

**Protokół z posiedzenia  
Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego w Województwie Małopolskim  
w dniu 15 grudnia 2017 roku**

Szesnaste posiedzenie Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego (WRDS) w Województwie Małopolskim odbyło się w dniu **15 grudnia 2017 roku, o godz. 14.00** w Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim w Krakowie (sala 122).

Posiedzenie prowadził Pan Marek Piwowarczyk – Kanclerz Łoży Małopolskiej Business Centre Club oraz Przewodniczący Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego w Województwie Małopolskim.

W załączeniu lista uczestników posiedzenia (załącznik nr 1 do Protokołu).

Spotkanie przebiegło zgodnie z poniższym porządkiem obrad:

**Otwarcie spotkania** – Pan Marek Piwowarczyk przywitał Członków Rady oraz przybyłych Gości: Pana Grzegorza Saponia, Dyrektora Departamentu Transportu i Komunikacji, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego; Pana Andrzeja Siemińskiego, Dyrektora Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. Oddział Małopolski w Krakowie; Pana Grzegorza Stawowego, Prezesa Kolei Małopolskich Sp. z o.o.; Pana Artura Kowalczyka, Członka Zarządu, Dyrektora ds. Techniczno-Exploatacyjnych Przewozów Regionalnych Sp. z o.o.; Pana Ireneusza Dynowskiego, Przewodniczącego NSZZ „Solidarność” Przewozy Regionalne Oddział Małopolski; Pana Henryka Sikorę, Przewodniczącego Regionalnej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność”; Pana Andrzeja Cebulę, Związek Zawodowy Drużyn Konduktorskich; Pana Józefa Czernika, Związek Zawodowy Drużyn Konduktorskich; Pana Grzegorza Dobranowskiego, Związek Zawodowy Maszynistów oraz Pana Tadeusza Kluskę, NSZZ „Solidarność” Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

**1. Uchwała nr 6 Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego w Województwie Małopolskim z dnia 15 grudnia 2017 roku w sprawie powołania Przewodniczącego Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego w Województwie Małopolskim na 2018 rok**

Projekt uchwały został poddany pod głosowanie: ZA – 19, PRZECIW – 0, WSTRZYMUJĄCYCH SIĘ – 0 (załącznik nr 2 do Protokołu). Przewodniczącym WRDS w Województwie Małopolskim w 2018 roku został wybrany Pan Piotr Ćwik, Wojewoda Małopolski.

## **2. Uchwała nr 7 Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego w Województwie Małopolskim z dnia 15 grudnia 2017 roku w sprawie zatwierdzenia sprawozdania z działalności Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego w Województwie Małopolskim w 2017 roku**

Projekt uchwały został poddany pod głosowanie: ZA – 19, PRZECIWIW – 0, WSTRZYMUJĄCYCH SIĘ – 0 (załącznik nr 3 do Protokołu). Sprawozdanie zostało zatwierdzone przez Członków Rady.

## **3. Organizacja kolejowych przewozów regionalnych w Małopolsce**

Pan Grzegorz Sapoń, Dyrektor Departamentu Transportu i Komunikacji, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego - prezentacja „Organizacja kolejowych przewozów regionalnych w Małopolsce” (załącznik nr 4 do Protokołu).

Pan Artur Kowalczyk, Członek Zarządu, Dyrektor ds. Techniczno-Eksploatacyjnych Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. powiedział, że reprezentowana przez niego spółka rok 2016 po raz pierwszy zamknęła z zyskiem wynoszącym 50 milionów złotych. Dodał, że najpewniej podobny wynik został osiągnięty w 2017 roku. Poinformował, że spółka jest w procesie restrukturyzacji, który zostanie zakończony 31 grudnia 2018 roku. Stosowne porozumienie w tej sprawie zostało zawarte pomiędzy ministrem infrastruktury i budownictwa oraz niektórymi województwami, w tym województwem małopolskim. Dodał, że spółce zostanie udostępniony tabor zakupiony ze środków UE na lata 2014-2020 w ramach zleczanych jej usług publicznych. Podkreślił, że jeśli Przewozy Regionalne będą jedyną spółką w województwie małopolskim, będą w stanie złożyć ofertę o 10% tańszą niż Koleje Małopolskie.

Pan Andrzej Siemieński, Dyrektor Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. Oddział Małopolski w Krakowie - prezentacja „Organizacja kolejowych przewozów regionalnych w Małopolsce – równe traktowanie przewoźników” (załącznik nr 5 do Protokołu).

Pan Marek Piwowarczyk zapoznał Członków Rady i Gości z listem Pana Arkadiusza Mularczyka, Posła na Sejm RP w sprawie organizacji kolejowych przewozów regionalnych w Małopolsce (załącznik nr 6 do Protokołu).

## **4. Dyskusja na temat organizacji kolejowych przewozów regionalnych w Małopolsce**

Pan Grzegorz Stawowy, Prezes Kolei Małopolskich Sp. z o.o. powiedział, że do prezentacji Pana Dyrektora Andrzeja Siemieńskiego wkradła się nieścisłość polegająca na tym, że

wskazał na 22 zamiast 21 pociągów będących w dyspozycji Kolei Małopolskich. Druga uwaga dotyczyła finansowania obydwu spółek. Podkreślił, że spora część dotacji dla Kolei Małopolskich trafia do Przewozów Regionalnych. Poinformował, że większość usług dla Kolei Małopolskich była świadczona przez Przewozy Regionalne. Wskazał, że koszty związane są z ilością pociągów uruchamianych na trasach po remontach (np. do Tarnowa), ponieważ PKP PLK nalicza stawki za każdy kilometr, w zależności od standardów torów.

Pan Artur Kowalczyk powiedział, że Przewozy Regionalne chętnie przejęłyby obsługę nowej linii do Tarnowa.

Pan Grzegorz Stawowy podkreślił, że przy powoływaniu spółki Koleje Małopolskie nie została ona wyposażona w odpowiednie nieruchomości, które stanowiłyby podstawę do wybudowania jej zaplecza technicznego. Podkreślił, że PKP tak przeciąga rozmowy z Kolejami Małopolskimi, że nie są one w stanie postawić odpowiedniej infrastruktury. Koleje przedstawiły ofertę PKP polegającą na tym, że przez kolejne 5 lat będą serwisowały po kosztach wszystkie pociągi wskazanych przez zarząd podmiotu spółek. Dodał, że po kilku miesiącach po zgłoszonych poprawkach umowa dzierżawy na 10 lat nadal nie została podpisana. W jej ramach ma zostać wydanych 37 milionów złotych, z czego 32 pochodzić będzie z dotacji unijnej. Poinformował, że Koleje Małopolskie mają mniejszą dotację niż 47 milionów złotych, jak to zostało wcześniej powiedziane.

Pan Andrzej Cebula, Związek Zawodowy Drużyn Konduktorskich zapytał swojego przedmówcę i Pana Dyrektora Grzegorza Saponia o niewykorzystany tabor kolejowy stojący w Suchej Beskidzkiej od trzech lat. Poprosił następnie o wyjaśnienie jaki jest stan posiadania spółki Koleje Małopolskie.

Pan Grzegorz Sapoń powiedział, że województwa małopolskie oraz łódzkie nie są organizatorami przewozów w myśl porozumienia, o którym wspomniał Pan Dyrektor Artur Kowalczyk i Pan Dyrektor Andrzej Siemieński. Dodał, że dwa lata temu był plan przejęcia przez samorząd województwa małopolskiego Oddziału Małopolskiego Przewozów Regionalnych, a dokładnie jego części zorganizowanej. Władze województwa nadal podtrzymują tę propozycję. Wspomniane porozumienie miało służyć skutecznej realizacji usług przewozowych na terenie Małopolski. Podkreślił, że najważniejszy jest pasażer i na niego władze województwa są ukierunkowane. Powiedział, że istniejący tabor jest ograniczony pewnymi projektami. Część pociągów przeznaczona jest do obsługi połączeń międzyregionalnych i aglomeracyjnych. Następnie odniósł się do nieużytkowanych pojazdów stojących na bocznicach kolejowych. Powiedział, że jest to spowodowane niekorzystną ofertą

przedstawioną przez firmę PESA. Negatywnie do niej odniosły się również Przewozy Regionalne. Za niewykorzystane środki zostało wyremontowanych 12 jednostek. Dodał, że była to *de facto* wspólna decyzja kierownictwa Przewozów Regionalnych w Warszawie, jak i władz województwa małopolskiego.

Pan Artur Kowalczyk poprosił Pana Prezesa Grzegorza Stawowego o doprecyzowanie danych na temat środków przekazywanych Przewozom Regionalnym. Dodał, że Przewozy Regionalne dysponują 12 kasami, natomiast Koleje Małopolskie ich nie posiadają, stąd też wynikają przykładowo przepływy finansowe do Przewozów Regionalnych.

Pan Grzegorz Stawowy powiedział, że tymi danymi dysponuje Pan Artur Kowalczyk. Zapisane są one w odpowiednich umowach. Poinformował, że nie może podawać szczegółów publicznie, gdyż są one objęte tajemnicą handlową. Zadeklarował, że na przyszlotygodniowym spotkaniu z przedstawicielami Przewozów Regionalnych może przedstawić szczegółowe wyliczenia. Następnie powiedział, że Koleje Małopolskie jako spółka prawa handlowego są pewnym modelem biznesowym, który został przyjęty na początku jej istnienia. Jest to model, który jest w stanie obsłużyć przewozy pasażerskie i który dysponuje do tego odpowiednim sztabem ludzi. Poinformował, że od 10 grudnia uruchomionych zostało 736 pociągów, w tym 139 dziennie.

Pan Piotr Legerski, Członek Małopolskiego Związku Pracodawców Lewiatan uznał, że dotychczasowa dyskusja ma charakter sporu pomiędzy dwoma podmiotami gospodarczymi, które konkurują na tym samym rynku. Stwierdził, że każda statystykę może tak przedstawić, aby udowodnić swoje racje. Ponadto podkreślił, że *de facto* obydwie podmioty są własnością skarbu państwa, czyli społeczeństwa. Na koniec powiedział, że jeśli WRDS w Województwie Małopolskim ma podjąć jakąkolwiek decyzję w sprawie diskutowanego zagadnienia zakres danych przedstawionych przez obydwie podmioty musi być porównywalny.

Pan Józef Czernik, Związek Zawodowy Drużyn Konduktorskich powiedział, że na liniach Kraków – Chrzanów – Oświęcim – Czechowice-Dziedzice, Kraków – Sucha Beskidzka – Rabka Zdrój – Zakopane, Kraków – Wadowice – Bielsko-Biała oraz Sędziszów – Olkusz – Katowice osoby niepełnosprawne nie mają możliwości korzystania z publicznej komunikacji kolejowej. W jego ocenie dzieje się tak dlatego, że cały nowy tabor Pan Marszałek przekazuje na potrzeby Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA). Nawiązując do wypowiedzi Pana Dyrektora Grzegorza Saponia stwierdził, że nie odniósł się on do stanu połączeń kolejowych na terenie całego województwa małopolskiego, lecz skoncentrował się tylko na sukcesach, m.in. wspomnianej SKA. W jego opinii działania władz województwa

mają na celu wypchnięcie Przewozów Regionalnych poza granicę Małopolski. Dodał, że kilka miesięcy temu zarząd województwa umorzył Kolejom Małopolskim ponad 2 miliony złotych długu.

Pan Henryk Sikora, Przewodniczący Regionalnej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność” powiedział, że jako gość uczestniczył w sesji Sejmiku Województwa Małopolskiego 23 października bieżącego roku i widział prezentację omawianą przez Pana Marszałka Jacka Krupę. W jego ocenie nie była ona rzetelna. Następnie poinformował, że 6 listopada bieżącego roku Regionalna Sekcja Kolejarzy NSZZ „Solidarność” wystosowała do radnych wojewódzkich list otwarty w sprawie organizacji przewozów regionalnych w Małopolsce. Został on także przekazany mediom i instytucjom, których ta tematyka interesuje. Dodał, że wiele informacji, które pojawiły się w liście Pana Posła Arkadiusza Mularczyka i prezentacji Pana Dyrektora Andrzeja Siemieńskiego jest zbieżna ze stanowiskiem Sekcji. Stwierdził, że prezentacja Pana Dyrektora Andrzeja Siemieńskiego w jasny sposób pokazała faworyzowanie przewoźnika, który jest droższy, z powodów politycznych. W jego ocenie WRDS w Województwie Małopolskim powinna zainteresować się dlaczego tańszy przewoźnik jest wypierany z niektórych linii. Projekt SKA jest realizowany w niemal 100% przez jednego operatora. Według niego władze województwa zmierzają do likwidacji Przewozów Regionalnych w Małopolsce. Oceniał, że Koleje Małopolskie są spółką bez odpowiedniego zaplecza stworzoną do promowania wizerunku zarządu województwa. Właścicielem jej taboru, który w 100% jest nowy, jest województwo małopolskie. Tylko niewielka część nowych składów trafiła do Przewozów Regionalnych. W związku z tym wizerunkowo skorzystała tylko spółka Koleje Małopolskie. Dodał, że podmiot ten nie ponosi na razie kosztów serwisowania pociągów, gdyż są one jeszcze na gwarancji. Ponadto nie ma on własnego zaplecza technicznego, a do tego jego przedstawiciele próbują zrzucić winę za ten stan rzeczy na PKP.

Pan Grzegorz Sapoń powiedział, że linie, na które zwrócił uwagę Pan Józef Czernik są jeszcze niezmodernizowane. Zatem na obecnym etapie nie ma znaczenia jaki tabor tam pojedzie, nowej czy starej generacji, ponieważ dostępność dla pasażerów jest zła. Dodał, że nowe pociągi operują przede wszystkim na tych liniach, które przeszły modernizację, przynajmniej częściową. Powiedział, że ma świadomość tego, że władze województwa będą w przyszłości musiały kupować jeszcze więcej nowego taboru. Dodał, że w przyszłym roku zostaną rozpoczęte konsultacje z operatorami na temat podpisania umów wieloletnich, tak aby usługi dla pasażerów były na najwyższym poziomie oraz, aby opłacało się zainwestować

w modernizację kolejnych linii. Następnie odniósł się do kwestii wspomnianych 2 milionów złotych. Powiedział, że nie był to dług, lecz zysk wypracowany przez spółkę Koleje Małopolskie. Do pewnej kwoty zyski zostają u danego podmiotu, natomiast powyżej niej środki powinno się zwrócić. Jednak z powodu większej niż spodziewano się liczby pasażerów spółka zwróciła się do zarządu województwa o możliwość ich zatrzymania i pokrycia dodatkowych kosztów. Dodał, że analogiczna sytuacja miała miejsce w odniesieniu do spółki Przewozy Regionalne, tylko kwota była niższa. Zarząd województwa podjął taką samą decyzję jak wobec Kolei Małopolskich. Następnie odniósł się do kwestii nieużywanego taboru. Wyraził nadzieję, że w przyszłości zostanie on naprawiony. Dodał, że jeśli Przewozy Regionalne zechciałyby go zmodernizować i wydzierżawić istnieje możliwość podpisania odpowiedniej umowy w tej sprawie.

Pan Wojciech Grzeszek, Wiceprzewodniczący WRDS w Województwie Małopolskim, Przewodniczący Zarządu Regionu Małopolska NSZZ „Solidarność” powiedział, że posiedzenie WRDS w Województwie Małopolskim po to zostało zwołane, żeby wykazać nierówne traktowanie podmiotów i na tym należy się skupić. W jego ocenie sprawa jest polityczna. Stwierdził, że uruchomienie SKA i połączeń w takich atrakcyjnych miejscowościach jak Skawina, Wieliczka, Tarnów z zaangażowaniem nowego taboru, ma za zadanie pomóc obecnej władzy w wygraniu wyborów. Pozostała część województwa jest traktowana gorzej i na tym polega brak równych szans. Przewozy Regionalne nie mają takiego samego dobrego taboru jak Koleje Małopolskie, takich samych atrakcyjnych tras. Na koniec powiedział, że pasażerowie z mniejszych miejscowości w Małopolsce też oczekują usług na odpowiednim poziomie.

Pan Tomasz Surówka, Wiceprzewodniczący Prezydium Zarządu Wojewódzkiego Forum Związków Zawodowych Województwa Małopolskiego stwierdził, że o popularności danej linii decyduje czas przejazdu, częstotliwość połączeń oraz stan taboru. Na trasy gdzie zostały wyremontowane torowiska weszły Koleje Małopolskie zyskując wielu pasażerów. Podkreślił, że podróżujących nie interesuje kto jest operatorem danej linii. Na koniec zapytał Prezesa Kolei Małopolskich czy jego firmie udało się wprowadzić własny system sprzedaży biletów czy korzysta z usług innego podmiotu.

Pan Grzegorz Stawowy odnosząc się do wypowiedzi Pana Wojciecha Grzeszka zauważył, że pomimo tego, że w Małopolsce rządzi inna opcja polityczna, a na Podkarpaciu inna udało się zawrzeć porozumienie, dzięki któremu jeżdżą Koleje Małopolskie do Jasła ku zadowoleniu pasażerów. Dodał, że przeprowadzał kampanię promocyjną tej linii z burmistrzami

wywodzącymi się z Prawa i Sprawiedliwości i nie stanowiło to dla niego problemu. Następnie nie zgodził się ze stwierdzeniem jakoby Koleje Małopolskie były droższe od Przewozów Regionalnych. Odniósł się też do zarzutu jakoby kierowana przez niego spółka nie posiadała odpowiedniego zaplecza. Zauważył, że zaplecze techniczne Przewozów Regionalnych pozwala tylko na przegląd typu P1, natomiast na przegląd typu P2 trzeba będzie jeździć do Suchej Beskidzkiej. Uznał, że sukces Kolei Małopolskich nie opiera się tylko na kwestii nowoczesnego taboru, lecz również na profesjonalizmie ich pracowników. Stwierdził, że pomimo wielu donosów, głównie związków zawodowych, do Urzędu Dozoru Technicznego firma dobrze funkcjonuje, a przewozy są realizowane. Odniósł się również do kwestii spotkania z kierownictwem PKP w sprawie wspomnianej budowy zaplecza technicznego. Poinformował, że spotkanie to nie doszło do skutku, było wielokrotnie odwoływane przez PKP i Pana Prezesa Krzysztofa Mamińskiego. Na koniec powiedział, że Koleje Małopolskie mają własny system sprzedaży biletów.

Pan Artur Kowalczyk oświadczył, że ani on ani zarząd Przewozów Regionalnych nie należeli i nie należą do żadnej partii politycznej.

Pan Marek Piwowarczyk powiedział, że wiele elementów tej dyskusji dla zewnętrznych obserwatorów jest niezrozumiałych. Następnie podkreślił, że istnieją cztery aspekty, nad którymi powinna pochylić się WRDS w Województwie Małopolskim. Po pierwsze w Małopolsce na rynku przewozów regionalnych istnieją trzy firmy – Koleje Małopolskie, Przewozy Regionalne i w niewielkim zakresie Koleje Śląskie. Po drugie najważniejszym podmiotem w całym sporze jest pasażer. Po trzecie istotne jest, aby zostały zachowane miejsca pracy dla osób zatrudnionych we wspomnianych spółkach. Po czwarte w sektorze tym pieniądź publiczny powinien być wydawany z należytą starannością. Dodał, że zabrakło mu w dotychczasowej rozmowie informacji na temat tego kto ma prawo decydować o tym jaka linia jest obsługiwana przez danego operatora. Zapytał z kim i gdzie prowadzone były rozmowy na szczeblu regionalnym, które zakończyły się brakiem porozumienia i dlaczego.

Pan Grzegorz Sapoń powiedział, że na szczeblu regionalnym współpraca pomiędzy Kolejami Małopolskimi a Przewozami Regionalnymi jest niemal wzorowa. Dodał, że bieżące sprawy, takie jak przykładowo rozkłady jazdy, rozwiązywane są w oparciu o umowy wieloletnie. Poinformował, że władze województwa mogą zawierać umowy bezpośrednie, niezwiązane z przetargami, z różnymi operatorami mającymi odpowiedni sprzęt i możliwości techniczne dla realizacji usług przewozów pasażerów.

Pan Jerzy Smoła, Wiceprzewodniczący Zarządu Regionu Małopolska NSZZ „Solidarność” zapytał jaki był cel powołania spółki Koleje Małopolskie. Zainteresował się również kwestią tego, kto decyduje o przydziale linii, po których jeżdżą Koleje Małopolskie, a po których Przewozy Regionalne.

Pan Grzegorz Sapoń odnosząc się do kwestii powołania spółki Koleje Małopolskie powiedział, że należałoby się cofnąć do roku 2012, kiedy uchwalony został plan transportowy. Pomysł jej ustanowienia pojawił się wtedy kiedy spółka Przewozy Regionalne była w dosyć sporej zapaści. Dodał, że zadecydował o tym również Sejmik Województwa Małopolskiego. Podkreślił, że Koleje Małopolskie są elementem polityki transportowej realizowanej od kilku lat. O przydziale linii kolejowych poszczególnym operatorom decyduje organizator, czyli Pan Marszałek, w oparciu o prawo miejscowe, czyli plan transportowy. Spółka Koleje Małopolskie została powołana po to, aby obsługiwać przede wszystkim linie wojewódzkie. Jednak jeździ również do Sędziszowa i Jasła na podstawie odpowiednich porozumień zawartych odpowiednio z władzami województwa świętokrzyskiego i podkarpackiego. Na koniec powiedział, że w najbliższy wtorek zostanie otwarty przetarg na stworzenie tak zwanej taryfy wojewódzkiej mającej na celu poprawę usług przewozowych dla pasażerów, tak aby nie musieli się oni zastanawiać czym są Koleje Małopolskie i Przewozy Regionalne. Ponadto istnieją plany, aby to po stronie organizatora była kwestia związana z przychodem z biletów, zadania związane z marketingiem, z rozkładami, z systemem biletowym oraz z integracją taryfową, a operatorzy będą robili to co potrafią najlepiej, czyli wozili pasażerów.

Pan Józef Czernik uznał, że powołanie spółki Koleje Małopolskie w 2012 roku było niezasadne z powodu zapewnień Ministerstwa Transportu o prowadzeniu działań restrukturyzacyjnych spółki Przewozy Regionalne. Początkowo taki zapis widniał w dokumentacji sporządzonej przez władze województwa, które jednak po pewnym czasie zmieniły opinię w tej sprawie.

Pan Jan Kajda, Wiceprzewodniczący Rady Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych Województwa Małopolskiego złożył wniosek do Prezydium WRDS w Województwie Małopolskim o przygotowanie projektu stanowiska o nierównym traktowaniu podmiotów realizujących regionalne przewozy pasażerskie w Małopolsce, zarówno pod względem finansowym, jak i przydziału obsługiwanych linii.

Pan Ireneusz Dynowski, Przewodniczący NSZZ „Solidarność” Przewozy Regionalne Oddział Małopolski powiedział, że Przewozy Regionalne w zeszłym roku wspomogły Koleje



Małopolskie i Pana Marszałka na linii sędziszowskiej, gdzie brakowało ludzi do jej obsługi. Jednak w roku obecnym obsługa linii została odebrana Przewozom Regionalnym. Zapytał również dlaczego trasę do Jasła obsługują Koleje Małopolskie, skoro spółka ta koncentruje się na liniach w obrębie aglomeracji krakowskiej.

Pan Grzegorz Dobranowski, Związek Zawodowy Maszynistów podziękował jednemu ze swoich przedmówców za pytanie o przyczyny powstania spółki Koleje Małopolskie. W jego ocenie należało zakupić nowy tabor i przekazać go spółce Przewozy Regionalne.

Pan Andrzej Cebula zapytał jak ma się czuć podmiot, który dowiaduje się z medialnej wypowiedzi Pana Marszałka Jacka Krupy, że za trzy lata przestanie istnieć.

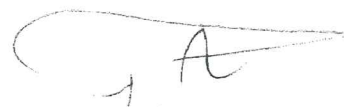
Pan Marek Piwowarczyk zaapelował do kierownictw spółek Przewozy Regionalne Oddział Małopolski w Krakowie oraz Koleje Małopolskie o przygotowanie w trybie pilnym na piśmie i przesłanie do Biura WRDS w Województwie Małopolskim swoich postulatów w temacie przewodnim dzisiejszego posiedzenia. Dodał, że na tej podstawie Rada podejmie się próby na następnym spotkaniu wypracowania wspólnego stanowiska.

Pan Jerzy Smoła podziękował Panu Markowi Piwowarczykowi za prowadzenie prac WRDS w Województwie Małopolskim w 2017 roku.

## **5. Zakończenie posiedzenia**

Pan Marek Piwowarczyk podziękował Gościom i Członkom Rady za przybycie na posiedzenie plenarne i udział w dyskusji. Ponadto wyraził wdzięczność Członkom Rady za współpracę w 2017 roku w okresie pełnienia przez niego funkcji przewodniczącego. Dodał, że Rada na kolejnym posiedzeniu w połowie lutego przyszłego roku zajmie się problemem zabezpieczenia opieki medycznej na podstawie wdrożonej 1 października mapy sieci szpitali w województwie małopolskim oraz całościowym zagadnieniem reformy służby zdrowia. Dyskutowany będzie również temat funkcjonowania badań profilaktycznych pracowników. Ponadto Rada przyjmie sprawozdanie finansowe ze swojej działalności w 2017 roku, plan finansowy na 2018 rok oraz plan pracy na pierwsze półrocze 2018 roku.

Opracował: Wojciech Wojtasiewicz, Departament Rozwoju Gospodarczego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego



Przewodniczący Wojewódzkiej  
Rady Dialogu Społecznego  
w Województwie Małopolskim

9

Marek Piwowarczyk