



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.4017.2022

Kraków,

2022 -06- 13

**Pan
Michał Drewnicki
Radny Miasta Krakowa**

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie braków kadrowych w MPK S.A. w Krakowie, przekazaną przez Pana Rafała Komarewicza, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 3 czerwca 2022 r., uprzejmie informuję, że Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie przeprowadza kontrole zarówno w MPK S.A. w Krakowie jak i Mobilis Sp. z o.o. i jeżeli ujawnione zostają nieprawidłowości w wykonywaniu usług przewozowych nalicza się kary zgodnie z umową. W maju br. MPK S.A. w Krakowie nie wykonało 12 918,62 kilometrów na liniach autobusowych z przyczyn zależnych od operatora, m.in. awarii i braku obsady prowadzących pojazdy, za co Spółka zostanie obciążona karą w kwocie 60 136,17 zł.

Jak wynika z wyjaśnień Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Sp. z o.o., planowanie pracy kierowców autobusów musi uwzględniać wymogi przewidziane w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 1412 z późn. zm.), do których MPK S.A. w Krakowie bezwzględnie się stosuje. Dotychczas przeprowadzane kontrole nie wykazały w tym zakresie nieprawidłowości. Średni czas pracy agentów świadczących usługi prowadzenia autobusów w tym roku przez cztery miesiące od stycznia do kwietnia wyniósł 184 godziny w miesiącu.

Ajenci w poszczególnych miesiącach mogą otrzymywać wynagrodzenie za realizację usług w wymiarze 230 godzin, przy czym agent otrzymuje wynagrodzenie zarówno za czas prowadzenia pojazdu, jak również za przerwy wynikające z rozkładów. Agentowi do czasu pracy wlicza się m.in. czas prowadzenia pojazdu oraz czas wykonywania innej pracy. Natomiast czasem pracy zgodnie z ustawą nie są między innymi zaplanowane w rozkładach jazdy przerwy. Ajenci realizujący usługi na rzecz MPK S.A. w Krakowie mają pracę planowaną zgodnie z obowiązującymi przepisami.

W zdarzeniu, do którego doszło na ul. Teligi uczestniczył prowadzący, który od stycznia do kwietnia br. przez większość czasu świadczył usługę jeżdżąc jako tzw. rezerwa czynna, czyli oczekując na zadania zlecone przez Główną Dyspozytornię Ruchu MPK. Prowadzący świadczył usługi od poniedziałku do piątku, z weekendami wolnymi od wykonywania usług, z wyjątkiem 2 weekendów, kiedy świadczył usługi raz w sobotę i raz w niedzielę. W ww. okresie otrzymał wynagrodzenie za realizację usługi prowadzenia pojazdu komunikacji miejskiej w następującej liczbie godzin:

styczeń – 163,8 h,

luty – 174,0 h,

marzec – 214,8 h,

kwiecień – 197,9 h oraz 0,7 h za przestój niezawiniony.

Od maja br. prowadzący świadczył usługi w systemie brygad dwurazowych (kilka kursów porannych – przerwa – kilka kursów popołudniowych), co oznacza regularne godziny rozpoczynania świadczenia usług w całym tygodniu oraz weekendy wolne od wykonywania usług. W maju otrzymał wynagrodzenie za realizację usługi prowadzenia pojazdu na trasach komunikacji w liczbie 99,2 h, w tym mieściły się 74,9 h prowadzenia pojazdu oraz 24,3 h przerw planowanych w rozkładach jazdy.

Prowadzący zastąpił podczas drugiej części pracy, gdy po przerwie wyjeżdżał z zajezdni Podgórze na trasę linii 13. Poranna część świadczenia usługi przewidywała czas prowadzenia pojazdu między 6²³ a 10⁴⁷, natomiast popołudniowa jazda rozpoczynała się o 13⁰¹. Do zastąpienia motorniczego doszło około 13⁴⁰. Podczas weekendu poprzedzającego zdarzenie prowadzący miał dłuższą niż zwykle przerwę w jeździe, wynoszącą prawie 92 godziny. W tym przypadku trudno mówić o przemęczeniu związanym bezpośrednio ze świadczeniem usługi.

Ajent uczestniczący w zdarzeniu, do którego doszło na przystanku *Klimeckiego 01* otrzymał wynagrodzenie za realizację usługi prowadzenia pojazdu komunikacji miejskiej w wymienionej niżej liczbie godzin:

styczeń – 201,6 h (w tym 155 h prowadzenie pojazdu i 46,6 h za przerwy wynikające z rozkładu) oraz 0,4 h za przestój niezawiniony,

luty – 151,4 h (w tym 115,1 h prowadzenie pojazdu i 36,3 h za przerwy wynikające z rozkładu) oraz 3,5 h za przestój niezawiniony,

marzec – 166,7 h (w tym 125,4 h prowadzenie pojazdu i 41,3 h za przerwy wynikające z rozkładu). Dodatkowo otrzymał wynagrodzenie za realizację rezerwy na terenie zajezdni w ilości 3,1 h,

kwiecień – 214,6 h (w tym 162,6 h prowadzenie pojazdu i 52 h za przerwy wynikające z rozkładu) oraz 0,5 h za przestój niezawiniony. Dodatkowo otrzymał wynagrodzenie za realizację rezerwy na terenie zajezdni w ilości 2,2 h,

do 18 maja – 112,9 h (w tym 90,1 h prowadzenie pojazdu i 22,8 h za przerwy wynikające z rozkładu) oraz 2,2 h za przestój niezawiniony.

Zdarzenie na przystanku *Klimeckiego 01* miało miejsce podczas drugiej części pracy, po przerwie. Poranna część świadczenia usługi przewidywała czas prowadzenia pojazdu między 4⁵⁴ a 9⁵⁷, popołudniowa jazda rozpoczęła się o 13²⁰. Zdarzenie miało miejsce około 17⁰⁵. Ajent będący uczestnikiem zdarzenia na przystanku *Klimeckiego 01* w okresie od 1 do 18 maja br. nie

świadczył usługi przez 6 dni, jak również przez dwa dni podczas weekendu poprzedzającego zdarzenie. Również w tym przypadku trudno mówić o przemęczeniu związanym bezpośrednio z wykonywaniem usługi prowadzenia pojazdu komunikacji miejskiej.

Aktualnie kluczowym czynnikiem dla pozyskania nowych pracowników oraz zatrzymania tych, którzy rozpoczęli już pracę w MPK S.A. w Krakowie jest reagowanie na rosnące oczekiwania dotyczące znaczącego zwiększenia wynagrodzeń. Spółka stara się na te wyzwania reagować. Krakowski przewoźnik już od dłuższego czasu w 100 procentach finansuje kandydatom do pracy kursy oraz wszystkie potrzebne szkolenia, systematycznie rośnie także wynagrodzenie prowadzących (najbliższy wzrost wynagrodzeń został zaplanowany w lipcu br.).

Opisane problemy nie dotyczą tylko Krakowa. Przedsiębiorstwa przewozowe w innych miastach w Polsce stoją przed tym samym wyzwaniem, jakim jest niewystarczająca liczba chętnych do pracy na stanowisku kierowcy. Potrzeba uzupełnienia braków nie oznacza jednak, że można zmniejszyć wymagania w stosunku do kandydatów. Prowadzący tramwaj czy autobus odpowiada za bezpieczeństwo pasażerów, a więc m.in. nie może mieć problemów z alkoholem, narkotykami, czy agresją.

Brak realizacji kursów nie dotyka zajezdni tramwajowych, natomiast w zajezdniach autobusowych jest spowodowany przede wszystkim koniecznością zapewnienia dodatkowych autobusów w związku z odbywającymi się remontami oraz przebudową torów tramwajowych. Obecnie do obsługi linii zastępczych oraz linii miejskich kierowanych na wyłączne ciągi tramwajowe, a także weekendowych wzmocnień w postaci linii sezonowych, potrzeba średnio ok. 40 kierowców każdego dnia. W ostatnim czasie sukcesywnie rosła także praca przewozowa w trójce autobusowej i związana z tym liczba pojazdów ją wykonujących. Dla przykładu, w ciągu tylko ostatniego roku, liczba autobusów kierowanych do ruchu wzrosła o ok. 60 w dni powszednie, ok. 40 w soboty oraz ok. 50 w dni świąteczne. Jeżeli szacunkowo założyć, że każdy autobus jest obsługiwany przez dwóch kierowców, oznacza to, że w ciągu roku zapotrzebowanie na prowadzących zwiększyło się o 120 kierowców w dzień powszedni, 80 w soboty oraz 100 w dni świąteczne.

Dane dotyczące pracy przewozowej ujmowane są w codziennych raportach przekazywanych przez Główną Dyspozytornię Ruchu MPK do organizatora transportu. Pracownicy MPK S.A. w Krakowie są w stałym kontakcie z pracownikami Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie i na bieżąco wyjaśniają ewentualne wątpliwości, a wszystkie kursy, do których nie doszło z winy MPK S.A. w Krakowie są wykazywane w miesięcznych zestawieniach, które mają ostateczny wpływ na wzajemne rozliczenie pracy przewozowej.

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie wykonując nadzór nad Spółką MPK S.A. w Krakowie zauważa pojawiające się nieścisłości w raportowaniu niewykonanych przewozów. Takie przypadki są na bieżąco wyjaśniane między stronami i raporty są w uzasadnionych przypadkach korygowane. Operator wykazywał w maju znaczący wzrost niewykonanych przewozów z powodu braku obsady kierujących pojazdami. Sytuacja ta dotyczyła dwóch z trzech zajezdni autobusowych Przedsiębiorstwa, tj. Zajezdni Bieńczyce i Zajezdni Płaszów.

ZTP kontroluje Operatorów poprzez obserwacje wyjazdów autobusów z zajezdni oraz pomiary punktualności na przystankach komunikacyjnych. Takie działania znacząco utrudniają potencjalne próby manipulacji przy przekazywanych sprawozdaniach ze stanu realizacji przewozów.

W ostatnim okresie dwaj pracownicy zajezdni Bieńczyce (kierownik i dyspozytor ds. planowania służb) złożyli wypowiedzenie umowy o pracę. Decyzje te były ich indywidualnym wyborem, o którego przesłankach nie byli zobowiązani informować. Osoby te są w trakcie trwania okresu wypowiedzenia. Podczas rozmowy z Wiceprezesem Zarządu ds. Zarządzania Przewozami 24 maja br. ww. dyspozytor wyraził zainteresowanie pozostaniem w Spółce.

MPK S.A. w Krakowie podejmuje wszystkie możliwe działania, aby problem nierealizowanych kursów nie powtarzał się w przyszłości.

Łow *wymy* *porównani*

z up. PREZYDENTA MIASTA
Andrzej Kulig
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
3. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie
4. Biuletyn Informacji Publicznej
5. Aa