

Prezydent Miasta Poznania

Or-II.0003.1.61.2012

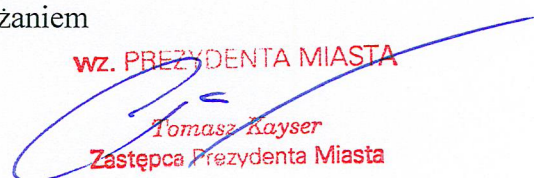
200712-2869

Poznań, 20 lipca 2012 r.

**Szanowna Pani
Dominika Król
Radna Miasta Poznania**

W związku z przekazaną pismem z dnia 11 lipca 2012 r. interpelacją Pani Radnej w sprawie skrócenia czasu postoju tramwajów, pozwalam sobie przekazać wyjaśnienia, o które zwróciłem się do Prezesa Zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Pana Wojciecha Tulibackiego w tej sprawie.

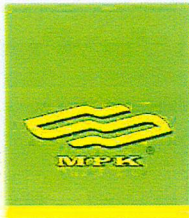
Z poważaniem

wz. PREZIDENTA MIASTA

Tomasz Kayser
Zastępca Prezydenta Miasta

Do wiadomości:
Przewodniczący Rady Miasta Poznania

* Miasto know-how

Urząd Miasta Poznania, plac Kolegiacki 17, 61-841 Poznań
tel. +48 61 878 53 81, fax +48 61 852 92 75, prezydent@um.poznan.pl, www.poznan.pl



Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Spółka z o.o.
zarejestrowana w Sądzie Rejonowym w Poznaniu - KRS 0000067030
ul. Głogowska 131/133, 60-244 Poznań

Poznań, dnia 18.07.2012 r.
Znak sprawy: NO – 0712-6/2012

**Wydział Organizacyjny
Urzędu Miasta Poznania
Plac Kolegiacki 17
61-841 POZNAŃ**

dotyczy: udzielenia wyjaśnień. w związku z interpelacją Radnej Miasta Poznania Pani Dominiki Król, przesłanej e-mailem przez tutejszy Wydział w dniu 12.07.br.

W związku z otrzymaną e-mailem jw. interpelacją, złożoną przez Radną Miasta Poznania Panią Dominikę Król, dotyczącą „skrócenia czasu postoju tramwajów na pętlach”, MPK Poznań Sp. z o.o. udziela następujących wyjaśnień:

- 1/ Wniosek, stanowiący podstawę złożonej interpelacji, zawarty w opracowaniu pt. Program Restrukturyzacji MPK w Poznaniu Sp. z o.o., przygotowanym przez REFUNDA Sp. z o.o. dotyczył jednej z możliwości działań, mogących mieć wpływ na obniżenie kosztów działalności Spółki, polegających na „optymalizacji rozkładów jazdy w komunikacji tramwajowej”, zarówno poprzez skrócenie długości postojów na pętlach, jak również wprowadzenie rotacji pociągów pomiędzy różnymi liniami;
- 2/ W odniesieniu do treści wniosku jak w pkt. 1 wyjaśniamy jak poniżej:
 - a/ przerwa w prowadzeniu pojazdu (zarówno pociągu tramwajowego jak również autobusu) na każdej pętli (przystanku) końcowym w ramach trasy przebiegu każdej linii komunikacyjnej, obsługiwanej tym pojazdem wynika, a jej czas (czas postoju) jest elementem rozkładu jazdy, obowiązującego dla poszczególnego pojazdu (autobusu/pociągu tramwajowego), obsługującego tę linię w dniu roboczym, świątecznym lub w sobotę,
 - b/ rozkłady jazdy dla poszczególnych linii są opracowywane przez Spółkę, na podstawie uzgadnianych z ZTM w Poznaniu na każdy rok podstawowych wytycznych, zawartych w Załączniku nr 1 do umowy wieloletniej ZTM-MPK nr NZ/17/2009, dotyczących zlecanej Spółce przez ZTM na dany rok wielkości pracy przewozowej oraz charakterystyki poszczególnych linii autobusowych i tramwajowych, a także tras przebiegu tych linii, ich długości, czasokresu obsługi i częstotliwości kursów na tych liniach - w ramach świadczenia przez MPK Poznań Sp. z o.o. usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego (komunikacji miejskiej), przy czym procedury związane z projektowaniem rozkładu jazdy:
 - nowej linii tramwajowej lub autobusowej,



- w związku z czasowym wprowadzeniem zmiany częstotliwości lub przebiegu istniejącej linii tramwajowej lub autobusowej, trwającej ponad 14 dni, jednak nie dłużej niż 6 miesięcy,
 - w związku z doraźnym wprowadzeniem zmian przebiegu istniejących linii komunikacyjnych lub utworzeniu linii wahałowych wzmacniających istniejącą sieć komunikacyjną, trwających nie dłużej niż 14 dni,
- zawarte zostały w Załączniku nr 4 do w/w umowy, zatytułowanym: „Zasady przygotowywania i rozpowszechniania rozkładów jazdy”,
- c/ przerwy (postoje) na końcowych przystankach są więc elementem rozkładu jazdy dla danej linii, których ustalony czasokres ma dodatkowo zapewniać przyjętą w Poznaniu synchronizację czasów przejazdu pomiędzy poszczególnymi liniami w ramach całej sieci komunikacyjnej, zarówno tramwajowej jak również autobusowej,
 - d/ ponieważ zgodnie z nowelizacją Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879, z późn. zm.), która od dnia 1 stycznia 2009 r. obejmuje również motorniczych, czyli prowadzących pociągi tramwajowe, z jej rozdziału 4a zatytułowanego „Okresy prowadzenia pojazdów, obowiązkowe przerwy w prowadzeniu i gwarantowane okresy odpoczynku kierowców wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza km”, wynikają odpowiednie obowiązki dla pracodawców oraz ustawowe uprawnienia w odniesieniu do prowadzących pojazdy (w tym motorniczych), dotyczące w szczególności zasad udzielania i wymiaru przerw, których pracodawca obowiązany jest przestrzegać, wyszczególniamy je poniżej w ramach pkt. 3;
- 3/ Z zapisów przywołanej powyżej Ustawy o czasie pracy kierowców, również w odniesieniu do motorniczych tramwajów w komunikacji tramwajowej, wynikają następujące zakazy i uprawnienia w stosunku do nich, zapewniające każdemu prowadzącemu pojazd:
- a/ czas prowadzenia, który nie może przekraczać 10 godzin na dobę,
 - b/ zaliczaną do czasu pracy oraz płatną, **15 minutową przerwę**, tzw. „śniadaniową” - **gdy wymiar czasu pracy w ciągu doby przekracza 6 godzin**,
 - c/ dodatkowe „**przerwy na odpoczynek**” w wymiarze:
 - **30 minut** - gdy czas prowadzenia pojazdu wynosi między 6 godz. do 8 godzin na dobę, która musi być udzielona przed upływem 6-ej godziny prowadzenia,
 - **45 minut** - gdy czas prowadzenia pojazdu wynosi powyżej 8 godzin na dobę, która również musi być udzielona przed upływem 6-ej godziny prowadzenia,
 - d/ przerwy na odpoczynek mogą być dzielone na części, przy czym co najmniej jedna część każdej przerwy (30 lub 45 minutowej) nie może być krótsza niż 15 minut (pozostały czas przerwy, odpowiednio w wymiarze 15 i 30 minut, może być udzielony w częściach), nie liczą się do czasu pracy i nie muszą być płatne;
 - e/ natomiast **gdy czas prowadzenia pojazdu w ciągu doby nie przekracza 6 godzin – w ogóle nie przysługuje przerwa na odpoczynek**, chyba że cały czas pracy przekracza w tej dobie 6 godzin – wówczas prowadzącemu pojazd przysługuje przerwa, o której mowa pod lit. „b”;
- 4/ Przerwy w wymiarze czasowym wynikającym z wyjaśnień jak w pkt. 3, przysługujące poszczególnym kierowcom autobusów i motorniczym ze względu na czas prowadzenia w danym dniu autobusu/pociągu tramwajowego na obsługiwanej linii komunikacyjnej, zawarte są w rozkładach jazdy – właśnie w ramach czasu postoju na przystankach końcowych i nie mogą być oraz nie są ograniczane (skracane) w rozkładach jazdy;
- 5/ Przy jednoczesnym zachowywaniu przez Spółkę:

- a/ zasady jak w pkt. 4, odnoszącej się do uregulowań, o których mowa w pkt. 3, zapewniającej ustawowy czas przewidziany na odpoczynek w trakcie prowadzenia pojazdu (zarówno ze względu na zapewnienie bezpieczeństwa prowadzących pojazdy jak również pasażerów), która została także uwzględniona przez formułujących wniosek w ramach sporządzonego opracowania, przywołany w niniejszej interpelacji,
- b/ charakteru przerw, jaki spełniają one w ramach rozkładu jazdy - zgodnie z wyjaśnieniem zawartym w pkt. 2 pod lit. „c” (synchronizacja czasów przejazdu pomiędzy liniami),
- wszelkie działania, podejmowane w celu skrócenia czasu przerw na przystankach końcowych, mogą wyłącznie zawierać się w obszarze poza ograniczeniami, wynikającymi z powyższych zasad i uwarunkowań i w związku z powyższym z założenia i w praktyce nie powinny mieć negatywnego wpływu na bezpieczeństwo prowadzących pojazdy i pasażerów oraz prowadzić do zwiększenia wypadkowości, natomiast po ich wprowadzeniu w życie bez dokonania dogłębnej analizy, mogą wpłynąć na pogorszenie płynności ruchu i punktualność przejazdów na liniach komunikacyjnych;
- 6/ Z uwzględnieniem powyższych uwarunkowań i przy założeniu jak w pkt. 5, biorąc również pod uwagę, że ewentualne skrócenie czasu przerw na końcówkach wiąże się z odpowiednią optymalizacją zarówno rozkładów jazdy jak również zatrudnienia w grupie prowadzących pojazdy, Zarząd Spółki na bieżąco monitoruje obszar tych działań, mając na celu ewentualne z tego tytułu obniżenie kosztów realizacji rozkładów jazdy w komunikacji tramwajowej i autobusowej, a zakończenie prac w tym zakresie zaproponował do końca 2012 r.

Powyższe wyjaśnienie zostaje przesłane w formie zeskanowanej pocztą elektroniczną oraz w wersji papierowej.

Z poważaniem


BEZIEK ZARZĄDU
DYREKTOR NACZELNY
WOJCIECH WILBACKI