy, a nie fakt, że nie przystąpiliśmy do przetargu na kontrakt niewymagający inwestycji.

Przerzucanie linii pomiędzy kontraktami – kiedy to wszystko się zaczęło?

Proceder przerzucania linii między kontraktami rozpoczął się już w 2019 roku, ale do sierpnia 2023 roku dotyczył on dwóch kontraktów obsługiwanych przez MPK. Wówczas ZTM po dokonywaniu drobnych korekt przenosił linie, a tym samym setki tysięcy kilometrów, z droższego inwestycyjnego kontraktu MPK do tańszego, na czym tracił kielecki przewoźnik, w którym miasto ma udziały. Jednak podczas trwania procedury przetargowej w 2023 roku na obsługę linii unijnych linie były przerzucane z tańszego kontraktu inwestycyjnego realizowanego przez MPK Kielce do kontraktu droższego obsługiwanego przez zewnętrznego operatora. Na tej operacji nie traciło już tylko MPK, ale także miasto, które do chwili obecnej niepotrzebnie dopłaca bardzo duże pieniądze do obsługi tych linii.
Nie bez powodu właśnie od 2019 roku przestano nas informować o planowanym zapotrzebowaniu na wozokilometry na poszczególnych kontraktach, choć w tym czasie znane były budżety ZTM i miasta Kielce. To umożliwiało ZTM przerzucanie linii. Dodać należy, że już w czasie pandemii największych ograniczeń dokonano właśnie na kontrakcie inwestycyjnym, a jeszcze miasto w tym trudnym czasie nie zwolniło nas z kary w wysokości 400 tysięcy złotych za niedokonywanie inwestycji, choć kary anulowano w tym okresie innym spółkom, mimo że zawieszenie linii finansowo obciążyło nie miasto, lecz MPK. ***„W porównaniu do 2018 roku, w latach 2020-2021 w skutek obostrzeń pandemicznych i przerzucania linii MPK na kontrakcie inwestycyjnym wykonało o 1,6 miliona wozokilometrów mniej, co przełożyło się na utratę 12 milionów złotych. Była to kolosalna strata, która dodatkowo uderzyła w finanse spółki".***

Niewykorzystanie rezerwy nie miało nic wspólnego z objazdami

Pani Dyrektor ZTM w 2024 roku podczas jednej z sesji Rady Miasta powiedziała, że konieczne było zostawienie na kontrakcie realizowanym przez MPK tak dużej rezerwy, która wyniosła ponad 1,1 mln kilometrów, gdyż w Kielcach planowane są remonty ulic, co wiąże się z tym, że rezerwowe kilometry zostaną wykorzystane w ramach objazdów. Już wówczas sugerowaliśmy radnym, że jest to nieprawda, gdyż remonty zawsze były prowadzone i obejmowały jedynie kilka tysięcy kilometrów. Poniżej udostępniam zestawienie dotyczące niewykorzystanych wozokilometrów. Potwierdza ono nasze sugestie i wskazuje na to, że rezerwy te nie były przeznaczone na objazdy. Oczywiste jest zatem to, że objazdy wiążą się zazwyczaj z koniecznością zagospodarowania kilku lub kilkunastu tysięcy dodatkowych kilometrów, a nie aż rzędu miliona, o czym Pani Dyrektor doskonale wiedziała. Był to jedynie zabieg propagandowy obliczony na doraźne potrzeby polityczne.
Najlepszym przykładem jest ostatni rok, podczas którego remontowane były ulice: Seminaryjska i Paderewskiego. Dotychczas nie prowadzono remontów ulic obejmujących jednocześnie tak strategiczne ciągi komunikacyjne, co wymagało wyznaczenia objazdów dla tak dużej liczby autobusów. I jaki był efekt? Niemal żaden — z przysługującego limitu 11 326 700 kilometrów zrealizowano jedynie 10 245 466 kilometrów. Oznacza to, że niewykorzystana rezerwa wyniosła ponad 1 milion kilometrów, czyli niemal tyle samo co w latach poprzednich.

Dlaczego dysponując dużą rezerwą w tańszym kontrakcie miasto bezprzetargowo przedłużyło umowę z zewnętrznym operatorem?

Ale to nie wszystko. W sierpniu ubiegłego roku zakończył się kontrakt obejmujący wszystkie trzy zadania, w tym także linie wcześniej odebrane MPK z inwestycyjnego kontraktu. Ich roczne wykonanie wynosiło około 0,5 mln kilometrów. ZTM wiedział, że MPK ma ogromne rezerwy wozokilometrów na poszczególnych trzech zadaniach (pokazuje to poniżej dołączona tabelka), ale mimo, że była taka możliwość, to nie przekierunkował jednego z nich do obsługi MPK, przedłużył umowę z zewnętrznym operatorem i nie zdecydował się na zorganizowanie nowego przetargu. Dałoby to miastu wielomilionowe oszczędności, jednak lekką ręką z tego zrezygnowano.

Manipulacje na kontraktach – o co tak naprawdę w tym chodzi?

„Nie ma zatem wątpliwości, że proceder przerzucania linii pomiędzy kontraktami ma charakter wyłącznie polityczny i nie wynika z żadnych racjonalnych pobudek ekonomicznych – a wręcz jest niegospodarny i bardzo szkodliwy dla finansów spółki MPK Kielce oraz miasta". A ponieważ pozbawia się nas wozokilometrów z kontraktu inwestycyjnego, w ten sposób nie tylko systematycznie osłabia się nasze finanse, ale także możliwości inwestycyjne

i rozwojowe. To, że w tej sytuacji i przy tak niskiej stawce i tak dokonujemy potężnych zakupów nowoczesnych autobusów, a do tego jeszcze remontujemy bazę, stanowi dowód na wyjątkowo odpowiedzialną politykę zarządu firmy oraz całej załogi.

Wszystkie powyższe działania łączą się z wieloma innymi krokami wymierzonymi w spółkę. Należy tu wspomnieć o działaniach prowadzonych we wcześniejszych latach przez poprzednie zarządy, które przyczyniły się do wielomilionowych strat w spółce i do dziś skutecznie zamiatane są pod dywan. Dotyczy to między innymi niepłacenia w terminie za paliwo, pomimo posiadania przez spółkę wystarczających środków finansowych, co wiązało się z milionowymi karami, jak również dopuszczenia do przedawnienia należnych spółce zobowiązań na kwotę ponad 80 tysięcy euro czy podpisywania wielu niekorzystnych dla firmy umów. Zdecydowano się też na zakup drogich w eksploatacji autobusów gazowych, które dodatkowo przez 8 miesięcy stały bezczynnie na zajezdni, mimo że już wtedy Unia Europejska wyłączyła je z grona pojazdów zeroemisyjnych, a umowa podpisana z ZTM nie nakładała obowiązku nabywania tak drogich pojazdów. Dodatkowo w sposób niespotykany w krajach demokratycznych równolegle prowadzona była i jest blokada informacyjna firmy, a także narracja oparta na fałszu, której celem jest dezinformowanie opinii publicznej i dyskredytowanie spółki oraz jej przedstawicieli. Wymyśla się różnego rodzaju insynuacje, które następnie przy różnych okazjach wypuszcza się do obiegu publicznego – na ich podstawie portale polityczne, za którymi stoją określone środowiska, urządzają niesamowity hejt. Ma to odciągnąć uwagę od politycznych działań wymierzonych w MPK.

„Plan jest więc prosty – ekonomiczne zdławienie spółki, doprowadzenie do jej całkowitej upadłości i zamknięcie ust wszystkim, którzy o tym głośno mówią”. Stąd właśnie nagonka na mnie w mediach tradycyjnych i społecznościowych oraz wytaczanie procesów sądowych. Co chwila pojawiają się pod moim i firmy adresem kolejne nieprawdziwe zarzuty — np. że jestem jedynym właścicielem spółki (celem jest to, aby nie mówić, że niszczenie firmy tak naprawdę dotyka całej 600-osobowej załogi) — oraz inne pomówienia, których celem jest odwrócenie uwagi od kolejnego absurdalnego i bardzo kosztownego pomysłu budowy nowej bazy. Nie może pozostać to bez reakcji załogi i związków zawodowych działających w MPK Kielce.

Kolejny apel o publiczną debatę

Ponownie apeluję do władz miasta o zorganizowanie publicznej debaty z osobami, które od kilku lat kierują pod naszym adresem nieprawdziwe i krzywdzące zarzuty. Mam świadomość, jak dziś wygląda „demokracja” i jaką dysponujecie władzą. Wiem też, że nie należę do „salonów” i jestem jednym z, jak to określiliście wszystkich pracowników MPK, „niepotrzebnych bękartów” — mimo to namawiam do otwartej dyskusji. Jeśli uważacie, że macie rację i posiadacie argumenty, to taka debata nie powinna być dla was problemem. Wyjaśnijmy mieszkańcom Kielc, co kryje się za działaniami podejmowanymi wobec spółki i mojej osoby, zanim będzie za późno. Chodzi o dobro miasta i przyszłość przedsiębiorstwa z 75-letnią tradycją, która zatrudnia blisko 600 osób — w większości mieszkańców Kielc — i świadczy profesjonalne usługi na rzecz miasta.

Bogdan Latosiński

Planowana całkowita liczba kilometrów według podziału na poszczególne okresy.

5.1 Zadanie Nr I

Okres	Łącznie
01.07.2023 - 31.12.2023	330 000
01.01.2024 - 31.12.2024	660 000
01.01.2025 -30.06.2025	330 000
RAZEM	**1 320 000**

5.2 Zadanie II

Okres	Łącznie
01.07.2023 - 31.12.2023	335 000
01.01.2024 - 31.12.2024	670 000
01.01.2025 - 30.06.2025	333 000
RAZEM	**1 340 000**

5.3 Zadanie III

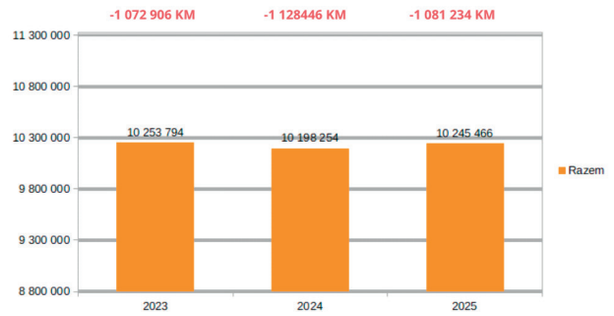
Okres	Łącznie
01.07.2023 - 31.12.2023	335 000
01.01.2024 - 31.12.2024	670 000
01.01.2025 - 30.06.2025	333 000
RAZEM	**1 340 000**

Zestawienie wozokilometrów z ostatnich lat, z których jednoznacznie wynika, że miasto zaoszczędziłoby prawie 7 milionów złotych, gdyby wykorzystało rezerwę z umowy zawartej z MPK.

Kontrakt realizowany zgodnie z zawartą umową MPK - ZTM na lata 2018r – 2027r – Roczny maksymalny Limit kilometrów – 11 326 700 km.

Łączna ilość faktycznie wykonanych kilometrów w poszczególnych latach kontraktu - 123 autobusami należącymi do MPK oraz 25 autobusami hybrydowymi zakupionymi przez miasto.

Kontrakt ten realizowany jest autobusami typu MAXI - 12 metrowymi za stawkę na dzień 31 grudzień 2025 r.
6,31 zł netto - autobusy należące do miasta,
8,85 zł netto - autobusami należącymi do MPK
Dla porównania firma BP tour Regio realizuje kontrakt autobusami należącymi do miasta za stawkę na poziomie - 10,90 zł netto za jeden wozokilometr.



Komentarz: Jak widać na powyższym zestawieniu, w trzech kolejnych latach realizacji kontraktu inwestycyjnego przez MPK ze względu na przerzucanie linii corocznie miało limit ponad miliona niewykonanych kilometrów. Takie działania były podejmowane już od 2019 roku, tylko że w latach 2019-08.2023 MPK obsługiwało dwa kontrakty i kilometry były przerzucane z dużego, droższego, ale wymagającego inwestycji, do kontraktu małego za niższą stawkę, lecz niewymagającego zakupów. A od września 2023 do chwili obecnej miasto zastosowało odmienną politykę, niesłużącą finansom miasta, która polega na zabieraniu kilometrów z kontraktu tańszego na kontrakt droższy. Gdzie tu ekonomia? Czy nie jest to działanie polityczne? Tym bardziej, o czym mówimy od kilku lat, przetarg dotyczył trzech zadań i jedno zadanie można było unieważnić, a kilometry z niego (około 700 tysięcy) ponownie skierować do MPK.

Właśnie o tym mówił zarząd spółki uzasadniając skargę do urzędującego wtedy prezydenta Kielc Bogdana Wenty, którą ówczesna rada miasta przyjęła za zasadną. Również tego dotyczyła dyskusja na radzie nadzorczej w dn. 23 stycznia 2023, a więc tuż po decyzji ZTM, w wyniku której zapadła decyzja o zorganizowaniu spotkania przedstawiciela większościowego udziałowca z prezydentem Kielc. Zobowiązał się do tego zasiadający w radzie nadzorczej MPK przedstawiciel miasta, ale nie doszło do niego, gdyż Prezydent nie widział takiej potrzeby. Dlaczego więc do takiego spotkania nie doszło, a sprawę przerzucania linii zatuszowano hejtem i powtarzaniem że wina leży po stronie MPK, ponieważ nie przystąpiło do przetargu?

nr 48 (99)
2026
cena 23 zł
(w tym 8% VAT)

NOWY OBYWATEL

PISMO NA RZECZ SPRAWIEDLIWOŚCI SPOŁECZNEJ

IDEE DLA ODWAŻNYCH

POLECAMY NOWY NUMER PISMA „NOWY OBYWATEL"!

Jubileuszowy numer na 25-lecie pisma.
140 stron. Temat numeru:
„Idee dla odważnych"

W numerze m.in.:

- nadużycia wielkich koncernów medycznych,
- zdrada ideałów lewicy,
- jak liberałowie lekceważą prowincję,

i wiele innych tematów.

Numer 99 „Nowego Obywatela" do kupienia w całej Polsce w salonach Empik oraz wysyłkowo na stronie
www.nowyobywatel.pl

Numer ***jubileuszowy*** *na* ***25-lecie*** *pisma*

Europa 5,5 EUR
USA 7 USD
ISSN 2082-7644
INDEX 361569
48
9 772082 764132