



PASAŻER

BIULETYN KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KIELCACH

NR 120 / CZERWIEC / 2026
MAGAZYN BEZPŁATNY



3 AKTUALNOŚCI

Linie komercyjne
w okresie wakacyjnym.

6 HISTORIA MPK

Jak przez dekady zmieniał
się tabor w MPK?

7 TEMAT NUMERU

Stanowisko zarządu
MPK Kielce.

9 OKIEM ZWIĄZKOWCA

Związkowcy wysuwają postulaty
skierowane do miasta.



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.



Tu może być
Twoja reklama

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

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

Okładka: Marcin Szymoniak

Zdjęcia: Marcin Szymoniak, Bartosz Oszczepalski, Ewelina Papis

Reklama: reklama@mpk.kielce.pl, tel. 41 345 24 21 wew. 435, nakład 10 000 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.

ZMIANY LOKALIZACJI PRZYSTANKÓW I NA LINIACH OBSŁUGIWANYCH PRZEZ MPK KIELCE

W ostatnim czasie Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach wprowadził kilka zmian w funkcjonowaniu linii obsługiwanych przez MPK Kielce.

Wprowadzono też nowe linie oraz zmieniono lokalizację niektórych przystanków. Przypominamy także, że od 1 maja do obsługi przez MPK wróciły linie 23, 102, 104 i 107, wcześniej zabrane nam z kontraktu inwestycyjnego, przeciwko czemu protestowaliśmy od wielu lat.



Dodatkowe kursy i nowe linie

Od środy 8 kwietnia 2026 funkcjonuje linia 16, którą można dotrzeć do największego w Kielcach Rodzinnego Ogrodu Działkowego im. Stefana Żeromskiego przy ulicy Wschodniej. Kursy realizowane są w dni robocze, soboty i niedziele. Przejazd odbywa się na podstawie obowiązującej taryfy biletowej. Od piątku 1 maja 2026 uruchomiona została sezonowa podmiejska linia T z Dworca Autobusowego w Kielcach do Parku Etnograficznego w Tokarni.

Autobusy kursują we wszystkie niedziele do odwołania. Od poniedziałku 1 czerwca 2026 roku wprowadzono dodatkowe kursy na linii 31 realizowane z Dworca Autobusowego w dni robocze o godz. 10:48, w soboty o godz. 10:30 i 20:15. Powrót z Chęcín w dni robocze został wyznaczony na godz. 11:48, a w soboty o godz. 11:25 i 21:10. Zmiany nastąpiły też w kursowaniu linii 27 i 29.

Budowa S74 – te przystanki będą przeniesione

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad poinformowała, że w związku z obecnie trwającą budową drogi krajowej S74 w Kielcach w nocy z środy 10 czerwca na czwartek 11 czerwca 2026 roku rozpocznie się kolejny etap prac, który obejmie:

- przeniesienie przystanku autobusowego numer 348 Skrzetlewska / Łódzka (dla linii 9, 23, 32, 44, 53, 54 i 112) o kilkadziesiąt metrów dalej za skrzyżowanie z ulicą Helenówek;
- przeniesienie przystanku autobusowego numer 951 Łódzka (dla linii 9, 23, 32, 44, 53 i 54) na jezdnię północną, po której będzie się odbywał ruch dwukierunkowy. Do przystanku dla pasażerów zostanie wyznaczone tymczasowe dojeżdżenie.

ROZKŁADY JAZDY NA LINIACH KOMERCYJNYCH W OKRESIE WAKACYJNYM

Informujemy, że następujące kursy oznaczone literą „f” na liniach komercyjnych MPK – 201 (Kielce-Chmielnik) i 208 (Kielce-Busko-Zdrój przez Chmielnik) – w okresie wolnym od szkoły, czyli od 29.06 do 31.08.2026 r., nie będą wykonywane:

- Linia 201 kursy z Kielc; 5:51, 7:35, 10:35, 14:56, 16:35, 18:35, oraz z Chmielnika; 8:25, 11:25, 15:35, 17:40, i ze Szczecna 6:30, 15:35.
- Linia 208 kursy z Kielc; 12:50, 16:25, oraz z Chmielnika 14:10, 17:20.
- Linia 208 kursy Chmielnik – Sędziejowice – Chmielnik; 7:05.

Z BIAŁO-CZERWONYMI BARWAMI PRZEZ KIELCE

2 i 3 maja na naszych autobusach powiewały biało-czerwone flagi.

Była to forma uczczenia Dnia Flagi Rzeczypospolitej Polskiej oraz Święta Narodowego Trzeciego Maja.



75 LAT WSPÓLNEJ DROGI Z MPK KIELCE

W tym roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Kielcach będzie obchodzić 75-lecie swojego istnienia.

O atrakcjach związanych z rocznicą i szczegółach obchodów będziemy informować wkrótce. Za kilka miesięcy ukaże się również specjalny numer rocznicowy „Pasażera”.

WYBIERZ SIĘ Z MPK KIELCE NA WAKACJE!

Olśniewające malowniczymi krajobrazami i słoneczne południe Europy? Zabytkowy Rzym lub Paryż? A może niezrównane polskie góry lub morze?

Sezon wycieczkowy właśnie się rozpoczął i już teraz warto dobrze zaplanować wyjazd. Skorzystaj więc z naszej usługi wynajmu autobusów i autokarów. MPK Kielce oferuje bezpieczny transport krajowy oraz międzynarodowy na potrzeby wycieczek szkolnych i turystycznych.



Wycieczki obsługujemy nowoczesnymi i klimatyzowanymi autokarami.

Zadzwoń i dowiedz się więcej o ofercie: 41 201 41 10 wew. 435

ROWERY W AUTOBUSIE MIEJSKIM?

W związku z pojawiającymi się pytaniami i wątpliwościami dotyczącymi przewozu rowerów w autobusach komunikacji miejskiej informujemy, że według ust. 3 w rozdziale 4 przepisów porządkowych związanych z gminnym regularnym przewozem osób „przewóz rowerów jest możliwy wewnątrz pojazdu gdy istnieje możliwość swobodnego wprowadzenia i ustawienia roweru.



Przewóz rowerów w miejscach przeznaczonych do przewozu wózków inwalidzkich i dziecięcych, oznaczonych odpowiednimi piktogramami, jest możliwy gdy miejsce nie jest zajęte”. Natomiast „w przypadku wejścia do pojazdu osoby niepełnosprawnej na wózku inwalidzkim lub osoby z wózkiem dziecięcym, pasażer z rowerem zobowiązany jest ustąpić miejsca, a jeżeli w autobusie brak jest możliwości bezpiecznego ustawienia roweru, powinien opuścić pojazd”.

PRACOWNICY MPK ZWIEDZALI BAŁKANY

Ważną częścią funkcjonowania spółki pracowniczej MPK Kielce jest dbanie o wypoczynek załogi i wspólną integrację. Dlatego regularnie organizujemy wycieczki dla pracowników i ich rodzin. W zeszłym roku byliśmy we

Włoszech, a w maju tego roku udaliśmy się na Bałkany.

Zwiedziliśmy zabytki i malownicze pomniki przyrody w Chorwacji, Bośni i Hercegowinie, Czarnogórze, Serbii i dodatkowo na Węgrzech. Udało nam się zobaczyć między innymi Zagrzeb, Park Narodowy Plitwickie Jeziora, Trogir, Split, Dubrovnik, Kotor, Budwę, Wybrzeże Szkoderskie, Novi Sad, Budapeszt, a także Mostar i Medjugorie, czyli miejsce objawień Matki Boskiej. Ten region Europy zachwycał nas swoimi pięknymi krajobrazami i zabytkami. Wróciliśmy z Bałkanów wypoczęci i zmotywowani do dalszej pracy. Inna grupa pracowników MPK wybierze się na Bałkany już jesienią. Wycieczka zainspirowała nas do przygotowania z tej okazji utworu „MPK Kielce jedzie pod górę...tym razem na Bałkany!”, który można posłuchać i obejrzeć – ponieważ w wideoklipie są także zdjęcia z wyprawy – na serwisie YouTube.



BOHATEROWIE NIE ZAWSZE NOSZĄ PELERYNY, CZASEM SPOTKACIE ICH W AUTOBUSACH

Rozmawiamy z Wojciechem Nowosadem – kierowcą MPK Kielce, który dokonał zatrzymania nietrzeźwego kierującego pojazdem osobowym w Kielcach.



W maju media obiegła informacja o tym, że uniemożliwił Pan jazdę pijanemu, który kierował samochodem osobowym. Jak dokładnie wyglądała ta sytuacja?

Wojciech Nowosad: Najpierw na skrzyżowaniu Tarnowskiej i Zagórskiej zauważyłem pojazd marki Hyundai, którego tor jazdy podczas wyjeżdżania z ulicy Zagórskiej w Źródłową wzbudził moje podejrzenia. Kierowca zajmował kilka pasów ruchu i często je zmieniał, dlatego inni uczestnicy ruchu nie chcieli go wyprzedzać. Po chwili zorientowałem się więc, że może on stwarzać bardzo duże zagrożenie i postanowiłem zareagować. Najpierw dojechałem do przystanku i zostawiłem tam wychodzących pasażerów. Następnie, na skrzyżowaniu alei Tysiąclecia i alei Solidarności zatrzymałem się na buspasie i poprosiłem kierowcę, który stał przed nim, na prawym pasie, żeby nie ruszał się z miejsca i tym samym uniemożliwił mu przejazd. Wtedy wyszedłem z autobusu i otworzyłem lewe drzwi pojazdu, którym kierował ten człowiek, po czym zgasiłem silnik auta i zaciągnąłem ręczny hamulec. Kierowca był niemal nieprzytomny i nie odpowiadał na moje pytania, np. dotyczące tego, czy się dobrze czuje. Powiedziałem mu, że nie może jechać dalej. Wezwano policję, która niedługo potem pojawiła się na miejscu.

Pasażerowie wykazali się wyrozumiałością? Na obsługiwanej wtedy linii powstało niemałe opóźnienie.

W.N: W autobusie znajdowało się wówczas kilkunastu pasażerów, ale nikt z nich nie protestował, gdy poprosiłem o to, żeby chwilę poczekali na przyjazd policji. Każdy rozumiał, że trzeba zapobiec potencjalnie bardzo niebezpiecznej sytuacji na drodze.

Czy uważa Pan, że Pana zachowanie powinno zachęcić innych uczestników ruchu drogowego do podobnych reakcji?

W.N: Bardzo chciałbym, żeby tak było, ponieważ osoby nietrzeźwe stanowią śmiertelne zagrożenie na drodze dla siebie i innych. Traktuje to jako pewnego rodzaju obywatelski obowiązek i uważam, że nie można pozostawać wobec takich sytuacji obojętnym. Jeśli mamy możliwość zapobiec potencjalnej tragedii, powinniśmy podjąć odpowiednie działania lub powiadomić właściwe służby.

Pracuje Pan już od 17 lat w zawodzie kierowcy miejskiego autobusu. Zdarzyły się Panu już podobne sytuacje?

W.N: Tak. Około trzy lata temu musiałem uniemożliwić dalszą jazdę kierowcy, którego zachowanie podczas prowadzenia pojazdu osobowego na ulicy Żytniej wzbudziło moje wątpliwości. W pewnym momencie mężczyzna nie był w stanie kontynuować jazdy i jeszcze do tego przy sobie trzymał niedopitą butelkę alkoholu. Na szczęście udało się odpowiednio zareagować, zanim doszło do jakiegokolwiek niebezpiecznego zdarzenia.

Jako zawodowy kierowca z dużym doświadczeniem, na jakie inne niebezpieczne sytuacje zwróciłby Pan uwagę?

W.N: Czasem zdarza się, że dochodzi do różnych niebezpiecznych sytuacji z powodu konstrukcji przystanków. Np. wtedy, gdy są one usytuowane zbyt blisko przejść dla pieszych i dodatkowo nie ma

tam zatoczek. Wtedy kierowcy pojazdów osobowych, próbując omijać autobusy miejskie, nie widzą pasażerów przechodzących przez pasy i mogą spowodować kolizję. Zachęcam więc kierujących pojazdami do ostrożności w takich sytuacjach.

Dziękuję za rozmowę.

USŁUGI NA BAZIE MPK: STACJA PALIW, SERWIS OGUMIENIA, STACJA KONTROLI POJAZDÓW

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 paliw w Kielcach czy serwis ogumienia, gdzie można między innymi dokonać wymiany opon sezonowych i kół oraz prostowania felg i kół. Zapraszamy również do korzystania z usług holowniczych (dysponujemy holownikiem i lawetą), pracowni psychologicznej dla kierowców i Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów, w której można wykonać badanie techniczne pojazdu. Zdjęcia zajezdni dronem wykonał nasz kierowca Marcin Szymoniak.



OD PIĘCIU AUTOBUSÓW DO NOWOCZESNEJ FLOTY – 75 LAT ROZWOJU TABORU MPK KIELCE

Z okazji obchodów rocznicy 75-lecia MPK przedstawiamy historię naszego taboru.

06 **Dynamiczny początek kieleckiego MPK**

Początki MPK Kielce sięgają 22 lipca 1951 roku. To wtedy powołano do życia przedsiębiorstwo, które wtedy nosiło nazwę Zakład Komunikacji Miejskiej. Przedsiębiorstwo wówczas dysponowało taborem wypożyczonym z Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej. Liczył on 5 pojazdów, które obsługiwały 4 linie. Pierwsze autobusy Komunikacja Miejska otrzymała w 1954 roku.

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.

Skokowa i rewolucyjna zmiana w taborze

Lata 1961-1971 cechowała niezwykła dynamika rozwoju kieleckiej komunikacji miejskiej. MPK zaś posiadało coraz większy tabor, co przekładało się na obsługę większej liczby linii autobusowych. W 1967 roku przedsiębiorstwo wzbogaciło się o autobusy marki Jelcz – znacznie bardziej pojemne niż pojazdy, którymi firma dysponowała dotychczas. Wówczas MPK posiadało 116 autobusów. Były przede wszystkim to pojazdy typu „San” H-100 oraz kilka „ogórków”, czyli „Jelczów max”. W latach 1971-1976 wzrosła ranga naszego przedsiębiorstwa. Utworzono „Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej” (WPKM), które wtedy dysponowało łącznie 150 autobusami. Ponadto w listopadzie i grudniu 1975 roku firma wzbogaciła się o 16 mikrobusów. Dzia-

łalność trójki mikrobusowej rozpoczęto 12 listopada od uruchomienia jednej linii na trasie przebiegającej od Szpitala Wojewódzkiego na Czarnowie do Osiedla 15-lecia. A już w grudniu uruchomiono mikrobusową linię numer 2, która jeździła na trasie Plac Partyzantów – „Iskra”. 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 tabor MPK liczył więc 173 autobusy oraz 16 mikrobusów.

W latach 1976-1981 MPK Kielce ciągle działało w ramach Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej. Był to okres dynamicznego rozwoju zakładu, który zawdzięczamy rosnącemu zapotrzebowaniu na transport publiczny. Przedsiębiorstwo poczyniło ogromne inwestycje w tabor. Z kieleckich ulic wówczas zniknęły autobusy San, a w ich miejsce wprowadzono nowoczesne i bardziej pojemne autobusy Jelcz i pojazdy marki Autosan. Ponadto do Kielc dotarły pierwsze autobusy typu Jelcz-berliet PR 110U na licencji francuskiej.

Nowa nazwa i większy tabor

1 stycznia 1981 r. to data historyczna dla Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Kielcach. To właśnie wtedy nastąpiła likwidacja powstałego w 1975 roku Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej i utworzenie już samodzielnego zakładu o nazwie Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Kielcach, któremu podporządkowano Zakład Komunikacji Miejskiej w Jędrzejowie.

Pod koniec 1981 roku MPK Kielce dysponowało 195 autobusami, które obsługiwały 42 linie autobusowe o łącznej długości 469 kilometrów, przejeżdżając 9 milionów 868 tysięcy kilometrów i przewożąc 74 miliony 935 tysięcy pasażerów. W latach osiemdziesiątych w Kielcach pojawiły się kultowe węgierskie Ikarusy. Pierwszy wielkopojemny autobus marki Ikarus trafił do MPK Kielce 22 lipca 1982 roku.

Nowe czasy, nowoczesne inwestycje

Obecny tabor MPK jest o wiele bardziej nowoczesny i wygodny. Spółka od wielu lat dokonuje dużych inwestycji w jego ulepszenie. Zakupy autobusów przeprowadzone tylko w 2025 roku przekroczyły 11 milionów złotych. W ostatnich trzech latach MPK kupiło aż czterdzieści pojazdów za łączną kwotę ok. 70 milionów złotych, co stanowi 1/3 całej floty MPK. Czternaście z nich to 18-metrowe autobusy przegubowe MEGA (dwanaście MAN-ów i dwa Solarisy), a dwadzieścia sześć pojazdów standardowe MAXI. Dwadzieścia pojazdów z tej puli to autobusy marki MAN. W latach 2022-2025 kupiliśmy też cztery autobusy marki Autosan oraz dwa 12-metrowe używane i klimatyzowane Mercedesy Conecto.



ODPOWIEDŹ ZARZĄDU MPK KIELCE NA PISMO PANI PREZYDENT KIELC AGATY WOJDY

Poniżej udostępniamy odpowiedź zarządu MPK Kielce na pismo Pani Prezydent Agaty Wojdy. W swoim stanowisku odnosimy się do kwestii przerwania linii i kosztownej oraz niepotrzebnej budowy nowej zajezdni.

Szanowna Pani Prezydent,

W odpowiedzi na pismo z dn. 15.12.2025 r. Zarząd Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Sp. z o. o. w Kielcach pragnie zauważyć, że zawarte w nim tezy są stronnicze, niepełne, w wielu miejscach wewnętrznie sprzeczne i oparte jedynie o fragmenty umowy, jednakże bez nawiązania do innych zapisów oraz praktyk stosowanych przez Zarządu Transportu Miejskiego w Kielcach.



W odniesieniu do wyjaśnień dotyczących prawa własności i zlecenia usług, pragniemy zaznaczyć, że sygnały o budowie bazy dla pojazdów elektrycznych docierały do nas już kilka lat wcześniej. W związku z tym uważamy, że miasto jako organizator transportu, jednocześnie mający znaczne udziały w MPK, powinien taki temat omówić z przedstawicielami naszej spółki i wdrożyć najlepsze i najbardziej ekonomiczne rozwiązanie dla miasta, co jednak się nie stało.

Uważamy, że brak chęci do rozmów o tej i wielu innych kwestiach był motywowany pobudkami politycznymi, dlatego też nie dziwi nas udzielona przez Panią odpowiedź, której celem jest obrona podejmowanych i naszym zdaniem wymierzonych

w spółkę działań. Mamy jednak nadzieję, że w trakcie obiecanego nam podczas grudniowej sesji Rady Miasta spotkania nasze stanowisko dotyczące błędnej i nieekonomicznej decyzji o budowie nowej zajezdni zostanie wysłuchane i zrozumiane.

Niezrozumiałe bowiem z naszej perspektywy, a przede wszystkim pracowników będących udziałowcami MPK, jest to, w jakim kierunku podąża miasto w obszarze zabezpieczenia transportu publicznego. To kierunek, który nie jest praktykowany w żadnym innym mieście w Polsce. Rozumiemy, że miasto musi się dostosować do narzuconych przez Unię Europejską przepisów o elektromobilności, które nakazują, aby miasta powyżej 100 tysięcy mieszkańców od 1 stycznia 2026 roku kupowały tylko i wyłącznie tabor zeroemisyjny. Jednak nie rozumiemy i nie akceptujemy sposobu, w jakim do tego celu próbuje się dążyć. Ma on polegać na wybudowaniu ze środków publicznych nowej bazy, łącznie z zakupem nowych pojazdów, po to by z gotowej infrastruktury korzystała firma prywatna nastawiona wyłącznie na zysk, nie zaś na bezpieczeństwo pasażerów oraz uczciwe i zgodne z prawem metody zatrudniania pracowników. Jaki jest sens wydawania ogromnych publicznych pieniędzy w przygotowanie gotowej infrastruktury, zakup nowych autobusów i oddanie jej w prywatne ręce celem prowadzenia biznesu? Jeśli bowiem prywatny operator otrzyma gotową infrastrukturę od miasta, w tym kupione przez gminę Kielce autobusy, a ponadto inne koszty, takie jak kilometry dojazdowe, też będzie pokrywać miasto, przetargi wygrywać będzie podmiot niestosujący się do uczciwych i zgodnych z kodeksem pracy warunków zatrudnienia – np. w zakresie czasu pracy kierowców. A nadmienić należy, że docierają do nas informacje, z których wynika, że operator zewnętrzny obecnie obsługujący niektóre linie w Kielcach już teraz do-

puszcza się takich praktyk, przy akceptacji służb miejskich i różnych instytucji.

W żadnym mieście w Polsce nie wprowadzono takiego modelu. Mając na względzie realia ekonomiczne i bezpieczeństwo, w takich przypadkach miasta korzystają z usług wewnętrznych podmiotów. Dlatego też miasto Kielce, szczególnie mając udziały w MPK, które dysponuje profesjonalnie przygotowaną zajezdnią z niezbędnym zapleczem technicznym i przeszkoloną w tym celu załogą, powinno przejąć w 100 procentach zadania MPK albo przynajmniej ich część. Zwłaszcza biorąc pod uwagę, że miasto jest wyłącznym właścicielem półhektarowej działki przylegającej do bazy MPK, o której w ogóle nic nie wspomniano w udzielonej nam odpowiedzi. Dodać należy, że ta działka już służyła jako parking dla 40 autobusów należących do miasta. Kolejną bardzo ważną kwestią poruszoną w naszym piśmie i otrzymanej od Pani odpowiedzi jest przerzucanie linii pomiędzy kontraktami. Nie możemy zgodzić się z Pani wyjaśnieniami w tym zakresie, bowiem proceder ten odbył się wbrew zawartej umowie z dn. 16.01.2018 r., a także interesom miasta i jego finansów. Ponadto niespodziewana praktyka przerzucania linii w trakcie roku budżetowego powoduje poważne finansowe turbulencje w MPK, zwłaszcza mając na uwadze zaawansowane inwestycje naszej spółki, w której miasto ma udziały. Przerzucanie w ten sposób linii jest ewidentnym przykładem politycznych działań uderzających w finanse spółki, ponieważ w takiej sytuacji firma nie może wycofać się z podjętych wcześniej zobowiązań finansowych. W swojej odpowiedzi Pisz Pani, że umowa z dn. 16.01.2018 r. gwarantuje MPK wykonywanie określonej ilości wozokilometrów w każdym roku jest obowiązywania, więc nie dotyczy ona konkretnych linii komunikacyjnych. Jednak zupełnie niedorzeczne jest twierdzenie, że ta umowa oparta jest jedynie na kilometrach do

realizacji, ponieważ w takim przypadku nie byłoby możliwe ustalenie przez przewoźnika stawki za wozokilometr. Jej wysokość jest bowiem uzależniona od wielu czynników, tj. ilość kilometrów dojazdowych, czy też to, jakim taborem ma być wykonywana usługa. Ponadto w załączniku do SIWZ dodano obowiązujące rozkłady jazdy oraz czasy przelotu, a co za tym idzie prędkość komunikacyjną potrzebna do wykonania określonej liczby kilometrów. Zawarto tam także sztywno określoną ilość zatrudnionych kierowców potrzebną do realizacji tego zadania. Jednym słowem, rozkłady jazdy dołączone do SIWZ umożliwiają przewoźnikowi ustalenie konkretnej stawki za wozokilometr. A zatem wszelkie ruchy odbiegające od parametrów przedstawionych w rozkładach jazdy mogą doprowadzić nawet do nieopłacalności kontraktu lub upadłości spółki. To oczywiste, że wydłużanie kilometrów dojazdowych czy też znaczne zmienianie prędkości komunikacyjnych w rozkładach może wiązać się z takimi właśnie konsekwencjami. Dlatego zapisy w przetargu, szczególnie te zawarte w załączniku numer 1 do SIWZ (szczegółowy opis przedmiotu zamówienia), zabezpieczają przewoźnika przed tego typu działaniami. W tym przecież celu organizator udostępnił oferentom rozkłady jazdy, na podstawie których ma wykonywać usługę, a także w punkcie 5 tegoż załącznika zawarł treść w brzmieniu: „zamawiający zastrzega sobie prawo do dokonywania zmian tras linii, zmian w rozkładach jazdy i wynikających z tego ilości kilometrów”. Nie ma tam mowy o likwidacji, a tym bardziej o przenoszeniu linii z jednego kontraktu do drugiego. Dzięki temu operator jest chroniony przed praktykami polegającymi na tym, że po podpisaniu umowy organizator transportu będzie przerzucał linię nie po to, by zabezpieczać interesy miasta, tylko w celach politycznych. Podtrzymujemy więc nasze stanowisko, że ZTM przerzucając linię z kontraktu tańszego obsługiwanej przez MPK do kontraktu droższego realizowanego przez lubelskiego operatora działało wbrew postanowieniom umowy z dn. 16.01.2018 r., jak również w sprzeczności z interesem miasta i odmiennie w stosunku do praktyk, gdy to MPK obsługiwało dwa kontrakty. Przypominamy, że wcześniej ZTM przerzucał setki tysięcy kilometrów z droższego kontraktu inwestycyjnego do tańszego kontraktu, osłabiając tym samym kontrakt inwestycyjny, o czym

ówczesny zarząd spółki informował Prezydenta i Radę Miasta już w 2019 roku. W dalszej części pisma wspomina Pani, że brak obsługi linii OW, OZ, 13, 23 i 24 przez MPK wynika wyłącznie z nieprzystąpienia do przetargu w 2023 roku, za co ewidentnie obwinia Pani naszą firmę, nazywając to „działaniem przeciwko interesom spółki”. Nadmieniam Pani też, że skoro miasto wywiązuje się z obowiązku organizowania przetargów w transporcie publicznym, to zarząd spółki powinien w nich uczestniczyć. Przypominamy, że kilka lat temu miasto, jako mniejszościowy udziałowiec, złożyło w tej sprawie nawet doniesienie do Prokuratury na MPK. Jednocześnie cytuję Pani zeznania byłego prezesa MPK znajdujące się w uzasadnieniu sądu o odmowie wszczęcia śledztwa w sprawie niedopełnienia obowiązku przez prezesa MPK Kielce, gdzie jest mowa o tym, że spółka nie przystąpiła do przetargu z powodu braków kadrowych w latach 2022-2023. Co jest więc prawdą? MPK nie przystąpiło do postępowania przetargowego, ponieważ chciało sabotować miasto i działać przeciwko sobie, choć miało dogodne warunki przy startowaniu do przetargu, czy może jednak był to skutek wysoce problematycznych i niezależnych od przedsiębiorstwa okoliczności? Pragniemy jednocześnie przypomnieć, że wówczas przedstawiciel miasta w radzie nadzorczej, zobowiązał się do zorganizowania spotkania przedstawiciela większościowego udziałowca z ówczesnym prezydentem miasta jako mniejszościowym udziałowcem, aby ten temat omówić. Jednak prawdopodobnie względy polityczne zadecydowały o tym, że prezydent odmówił wzięcia udziału w takim spotkaniu. Milczy się również o skierowanym w tej sprawie piśmie ówczesnego prezesa MPK do prezydenta Kielce. Dodać należy, że po raz kolejny niepotrzebnie miesza się kwestie związane z nieprzystąpieniem MPK Kielce do przetargu w 2023 roku ze sprawą odebrania naszej spółce linii OW, OZ, 13, 23 i 24, co naraziło nas, jako większościowego udziałowca, na duże turbulencje finansowe. Przypominamy bowiem, że to postępowanie przetargowe było rozpisane na aż trzy zadania (w każdym z nich określono wykonanie około 700 tysięcy kilometrów rocznie, które miały być obsługiwane przez 8-9 autobusów), a więc mając na względzie ogromne rezerwy, jakie posiada MPK w wozokilometrach (mi-

lion sto tysięcy rocznie), bezproblemowo przynajmniej jedno zadanie powinno być realizowane przez MPK, co spowodowało by również wymierne korzyści dla miasta.. Zdumiewające jest, że łatwiej było sięgnąć po dodatkowe 8,5 miliona złotych z kieszeni podatnika, niż skierować przynajmniej jedno zadanie z trzech do obsługi MPK, a tym samym zaoszczędzić wiele milionów złotych. Nie zrobiono tego też w zeszłym roku, gdy skończyła się umowa z podmiotem zewnętrznym. A przecież MPK było już obciążane zwiększonymi zadaniami, chociażby w lipcu i wrześniu 2023 r., gdy ramach realizacji dużego kontraktu obsługiwaliśmy linię 109 pojazdami zamiast planowo 100 autobusami, zaś w październiku również zwiększono nam ilość autobusów potrzebnych w obsłudze do 105, po to by w grudniu wrócić do standardowej liczby 100 pojazdów. Z wyżej przedstawionej analizy wynika, że ZTM doskonale wiedział i wciąż zdaje sobie sprawę z tego, że MPK w ramach podpisanej i obowiązującej do końca 2027 roku umowy miało i ma ogromne rezerwy, zarówno w pojazdach (ponad 20 autobusów w rezerwie), jak i wozokilometrach, a zatem swobodnie jedno zadanie mogło i może realizować. A tylko ze względów stricte politycznych nie zostało to zlecone.



Wiele kwestii, które stanowią przeszkodę w sprawnej realizacji usług komunikacyjnych, dla dobra spółki, pracowników i pasażerów powinny być rozwiązywane, jak to było w latach wcześniejszych, w ramach współpracy, dlatego też czekamy na spotkanie obiecanie podczas grudniowej sesji Rady Miasta.

POSTULATY ZWIĄZKU ZAWODOWEGO PRACOWNIKÓW TRANSPORTU PUBLICZNEGO W KIELCACH SKIEROWANE DO PREZYDENT KIELC AGATY WOJDY

Zarząd związku zawodowego wystosował w marcu tego roku pismo do Prezydent Kielc, w którym zawarł listę postulatów. Według związkowców ich spełnienie pozwoli na normalizację relacji pomiędzy MPK a mniejszościowym udziałowcem, czyli miastem. Choć póki co Pani Prezydent Kielc deklaruje, że miasto nie zamierza ich zrealizować, to z naszej strony wciąż są one aktualne, dlatego podtrzymaliśmy je w kolejnym piśmie z dn. 11 maja. Poniżej przedstawiamy pełną listę postulatów oraz fragment kolejnego pisma, które stanowi reakcję na odpowiedź Pani Prezydent. Zachęcamy do lektury oraz zapoznania się z pełną treścią pism opublikowanych na naszej stronie internetowej i w social mediach.

09



Dlaczego miasto szkodzi kieleckiej spółce i własnym finansom?

W odpowiedzi udzielonej przez Panią Prezydent można dostrzec oryginalną politykę ekonomiczną, niespotykaną w żadnym innym mieście. Przekonuje się nas, że korzystne dla miasta oraz MPK Kielce – spółki, w której miasto posiada udziały – jest odbieranie setek tysięcy kilometrów z kontraktu inwestycyjnego, zapewnianego rozwój przewoźnika, i przenoszenie ich do kontraktu niewymagającego inwestycji na okres trzech lat. A przecież dodatkowo kontrakt ten był realizowany przestarzałym taborem przeznaczonym

do kasacji. Skąd w takim razie MPK miało wziąć pieniądze na spłatę zobowiązań wynikających z dokonanych w ostatnim okresie inwestycji opiewających na kwotę 70 milionów złotych? Nie mówi się też o tym, że nie tylko przewoźnik stracił ogromne pieniądze, ale również miasto poniosło znaczne koszty, ponieważ za obsługę tych linii płacono zewnętrznemu operatorowi dużo wyższą stawkę – obecnie jest to 11,15 złotych, a MPK taką samą usługę wykonuje za 6,51 złotych. To gigantyczna różnica! Co więcej, choć ta sprawa nie została jeszcze rozwiązana i panuje wokół niej zмова milczenia, to

jeszcze do tego docierają do nas, pracowników i udziałowców, kolejne szokujące informacje o działaniach zmierzających do wywłaszczenia nas z części naszego majątku, tzn. z działki usytuowanej po drugiej stronie bazy.

Pikanterii tej sprawie dodaje fakt, że pani prezydent powołuje się na liczne korzyści dla spółki, w tym dla załogi, ale jej obecne i dotychczasowe działania – również wtedy gdy pełniła funkcję wiceprezydenta Kielc – całkowicie przeczą tym słowom. W okresie pandemii miasto nie tylko ograniczyło setki tysięcy kilometrów – co spowodowało ogromne turbulencje

Warto także przypomnieć, że wprowadzone wówczas drastyczne ograniczenia wozokilometrów wystąpiły na kontrakcie inwestycyjnym, z którego spółka dokonuje zakupów i odnawia tabor.

Ponadto, o czym Pani Prezydent zdaje się już nie pamiętać, jeszcze podczas obsługi przez MPK dwóch kontraktów umyślnie osłabiano kondycję finansową spółki poprzez zabieranie setek tysięcy kilometrów z kontraktu inwestycyjnego na tańszy i niewymagający inwestycji. Wówczas przedstawiciele miasta tłumaczyli to potrzebą dokonywania oszczędności. Dlaczego zatem, o czym już wcześniej wspominaliśmy, w 2023 roku – mimo ogromnych rezerw miasto zabrało nam setki tysięcy kilometrów i przeniosło je do kontraktu za dużo wyższą stawkę obsługiwanego przez zewnętrznego operatora? Czyżby jednak nie chodziło o oszczędności, tylko o celowe szkodenie rodzimej spółce – nawet, i wbrew deklaracjom, kosztem interesu miasta? Tylko dlaczego wciąż nie zajmują się tym radni, którym na sercu powinno leżeć zarówno dobro kieleckiej spółki, jak i odpowiedzialne gospodarowanie finansami publicznymi? Decyzja ZTM o przywróceniu od 1 lipca bieżącego roku do MPK obsługi linii 23, 102, 104 i 107 (7 brygad), przeciwko której trzy lata temu protestowaliśmy, potwierdza nasze wcześniejsze stanowisko. Skoro dziś te linie wracają do MPK, trudno nie odnieść wrażenia, że ich odebranie miało charakter polityczny i wpisywało się w ciąg działań osłabiających kontrakt inwestycyjny, dzięki któremu spółka roz-

wijała się i realizowała wielomilionowe inwestycje. Wcześniej MPK ponosiło straty związane m.in. z nieterminowym regulowaniem należności za paliwo oraz zakupem autobusów gazowych. Kolejnym krokiem było odebranie setek tysięcy wozokilometrów i kilku milionów złotych przychodów, mimo że MPK wykonywało tę pracę za znacznie niższą stawkę niż zewnętrzny operator. Koszt tych decyzji ponosili mieszkańcy Kielc. Dziś, gdy linie wracają do MPK, zasadnym pozostaje pytanie, po co w ogóle je odbierano?

Postulaty związkowców z MPK

Domagamy się od Pani Prezydent i kieleckich radnych powołania specjalnego zespołu z złożonego z przedstawicieli wszystkich klubów w Radzie Miasta, który przeprowadzi kompleksową finansową kontrolę w MPK, KASP i ZTM. W zespole tym powinni znaleźć się przedstawiciele wszystkich klubów rady miasta, po to by zapewnić pełną transparentność i obiektywizm prowadzonych działań. Nie mamy bowiem i nigdy nie mieliśmy niczego do ukrycia – to miasto blokowało audyt w spółce i to wówczas gdy miało przedstawiciela w radzie nadzorczej, przez co firma straciła miliony złotych. Takiego zadania mogłaby się szybko i sprawnie podjąć też powołana do tego celu Komisja Rewizyjna Rady Miasta. Z uwagi na to, że jesteśmy spółką z prywatnym kapitałem większościowym, której zasięg nie obejmuje takiej kontroli, w razie potrzeby, my, pracownicy będący jednocześnie udziałowcami, zwrócimy się do zarządu MPK, aby takiej komisji udostępniła pełną dokumentację. Naszym celem jest zakończenie pojawiających się w przestrzeni publicznej oraz godzących w nasze dobre imię kłamstw, manipulacji, spekulacji i wyjaśnienie wszystkich wątpliwości.

Zakres kontroli – naszym zdaniem – powinien objąć kilka zagadnień, w tym obecnych obrotów finansowych obydwu spółek, jak również decyzji podejmowanych przez poprzednie zarządy, zwłaszcza w okresie od 2019 roku, oraz działań miasta wobec spółki. W szczególności powinna ona uwzględniać kwestie związane z:

1. Obrotem paliwem – tj. nieterminowym płaceniem faktur za paliwo, mimo posiadanych przez spółkę środków finansowych, co spowodowało wielomilionowe straty.

2. Zakupem drogich w eksploatacji autobusów gazowych przy jednoczesnym niezadbaniu o to, czy we właściwym terminie będzie oddana do eksploatacji stacja tankowania gazu CNG.
3. Trwającymi od wielu lat nieracjonalnymi ekonomicznie decyzjami ZTM szkodzącymi spółce i miastu, między innymi dotyczącymi budowy nowej bazy, niemożnością parkowania na niej nowo zakupionych 24 autobusów, zmianą zasad rozliczania kilometrów dojazdowych autobusów, co powoduje finansowanie dojazdów przez kieleckiego podatnika do bazy zewnętrznego operatora, która jest oddalona od dworca aż o 10 kilometrów, podczas gdy w przypadku MPK ta odległość wynosi zaledwie 2 kilometry, a także przenoszeniem linii między kontraktami.
4. Zaniedbaniami w zakresie dopuszczenia do przedawnienia należności wobec spółki w wysokości 80 tysięcy euro za wykonaną usługę.
5. Wieloma innymi działaniami mającymi wpływ na sytuację finansową spółki i miasta, w tym udziałowi przedstawicieli miasta w wydarzeniach na przełomie grudnia 2021 i stycznia 2022, których przebieg ewidentnie wskazuje na to, że miały one charakter zorganizowanej politycznej prowokacji mającej doprowadzić do finansowej destabilizacji spółki i w konsekwencji jej upadłości.

Proponowane przez nas rozwiązanie doprowadzi do wyjaśnienia, kto w tym, wywołanym sztucznie sporze ma rację, jak również uspokoi udziałowców i pracowników spółki, co przełoży się na polepszenie współpracy i wyeliminuje wzajemne pretensje. Jednocześnie informujemy, że mając na względzie obecną sytuację w zakładzie oraz nastroje panujące wśród pracowników spowodowane obawami o utratę miejsc pracy – tym bardziej że już raz pracownicy wyciągnęli spółkę z ekonomicznej zapaści w 2007 roku, do której doprowadziły ją podobne do obecnych polityczne decyzje – jak również z uwagi na kolejne próby jej zniszczenia, w imieniu całej załogi zarząd Związku Zawodowego Pracowników Transportu Publicznego domaga się:

- Bezwzględne przestrzegania podpisanego w 2007 roku porozumienia ze spółką, w tym w szczególności punktu dotyczącego prowadzenia dialogu, właściwego wykorzystania środków unijnych jako wsparcia dla spółki oraz respektowania opartej na tym porozumieniu umowy kupna-sprzedaży. My jako sygnatariusze porozumienia, realizujemy i wypełniamy je w 100 procentach, dlatego mamy prawo domagać się tego samego od miasta.
- Natychmiastowego wstrzymania decyzji o budowie nowej bazy – przynajmniej do czasu wypracowania optymalnego rozwiązania, zwłaszcza że przez najbliższych 6 lat na terenie tej zajezdni nie będą mogły parkować nowo zakupione przez miasto i wprowadzone do ruchu 24 autobusy elektryczne, co będzie generowało dodatkowe koszty dla miasta oraz kieleckich podatników. Nie godzimy się na to, żeby wykorzystywać środki publiczne do szkodenia spółce, w której miasto ma udział. Jesteśmy firmą dobrze zarządzaną, konkurencyjną i prowadzącą szeroko zakrojone inwestycje, ale nawet my nie jesteśmy w stanie konkurować ze środkami publicznymi i tym, że inny operator otrzymuje z pieniędzy publicznych autobusy oraz gotową infrastrukturę, a jeszcze kieleckiego podatnika obciąża się kosztem setek tysięcy kilometrów dojazdowych do odległej bazy, co do tej pory nigdy nie miało miejsca. W tym kontekście absurdalne wydają się wcześniejsze wypowiedzi władz miasta o tym, że nie ma znaczenia, w którym miejscu znajduje się baza, bo i tak to przewoźnik ponosi koszty.
- Zaprzestania działań dyskredytujących spółkę, mieszanego się w wewnętrzne sprawy przedsiębiorstwa i oskarżania nas o to, że chcemy respektować zapisy umowy. Domagamy się również zaniechania szkalowania przedstawicieli spółki poprzez jednostronny przekaz medialny oparty na kłamstwach i insynuacjach, który w celach politycznych został rozpoczęty w 2021 roku i jest kontynuowany do chwili obecnej. W/w działania służyły i służą odwróceniu uwagi mieszkańców Kielc

od politycznych działań szkodzących spółce i miastu – oraz ich usprawiedliwianiu.

- Traktowania MPK Kielce na zasadach partnerskich, a co za tym idzie zaprzestania cenzury medialnej, umożliwienia uczestniczenia w debatach dotyczących przedsiębiorstwa, zorganizowania debaty publicznej dotyczącej spraw zaistniałych w ostatnich latach i jednostronnych zarzutów kierowanych przeciwko MPK.
- Wyjaśnienia, dlaczego mimo że miasto w dn. 27.08.2021 r. na walnym zgromadzeniu udziałowców opowiedziało się za przeprowadzeniem audytu w spółce, następnie blokowało go poprzez podejmowanie działań sprzecznych z obowiązującymi przepisami prawa, co spowodowało ogromne straty finansowe dla spółki.
- Zmiany sposobu waloryzacji stawki, tak by uwzględniała zmiany (obniżki) podatku VAT. W trakcie podpisywania umowy z przewoźnikiem nie przewidziano bowiem skutków tego typu decyzji podejmowanych na poziomie rządowym, w ramach których w 2022 roku i obecnie obniżono VAT na paliwo. Spółka obecnie traci kilkaset tysięcy złotych miesięcznie, ponieważ rozlicza się z paliwa w formie netto, a waloryzacja dotyczy ceny detalicznej.
- Odstąpienia od naliczania kar za średni wiek taboru. Skoro miasto w nowym kontrakcie przejmuje na siebie ryzyko wzrostu cen energii, aby nie obciążać nim zewnętrznego operatora, tym bardziej powinien uwzględnić nadzwyczajne okoliczności, które dotknęły MPK podczas realizacji kontraktu inwestycyjnego. Pandemia COVID-19, lockdowny i ograniczenia pracy przewozowej były zdarzeniami niemożliwymi do przewidzenia i pozbawiły spółkę wielomilionowych przychodów. Dodatkowo miasto przetrzucało setki tysięcy kilometrów pomiędzy kontraktami, co wiązało się z obniżeniem dochodów rządu wielu milionów złotych w kontrakcie inwestycyjnym oraz doprowadziło do wyłączenia

z ruchu 5 autobusów typu MIG. Stosowanie kar z pominięciem tych faktów jest przejawem nierównego traktowania przewoźników.

- Jeśli miasto nie chce przestrzegać podpisanych porozumień, uzgodnień i umów, a także nie zamierza zaprzestać wykorzystywania środków publicznych do celów szkodzących finansom MPK Kielce, żądamy wykupienia udziałów w spółce i wzięcia za nią odpowiedzialności. Nie ma naszej zgody na to, aby udziałowiec, jakim jest miasto, wykorzystywał środki publiczne do szkodenia spółce, łamał podpisane umowy i porozumienia, korzystając z uprzywilejowanej pozycji organizatora transportu. Bieżąca polityka nie może doprowadzić do upadku przedsiębiorstwa z 75-letnimi tradycjami oraz zniszczyć dorobek, który załoga własnym wysiłkiem i wyrzeczeniami wypracowała od niemal 20 lat.

Jesteśmy gotowi bronić swoich miejsc pracy!

Mając na względzie powyższe, oczekujemy od władz miasta i radnych rzeczowych oraz konstruktywnych rozmów, gdyż nie pozwolimy na to, aby pieniądze publiczne w zadłużonym do granic możliwości mieście były wykorzystywane w celach politycznych do niszczenia spółki oraz dorobku wielu pokoleń. Mówimy NIE łamaniu wcześniej podpisanych porozumień i umów.



Nie dopuścimy do tego, aby zniszczono spółkę realizującą profesjonalnie zadania przewozowe i pozbawiono 600-osobową załogę pracy.

Jeżeli te postulaty nie zostaną spełnione, to nie zabraknie nam determinacji w obronie miejsc pracy oraz spółki, która już raz została uratowana przed upadłością ogromnym wysiłkiem pracowników i udziałowców.

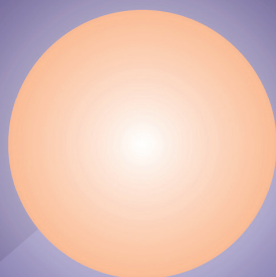
nr 48 (99)
2026

cena 23 zł
(w tym 8% VAT)

NOWY BYWATEL

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

