



**Zarząd Transportu**

**Zbiorowego**

**w Rybniku**

44-200 Rybnik, ul. Budowlanych 6

t +48 31 75 57 160, f + 48 75 57 165

ztz@ztz.rybnik.pl

**ZTZ.A105-277.288.2021**

**Sz. P.**

**Bartłomiej Furmanowicz**

**Redaktor prowadzący**

**Rybnik.com.pl**

Rybnik, dnia 4 marca 2021 r.

**Dotyczy:** listu kierowców

Szanowny Panie Redaktorze,

bardzo dziękuję za możliwość odniesienia się do przesłanego do redakcji listu kierowców PST Transgór S.A. w Rybniku (PST).

List kierowców PST wynika z niechęci do zasad, które wprowadziłem, a które mają dotyczyć wszystkich przewoźników, świadczących usługi na rzecz Zarządu Transportu Zbiorowego w Rybniku (ZTZ). W zasadach współpracy z PST wiele rzeczy wymaga uporządkowania, od czasu kiedy objąłem stanowisko dyrektora ZTZ krok po kroku zacząłem odkrywać kolejne karty, które w mojej ocenie wymagają zmiany. Warto dodać, że również na stanowisku prezesa PST nastąpiła zmiana od 2020.

Dla pełnego oglądu sprawy należy również przedstawić sposób organizacji transportu w Rybniku. ZTZ jest organizatorem, który zleca usługi przewozowe wolnorynkowo działającym podmiotom. Żaden z tych podmiotów (w tym również PST) nie jest podmiotem komunalnym, a więc zależnym od Miasta Rybnika.

Rozumiem, że zgodnie ze sztuką dziennikarską, list kierowców, odpowiedzi na zadane pytania oraz treść niniejszego pisma będzie podstawą do sporządzenia przez Pana artykułu. Proszę jednak, aby niniejsze pismo zostało umieszczone jako załącznik do tego artykułu. Odpowiedzi na zadane pytania można udzielić w kilku zdaniach, jednak skala nieprawdziwych informacji oraz zachowanie kierowców PST nie pozwala mi krótko odpowiedzieć na postawione przez Pana pytania. Zakładam również, że zezwolenia na

parkowanie, o których piszą kierowcy w liście do redakcji, to tylko i wyłącznie niewielka „iskra”, a nie najistotniejsza sprawa jaką powinienem się zajmować. Szanując również mieszkańców Rybnika i źródło mojej wypłaty (na co zwraca uwagę autor listu), pragnę Pana zapewnić, że niniejsze pismo sporządzam poza godzinami pracy – na co dzień są ważniejsze sprawy, niż przeznaczanie kilku godzin na obronę przed zmanipulowanymi faktami. Kultura oraz zasady współżycia społecznego nakazują mi również nie odnosić się do komentarzy, które dość poważnie, bez żadnej merytoryki, ingerują w moje osobiste sprawy.

### **Zezwolenia na zajmowanie miejsc postojowych – jak to faktycznie było?**

Miejsca postojowe, o których mowa w liście kierowców znajdują się na Dworcu Komunikacji Miejskiej (DKM) przy ul. Budowlanych w Rybniku. Baza PST, a więc miejsce postoju autobusów, znajduje się natomiast przy ul. Brzezińskiej. W związku z faktem, że liczba zezwoleń, wydana przez poprzedniego dyrektora, znacznie przekraczała liczbę dostępnych miejsc postojowych, chciałem wyjaśnić tę sytuację. Niestety, wielokrotnie z powodu zajęcia miejsc przez kierowców PST, nie można było zaparkować samochodu służbowego, czy też pojazdów gości przyjeżdżających do ZTZ. Postanowiłem, że podzielę liczbę miejsc postojowych na pracowników ZTZ oraz operatorów. Kluczem podziału dla operatorów była wielkość dobowej pracy eksploatacyjnej – tak więc dla PST przypadło 7 zezwoleń. Okazało się, że taka liczba jest jednak niewystarczająca. Dlatego na prośbę jednego z kierowców zgodziłem się na wydanie 24 zezwoleń (czyli liczby, która przekracza całkowitą liczbę dostępnych miejsc postojowych) do końca 2020 roku. Z założeniem, że wszyscy jednocześnie nie będą korzystali z parkowania w tym miejscu, bo nie są jednocześnie w pracy. Dlatego zawarłem z tym pracownikiem „umowę dżentelmeńską”, że nie będą jednocześnie zajmowali więcej niż 7 miejsc. Niestety umowa przez cały rok nie była dotrzymywana. Ponieważ w nowym roku nie pojawiły się wnioski kierowców, nie wydałem zezwoleń na rok 2021.

18 stycznia otrzymałem od jednego z dyrektorów PST wniosek o wydanie 25 sztuk zezwoleń, wydałem trzy zezwolenia do końca marca 2021. Tę decyzję uzasadniłem, m.in. koniecznością ograniczenia ruchu na dworcu i planem zmiany organizacji ruchu, gdyż kierowcy PST odbywają autobusami postoje w niedozwolonych miejscach, ograniczając możliwość korzystania z płyty i stanowisk peronowych dworca. W planach jest zwiększenie liczby miejsc na płycie dworca, tak aby pojazdy mogły w sposób bezpieczny obsługiwać perony przystankowe.

Nie chciałbym rozwijać tutaj wątku zachowania niektórych kierowców PST, takich jak: jazda pod prąd, mycie autobusów, czy też ...wypróżnienia „pod koło”. Jako zarządzający

ruchem na dworcu, pomimo braku zdarzeń drogowych, nie mogą pozwolić na codzienne powstawanie sytuacji niebezpiecznych. Ponadto w okolicach dworca są dwa duże parkingi, na których obecnie stoją kierowcy. Przekazane zezwolenia, kierowcy oddali wręczając jednocześnie „list” kierowany do mnie, w którym ponownie zgłaszają swoje roszczenia oraz czynią osobiste „przytyki”. Zwracam uwagę, że w „normalnie” działających przedsiębiorstwach, kierowcy nie muszą dojeżdżać do pracy własnymi samochodami, gdyż funkcjonują tzw. przewozy personalne, finansowane przez firmy zatrudniające kierowców lub współfinansowane również przez kierowców.

Zdaję sobie sprawę, że praca kierującego autobusem należy do bardzo trudnych i odpowiedzialnych i należy zapewnić kierowcom godziwe warunki odpoczynku (w ramach dostępnych możliwości). Dlatego w 2020 r. wygospodarowałem dodatkowe, duże pomieszczenie, dzięki któremu kierowcy wszystkich przewoźników mogą spędzać przerwy na dworcu w pomieszczeniu zamkniętym, a nie tak jak do tej pory tylko kierowcy PST. Warto również dodać, że nie jest to typowe – np. w Tychach nie ma takich punktów, a przerwy spędzane są w pojazdach.

#### **Kary za niewłaściwą obsługę linii – zgodnie z umową.**

Kary nakładane są na operatorów (nie na kierowców) obsługujących linie niezależnie od podmiotu od wielu lat. Mamy na szczęście narzędzia informatyczne i możemy kontrolować w sposób efektywny wykonywanie kursów. Wymogi co do obsługi linii wynikają z zawartych umów przewozowych. W 2020 roku wyniosły one łącznie ok. 34,6 tys. zł, z czego dla PST 20,2 tys. zł. Stanowi to ok. 60% całkowitej wartości nałożonych na wszystkich operatorów kar. Wynik ten jest zbliżony z wolumenem pracy eksploatacyjnej wykonywanej przez PST, który wynosi ok. 65% całkowitej liczby wozokilometrów na sieci ZTZ. Kary nakładane są m.in. za odjazdy z przystanków przed czasem, brak obsługi przystanków lub obsługę linii taborem niezgodnym z umową (lub przekazanym rozkładem jazdy).

#### **Rozwiązanie umowy – obsługa bez przyszłości.**

Umowa, która została wypowiedziana PST, zawarta była 28 grudnia 1995 r., a więc jeszcze poza ustawą Prawo Zamówień Publicznych, która weszła w życie rok później. W trakcie realizacji umowy, zawierano aneksy, na podstawie których następował wzrost jakości usług poprzez m.in. zakup taboru, czy też wyposażenia pojazdów. Aneksy zawierane były za zgodą obydwu stron umowy (Miasto Rybnik – PST) i powodowały zwiększenie stawki za wykonywaną pracę eksploatacyjną. Nie jest więc prawdą, że PST była zmuszana do inwestycji, tym bardziej w konkretne marki pojazdów, a nawet gdyby, to autor listu sam pokazuje, że gdyby nie wymagania ZTZ, to PST nie czyniłaby żadnych inwestycji. Przykład

autobusów zasilanych sprężonym gazem ziemnym (CNG) jest doskonałym dowodem na nierzetelne wykonywanie usług, co zostanie opisane w dalszej części pisma.

Podsumowując umowa z PST była zawarta poza Ustawą prawo zamówień publicznych. Teraz będą ogłaszane przetargi – na zasadach wolnorynkowych. Jest to lepsze dla spółki, gdyż może uzyskać wyższe niż dotychczas stawki.

### **„Afera gazowa” – jak to naprawdę było?**

30 maja 2019 r. PST zobowiązało się do wprowadzenia do ruchu do końca 2019 roku dziewięciu autobusów zasilanych CNG. Zobowiązanie to było dobrowolne – w ciągu 7 miesięcy PST powinna zamówić i odebrać pojazdy oraz zapewnić sposób ich zasilania w gaz. Inwestycje, jakie PST podejmowało na podstawie dobrowolnie zawieranych aneksów (również w poprzednich latach), zawsze odbywały się bez zmiany warunków obowiązywania umowy przewozowej, zawartej na czas nieokreślony z rocznym okresem wypowiedzenia przypadającym na koniec kolejnego roku. Oznacza to, że zobowiązania PST podejmowane były bez gwarantowanego terminu świadczenia usług. Nie jest w mojej kompetencji ocena, czy zarząd PST podpisując takie zobowiązania działał na szkodę spółki czy nie. Pojazdy wyjechały dopiero w lutym 2020 roku, a tankowanie odbywa się na stacji oddalonej o kilkadziesiąt kilometrów. Stację taką PST miało uruchomić we własnym zakresie (podobnie jak inne przedsiębiorstwa komunikacyjne – tzw. stacja kontenerowa) lub zaopatrywać się w gaz z butlozostacji do czasu wybudowania stacji. Nie jest więc prawdą publicznie podawana informacja, że brak stacji nie jest winą PST.

Niestety w ruchu kursuje dziennie maksymalnie połowa pojazdów, a licząc średnią za ostatnie 12 miesięcy – tabor wykorzystany jest w ok. 33%. Efekt ekologiczny nie jest więc osiągnięty. Na PST nakładane są kary, które dochodzone będą najpierw w drodze ugody, a następnie na drodze sądowej – zgodnie z treścią aneksu.

### **Czas pracy – efektywność i ustawa.**

Czas pracy kierowców komunikacji miejskiej regulowany jest m.in. treścią ustawy o czasie pracy kierowców oraz wewnętrznymi uregulowaniami operatora. Jeśli kierowcy PST posiadają wiedzę, że któryś z operatorów nie stosuje się do treści ustawy – powinni zawiadomić odpowiednie organy. W przypadku PST zauważalna jest jednak odwrotna praktyka. Miarą efektywności linii komunikacyjnej jest stosunek prędkości eksploatacyjnej do prędkości komunikacyjnej. W skrócie mówiąc ile czasu pojazd (kierowca) stoi, a ile kursuje na linii. ZTZ płaci za usługi przewozowe stawkę jednostkową - za wozokilometr, a więc im więcej pojazd stoi, tym PST mniej zarabia. W przypadku PST efektywności te są rzędu 60%,

inaczej mówiąc – kierowcy 40% czasu pracy nie świadczą usług. Służby (praca kierowcy) układane są przez PST i dla przykładowo wybranych służb:

- na 11:25 pracy, postój wynosi 4:36;
- na 12:04 pracy, postój wynosi 4:44;
- na 8:48 pracy, postój 3:10;
- na 8:36 pracy, postój 3:30;
- na 6:57 pracy, postój 3:52;
- na 10:21 pracy, postój 3:48;
- na 10:41 pracy, postój 4:00.

### **Dyrektor nie odbiera telefonu od przełożonego kierowców.**

Tak potwierdzam, nie utrzymuje z jednym z dyrektorem PST kontaktu innego, jak tylko pisemny. Jest to wynik jego pretensji (wyrażonych telefonicznie, a następnie osobiście) po ogłoszeniu przetargu, w którym każdy z operatorów miał równe szanse – co nazywamy wolnym rynkiem i zachowaniem uczciwej konkurencji.

Wprowadzenie cywilizowanych zasad współpracy przystających do obecnej rzeczywistości jest trudne do przyjęcia przez PST, stąd tego rodzaju listy, paszkwile, awantury i pretensje. Nie akceptuję takiego stylu pracy, jaki w ostatnim czasie prezentują kierowcy PST. Niedawno kierowca w sposób wulgarny zwrócił się do pasażera (o czym portal donosił), a obecnie rozpatrujemy podobną skargę, również na kierowcę PST. Ponadto pod artykułami na lokalnych portalach pojawiają się komentarze kierowców sugerujące ustawianie przetargów. Ostatnio jeden z pracowników PST przyznał, że wykonuje zdjęcia gościom przychodzącym do ZTZu.

### **Sprzedaż biletów – też skłamiemy.**

W tamtym roku z powodu koronawirusa wstrzymana została sprzedaż biletów przez kierowców. Gdy sytuacja była stabilna, a gospodarkę odmrażano, sprzedaż została przywrócona – po czym kierowcy zgłosili do Powiatowej Stacji Sanitarna Epidemiologicznej w Rybniku oraz Rzecznika Praw Obywatelskich w Katowicach, że dyrektor nakazał zlikwidować kabiny, zabrał maseczki i płyny do dezynfekcji. Oczywiście – mieli do takiego zgłoszenia prawo. Odrębną kwestią jest fakt, że poświadczyli nieprawdę.

Na zakończenie chciałbym nakreślić nad czym aktualnie pracuję w ZTZ. W zeszłym roku pracowaliśmy nad zmianą windykacji – o czym państwo również pisaliście. Obecnie jednak próbujemy doprowadzić stan transportu do standardu ogólnopolskiego przed wszystkim w kwestii:

- przygotowania postępowań przetargowych;
- dostępności sieci sprzedaży biletów;
- poprawy połączeń;
- poprawy systemu informacji pasażerskiej;
- rozwoju taboru autobusowego;
- poprawy wizerunku usług.

To właśnie w przypadku rozwoju taboru autobusowego największym problemem jest PST – prezentowane w pismach do ZTZ i Miasta Rybnika zobowiązania finansowe spółki nie pozwalają na nowe inwestycje w tabor, tym bardziej gazowy, czy też elektryczny lub hybrydowy. W pozostałych aspektach efekty powinny być widoczne w tym roku, a część jest już widoczna. Warto również podkreślić, że zarówno PST jak i poprzedni dyrektor ZTZ „przespali” wiele aspektów – inaczej mówiąc: „było jak było, po co zmieniać”. Staramy się to nadrobić.

Mam nadzieję, że te wyjaśnienia, pomimo, że nie pokazują wszystkich problemów pomogą mieszkańcom zrozumieć, co się dzieje w komunikacji i co się dalej stanie.

Z szacunkiem  
Dyrektor Zarządu Transportu Zbiorowego w Rybniku  
(-) Łukasz Kosobucki

Kopia:  
1. a/a