Miejski Zakład Komunikacji
w Koninie Sp. z o.o.

Urząd Miejski w Koninie
Biuro Obsługi Interesanta
16. 10. 2019
nr pisma 39416.2019

Konin, 2019-10-15

Pan Piotr Korytkowski
Prezydent Miasta Konina

Szanowny Panie Prezydencie

W związku z zamieszczeniem na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Miasta Konina „petycji w sprawie odwołania Pana Mirosława Pachciarza ze stanowiska prezesa Miejskiego Zakładu Komunikacji w Koninie", czuję się zobowiązany udzielić wyjaśnień dotyczących zawartych w owej „petycji" zarzutów, mimo, że o wyjaśnienie takie nie zostałem poproszony.

Niżej odnoszę się chronologicznie do postawionych zarzutów:

Ad. 1. Miejski Zakład Komunikacji w Koninie Sp. z o.o. jako Operator publicznego transportu zbiorowego realizuje umowę o świadczenie usług z dnia 29.06.2018r. nr 43/GK/2018-19388 z późniejszymi aneksami. Organizator transportu czyli Miasto Konin podjęło jednostronną decyzję o realizacji przez komunikację miejską rocznie 3.200.666 wozokilometrów. Miasto Konin podjęło decyzję o zmniejszeniu w umowie (wykazywanych zgodnie z zatwierdzonym rozkładem jazdy) wozokilometrów (wzkm) z 3.900.000 na 3.200.666. Ujęta w umowie liczba wozokilometrów 3.200.666 i ustalony zarazem koszt 1 wozokilometra wynikał tylko i wyłącznie z matematycznego wyliczenia kwoty, jaka została przeznaczona na transport publiczny w budżecie Miasta na lata 2018-2019. W listopadzie 2018 roku przedstawiłem Panu Prezydentowi plan działań, które doprowadzą do optymalizacji oferty przewozowej i kosztów funkcjonowania transportu zbiorowego na terenie Konina. Alternatywą była realizacja 3.200.000 wozokilometrów w skali roku tj. zmniejszenie oferty przewozowej o 700 tys. km. czyli o 20%. Oczekiwania społeczne były i są wręcz odwrotne. Aby komunikacja miejska w Koninie funkcjonowała wg zapotrzebowania mieszkańców w zakresie częstotliwości i sieci połączeń ilość wozokilometrów w skali roku winna wynosić minimum 4.100.000. Mając na uwadze możliwości budżetowe miasta przestawiłem plan działań ze strony MZK:

1) Wykonanie szczegółowych badań wielkości popytu jesienią 2018r.,
2) zaprojektowanie nowych tras niektórych linii w celu zmniejszenia skutków negatywnego odbioru ograniczenia ilości wzkm aż o 20%.

Miejski Zakład Komunikacji w Koninie
spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
ul. M. Dąbrowskiej 8
62-500 Konin

centrala: 63 242 89 42
sekretariat: 63 242 94 69
fax: 63 242 92 73
sekretariat@mzk-konin.com.pl
www.mzk-konin.com.pl

KRS: 0000742964
kapitał zakładowy: 3 463 000,00 zł
NIP: 6653015381
Regon: 380615402

Koncepcja optymalizacji oferty przewozowej konińskiej komunikacji miejskiej w świetle wyników badań marketingowych z jesieni 2018r została zatwierdzona przez Radę Nadzorczą (grudzień 2018r) oraz pozytywnie zaopiniowana przez Komisję Infrastruktury Rady Miasta Konina na posiedzeniu w dniu 7 stycznia 2019r. W zakresie zmian rozkładów jazdy przeprowadzono wszystkie możliwe i ustalone z UM konsultacje społeczne. Na moją prośbę zgodnie z sugestiami zawartymi w koncepcji optymalizacji Pan Prezydent podjął decyzję o wprowadzeniu dwóch linii priorytetowych, co zwiększyło ilość wzkm w skali roku do 3.600.000. Dodać też należy, że to Organizator na podstawie § 12 ust.6 umowy przewozowej decyduje ostatecznie o rozkładach jazdy.
Doskonale znany jest Panu Prezydentowi sposób finansowania spółki i wie Pan, że w praktyce jej funkcjonowanie wynika w przeważającym zakresie z decyzji władz miasta. Rola Prezesa Zarządu sprowadza się w dużym stopniu do organizacji i koordynacji w zakresie realizacji postawionych zadań. Aktualna kondycja finansowa spółki nie wynika z niewłaściwego sposobu zarządzania nią tylko z decyzji podejmowanych przez właściciela.

Ad. 2. Cena wozokilometra wynika z zawartej umowy. Zarzut, iż niewłaściwie angażowałem się w „walkę o podniesienie ceny za jeden wozokilometr" jest kuriozalny. Drugą stroną pertraktacji było miasto, reprezentowane przez Prezydenta Miasta Konina. Moje zaangażowanie mogą ocenić uczestnicy w procesie przekształcania zakładu w spółkę prawa handlowego tj. przedstawiciele Urzędu Miasta w Koninie i ówczesny Prezydent Miasta Konina Pan Józef Nowicki.

Ad.3. Poprzedni rozkład jazdy był współtworzony wspólnie z pasażerami przez kilka lat i klienci MZK nie wnosili do niego uwag. Dopiero decyzja Miasta o tak drastycznym zmniejszeniu wzkm doprowadziła do niezadowolenia mieszkańców Konina z połączeń komunikacji miejskiej.

Ad.4. Z problemem braku kierowców zawodowych borykają się niemal wszyscy Operatorzy komunikacji publicznej. W Polsce brakuje około 200 tys. kierowców. Zarzucanie braku dialogu z kierowcami w zakresie wynagrodzeń jest zarzutem bezpodstawnym. Wiele miesięcy trwały prace najpierw specjalnie powołanej komisji ds. opracowania nowego regulaminu wynagradzania, po czym regulamin ustalany był w trakcie negocjacji z Niezależnym Samorządnym Związkiem Zawodowym Pracowników MZK w Koninie. Zarówno w komisji przygotowującej wstępne założenia do regulaminu jak i przy pracach nad jego ostateczną wersją pracowali przedstawiciele grupy kierowców autobusu. Ostatecznie regulamin został wprowadzony i ze strony załogi nie słyszałem żadnych głosów krytycznych co do jego treści.

Ad. 5. W 2018r. Spółka spotkała się z propozycją współpracy złożoną przez firmę zewnętrzną. Pomijam jakiekolwiek inne warunki ewentualnej umowy (w jej ramach nie było propozycji zawierania z kierowcami umów o pracę), ale już z wstępnej propozycji wynikało, że wynagrodzenie kierowców z zewnątrz musiałoby przewyższać wynagrodzenie kierowców zatrudnionych w Spółce. Nie widziałem uzasadnienia dla takiego rozwiązania, wyraźnie krzywdzącego kierowców MZK Konin. Oferta była nie do przyjęcia ze względów finansowych, a także prawnych, gdyż obejmowała propozycję zatrudniania niezgodnie z obowiązującymi przepisami.

Ad.6. Zatrudnienie jednego z najlepszych specjalistów w Polsce od wdrażania zmian w rozkładach jazdy było zaakceptowane przez Radę Nadzorczą i Prezydenta Miasta Konina.

Ad.7. Tworzenie nowego rozkładu jazdy oraz jego wdrażanie, wszelkie zmiany do niego odbywały się przy dużym zaangażowaniu działu ds. kontroli i planowania usług.

Ad.8. Każdy z kierowców został przeszkolony odnośnie przebiegu nowych linii, a o skuteczności szkolenia świadczy fakt, że w ani jednym przypadku nie doszło do pomyłki w trakcie obsługi linii.

Ad.9. Jak wspomniałem w pkt 1 powyżej w zakresie zmian w rozkładach jazdy przeprowadzono wszystkie możliwe konsultacje społeczne. Pierwotnie nowy rozkład jazdy miał obowiązywać od 01.04.2019r., ale aby wszystkie uwagi spływające do MZK i UM w Koninie mogły być rzetelnie przeanalizowane wprowadzenie nowego rozkładu jazdy zostało przesunięte na 29.06.2019r.

Ad.10. Uznanie linii „50" jako priorytetowej wynika z opracowania dokonanego przez firmę Marcin Gromadzki Public Transport Consulting. Wiedza i doświadczenie tej firmy powoduje, że przedstawione przez nią założenia zostały ocenione jako zasadne i nadające się do wdrożenia.

Ad.11. Podkreślam, że linia „50" z godz. 15.04 nie służy wyłącznie pracownikom MZK. Kurs o tej godzinie istnieje od lat i korzysta z niego ponad 100 pasażerów, z czego tylko kilku pracowników MZK. Zarzucanie, że została stworzona dla pracowników biura MZK jest nieporozumieniem. Liczba osób korzystających z tego kursu wg badań przeprowadzonych we wrześniu 2018r. to 127 pasażerów. Wynik ten jest drugi co do wielkości napełnienia linii w ciągu dnia.

Ad.12. Nie wiem na czym oparty jest zarzut mojej niechęci do Konińskiego Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej (KKMKM). Nigdy nie odmówiłem spotkania z KKMKM, bo nigdy żaden z jego przedstawicieli nie zwrócił się do mnie z prośbą o spotkanie. Do spółki nie wpłynęło także żadne pismo grupy miłośników. 3 lata temu ustaliłem z firmą Scania Polska S.A., iż najstarsza Scania Maxi po wycofaniu z eksploatacji będzie podlegać renowacji przy udziale producenta.

Ad.13. Zarzut o rzekomej propozycji bezpłatnego prowadzenia strony internetowej spółki jest także nieprawdziwy. Nikt z KKMKM w tej sprawie się do mnie nie zgłaszał. Strona internetowa została obecnie zmodernizowana. Stara wersja strony www działała sprawnie i zapewniała dostęp do niezbędnych informacji. Organizacja miłośników komunikacji miejskiej nigdy nie zwracała się do MZK w sprawie założenia bezpłatnej strony internetowej i twierdzenie, że tak było jest po prostu nieprawdą. Nigdy także nie wnioskowano o podjęcie jakiejkolwiek formy współpracy przez spółkę z tą organizacją.
Odnośnie całokształtu zarzutów związanych z funkcjonowaniem Systemu Informacji Pasażerskiej dostrzegamy potrzebę jej udoskonalenia i w związku z tym już w 2016 roku złożyliśmy wniosek o dofinansowanie pozwalające wdrożyć udoskonalony system. Obecnie wszczynane jest postępowanie przetargowe na wyłonienie Wykonawcy. Planowany termin realizacji – do 31 maja 2020r.

Ad.14. Podkreślenia wymaga fakt, że MZK jako Operator publicznego transportu zbiorowego zobowiązany jest na mocy umowy z organizatorem (Miasto Konin) do świadczenia usług w zakresie na jaki wskazuje umowa. Załącznikiem do niej jest rozkład jazdy, z którego wynika przebieg linii i częstotliwość kursów. To decyzją Prezydenta Miasta ostatecznie zmniejszono ilość wzkm o 10%. Stawianie zarzutów względem rozkładów jazdy Operatowi, którego zadaniem jest realizacja usług nałożonych przez Organizatora świadczy o braku wiedzy na ten temat. Do zarzutu, iż w trakcie konsultacji społecznych „siedziałem milczący na końcu stołu" nie próbuję nawet się odnosić.

Ad.15. Zarzut dotyczący niechęci do zatrudniania kobiet na stanowisku kierowcy jest kolejnym nieporozumieniem. Nigdy nie odmówiłem przyjęcia do pracy żadnej kandydatce – kobiecie albowiem takie się nie pojawiały. W ostatnim czasie, dzięki nawiązanej współpracy z PUP zgłosiły się kobiety chętne do zdobycia kwalifikacji wymaganej na stanowisku kierowcy autobusu. Zapewniłem je o przyjęciu do pracy po zdobyciu wymaganych uprawnień. Zobowiązanie o przyjęciu do pracy podpisałem 4 kandydatkom. Przy okazji podkreślam, że w grupie kontrolerów biletowych jako prawdopodobnie jedyni w kraju zatrudniamy wyłącznie kobiety.

Ad.16. Zasady korzystania z samochodu służbowego reguluje umowa określająca moje obowiązki i prawa na stanowisku Prezesa Zarządu spółki. Warunków umowy nie naruszam.

Firma Marcin Gromadzki Public Transport Consulting (z własnej inicjatywy, co podkreślam) przedstawiła swoje stanowisko w zakresie zarzutów dotyczących przedstawionego przez nią opracowania koncepcji optymalizacji oferty przewozowej. Stanowisko to przedstawiam w załączeniu.

Szanowny Panie Prezydencie

Postanowiłem nie pozostawiać bez reakcji zarzutów podanych do publicznej wiadomości mimo, iż uważam je za chybione, a czasami wręcz naiwne. Moim zdaniem mieszkańcy Konina, którzy zapoznali się z ich treścią mają prawo dowiedzieć się jakie jest moje stanowisko.

z poważaniem
PREZES ZARZĄDU
mgr inż. Mirosław Pacholarz

Załącznik:

Pismo firmy Marcin Gromadzki Public Transport Consulting

ptc public transport consulting
marcin gromadzki

Gdynia, dn. 15 października 2019 r.

Marcin Gromadzki Public Transport Consulting
81-586 Gdynia, ul. Strzelców 1B/33
NIP: 588-130-17-20
tel. 58 740 54 44, 601 617 518
ptc@ptc-gromadzki.pl, ptc.gromadzki@gmail.com

Pan
Piotr Korytkowski
Prezydent
Miasta Konina

Szanowny Panie Prezydencie!

W związku z opublikowaną w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Koninie „Petycją w sprawie odwołania Pana Mirosława Pachciarza ze stanowiska Prezesa Miejskiego Zakładu Komunikacji Koninie", w której pada nazwa mojej firmy, pozwalam sobie na zabranie głosu w poruszanej w tej petycji sprawie.

Z dniem 29 czerwca 2019 r. wdrożona została w Koninie nowa siatka połączeń i rozkłady jazdy, zakładające zarówno cykliczne odjazdy autobusów w ramach poszczególnych linii, jak i naprzemienne, rytmiczne kursy na ciągach komunikacyjnych obsługiwanych przez więcej niż jedną linię. Nowa oferta przewozowa zaplanowana została w rezultacie badań marketingowych wielkości popytu, przeprowadzonych w całej sieci komunikacyjnej konińskiej komunikacji miejskiej i wychodziła naprzeciw postawionemu przed nami – jako wykonawcą zadania – bardzo trudnemu celowi osiągnięcia około 20% oszczędności w liczbie wozokilometrów realizowanych na terenie miasta.

Przeprowadzone liczne robocze symulacje wykazały, że nawet daleko idące zmniejszenia liczby kursów i zakresu obsługi poszczególnych linii w ramach obowiązującego rozkładu jazdy, nie są w stanie wygenerować oczekiwanego poziomu oszczędności. Podjęliśmy się zatem zadania zaplanowania całkowicie nowej oferty przewozowej, która poprzez określone techniki

planistyczne, takie jak np. pełna koordynacja połączeń substytucyjnych, przynajmniej w części zniwelowałaby negatywne skutki oszczędności wprowadzanych na tak wielką skalę.

Bazując na doświadczeniach z innych miast, w których zmniejszenie liczby wozokilometrów nawet już o 2-3% powodowało bardzo duży sprzeciw mieszkańców, byliśmy od początku bardzo sceptycznie nastawieni do całego przedsięwzięcia – zakładaliśmy, że tak mocno oszczędnościowego rozkładu jazdy nie uda się po prostu wdrożyć.

Nowa oferta przewozowa obowiązuje jednak już czwarty miesiąc i jej wdrożenie można uznać za sukces – nie są bowiem obecnie kwestionowane podstawowe założenia reformy, tylko wprowadzone wraz z nią spore oszczędności, które przejawiały się w relatywnie niskich częstotliwościach obsługi linii podstawowych i uzupełniających, jednocześnie przy dość ograniczonej liczbie linii z pierwszej z tych grup. Potrzeba oszczędzania nie pozwoliła również na uruchomienie części lokalnie ważnych – aczkolwiek mniej istotnych statystycznie – połączeń bezpośrednich.

Z perspektywy czasu można uznać, że cała operacja została przeprowadzona dość sprawnie i de facto w ostatnim możliwym momencie, gdyż Spółka, realizująca wcześniej większą liczbę wozokilometrów, bazowała już dosłownie na resztkach rezerw posiadanych zasobów – kadrowych i finansowych.

Nie można oczywiście nie docenić roli władz miasta w procesie udanego wdrożenia tak dużych zmian oferty przewozowej, ale też i nie można pomijać postawy pracowników MZK wraz z Panem Prezesem, dzięki zaangażowaniu których całe przedsięwzięcie dość sprawnie weszło w życie.

Poza wymienionym wyżej wnioskiem ogólnym, nawiążę również do zamieszczonych w petycji uwag szczegółowych, które dotyczą mojej firmy. Są to treści z punktów: 4, 6, 7, 8, 9 i 10, do których odnoszę się poniżej po kolei.

Ad. 4.

Ze względu na wprowadzoną zmianę taryfy opłat (na marginesie – zgodną z naszą rekomendacją), która nie przewiduje już biletów okresowych trasowanych jednoliniowych, uwaga stała się obecnie już bezprzedmiotowa – przesiadka na podstawie biletu sieciowego nie wymaga dodatkowej zapłaty za przejazd.

Ad. 6.

Rzeczywiście, firma PTC została zaangażowana do przeprowadzenia badań marketingowych oraz zaprojektowania nowego rozkładu jazdy MZK, na co zostały przeznaczone określone środki finansowe. Absolutna większość tych środków wydatkowana została jednak na kompleksowe badania marketingowe wielkości popytu w całej sieci komunikacyjnej i pozostała

przez to w budżetach mieszkańców Konina, którzy zatrudnieni zostali w roli osób prowadzących badania. Nie jest możliwe ułożenie efektywnego rozkładu jazdy bez wcześniejszej kompleksowej diagnozy problemów, a więc niezależnie od tego, jaki podmiot przeprowadzałby zmiany w ofercie przewozowej, wydatki na badania popytu miałyby zostać poniesione.

Same rozkłady jazdy kosztowały Spółkę 22 tys. zł i mam wątpliwości, czy angażując przez klika miesięcy grupę własnych pracowników i płacąc im z tego tytułu za pracę w nadgodzinach, udałoby się to zrobić taniej niż przy zatrudnieniu konsultanta zewnętrznego. Poza tym, firma PTC posiada określone know-how projektowania zmian w ofercie przewozowej, zweryfikowane praktycznie wieloma wdrożeniami i użytkuje zakupione specjalistyczne oprogramowanie narzędziowe wspomagające proces optymalizacji sieci komunikacyjnej w komunikacji miejskiej, którego koniński operator przewozów miejskich nie posiada. dodam przy tym, że kwota zakupu takiego oprogramowania przekracza łączną kwotę należności dla firmy PTC za przeprowadzenie badań marketingowych i konstrukcję rozkładów jazdy.

Ad. 7.

Podczas pierwszej publicznej prezentacji założeń nowego rozkładu jazdy złożyliśmy propozycję jego opracowania wspólnie ze służbami MZK i przedstawicielami samorządu, jednak zdecydowano się na odmienny model, zakładający szerokie konsultacje zaproponowanych przez nas wstępnie rozwiązań i następnie na wielokrotne – pod wpływem nacisków różnych grup mieszkańców – niekiedy dość diametralne zmiany założeń konstrukcji rozkładów jazdy. W rezultacie cały proces tworzenia nowej oferty przewozowej bardzo mocno wydłużył się, a operator – nie mając rezerw kadrowych – nie był w stanie przeznaczyć do prac nad rozkładami jazdy pracowników wydelegowanych na dłuższy czas tylko do tego celu. Przyjęto więc rozwiązanie konsultowania z MZK każdego etapu konstrukcji rozkładów jazdy i sprawdziło się ono dobrze w praktyce.

Ad. 8.

Rozkład jazdy z dużym wyprzedzeniem został opublikowany przez MZK na stronie internetowej i był szeroko udostępniany. Dodatkowo, wydrukowane zostały mapki z całą siecią komunikacyjną.

Ad. 9.

W Koninie przeprowadzone zostały konsultacje społeczne nowej oferty przewozowej i to w znacznie szerszym zakresie, niż jest to praktykowane w innych miastach. Nowy rozkład jazdy był konsultowany nie jak wdrażane z konieczności rozwiązanie oszczędnościowe, w pewnym sensie narzucane z góry, tylko jako propozycja usprawnienia systemu miejskiego transportu zbiorowego Konina.

Po każdej turze konsultacji projekt rozkładu jazdy był mocno modyfikowany. Najważniejszymi zmianami, które zostały wprowadzone pod wpływem konsultacji, to np. priorytetowy charakter linii 50, pozostawienie w sieci komunikacyjnej planowanej do likwidacji linii 64 oraz utrzymanie bezpośredniego połączenia osiedla V z Działkami w Ruminie (poprzez zajazdy do działek na linii 57).

Ad. 10.

Obecna szczególna rola linii 50 jest właśnie wynikiem konsultacji społecznych, w których gremialnie zgłaszano potrzebę pozostawienia właśnie na tej linii wyraźnie wyższej częstotliwości obsługi. W innych osiedlach wzrost częstotliwości kursów zapewniła koordynacja rozkładu jazdy rożnych linii, np. osiedle Chorzeń przeznaczono do obsługi dwiema liniami z częstotliwością co 30 minut (52 i 61) – zapewniającymi sumarycznie kursy co 15 minut, czyli dokładnie tak, jak na priorytetowej linii 50. Także w ciągu ul. Piłsudskiego zaplanowane zostały dwie linie z częstotliwością co 30 minut (51 i 53) – z obsługą tej ulicy kursami naprzemiennie co 15 minut.

Reasumując, chciałbym podkreślić, że wdrożony mocno oszczędnościowy rozkład jazdy przyjął się i absolutnie nie należałoby teraz cofać się do poprzednich rozwiązań, tylko w miarę ewentualnie dostępnych dodatkowych środków finansowych na przewozy, ewolucyjnie modyfikować obecną ofertę – wydłużając odpowiednio trasy lub (i) podwyższając kategorię wybranych linii. Stosunkowo niewielkimi nakładami można bowiem osiągnąć dużą poprawę.

Z wyrazami szacunku

Marcin Gromadzki
właściciel

MARCIN GROMADZKI
PUBLIC TRANSPORT CONSULTING
ul. Strzelców 1B/33
81-586 Gdynia
NIP: 588-130-17-20, REGON: 220657[illegible]3