**Protokół z posiedzenia Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego
w Województwie Małopolskim w dniu 10 lutego 2025 roku**

Pięćdziesiąte trzecie posiedzenie Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego (WRDS) w Województwie Małopolskim odbyło się **10 lutego 2025 roku, o godz. 13:00**
w Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim przy ulicy Basztowej 22 w Krakowie,
w sali 201.

Posiedzenie prowadził Pan Michał Akszak-Okińczyc, Przewodniczący WRDS
w Województwie Małopolskim.

W posiedzeniu udział wzięło łącznie 17 Członków Rady: Łukasz Smółka, Lucyna Gajda, Ryszard Jaworski, Józef Kawula, Tomasz Zaborowski, Maciej Kania, Daniel Pokuta, Małgorzata Jarczyk, Zbigniew Karczewski, Marek Piwowarczyk, Piotr Legerski, Piotr Litwiński, Janusz Kowalski, Tadeusz Szewczyk, Tomasz Ziaja, Jan Kurdziel. Na posiedzeniu obecny był również Pan Ryszard Śmiałek - II Wicewojewoda Małopolski.

Spotkanie przebiegło zgodnie z poniższym porządkiem obrad:

**Otwarcie spotkania:**

Pan Michał Akszak-Okińczyc przywitał zgromadzonych Członków Rady
i zaproszonych gości, a następnie przedstawił porządek obrad, a także poprosił Pana Łukasza Smółkę, Marszałka Województwa Małopolskiego o wręczenie aktu powołania do Rady dla Pana Macieja Kani, reprezentującego NSZZ „Solidarność”.

Pan Łukasz Smółka, Marszałek Województwa Małopolskiego wręczył akt powołania oraz pogratulował dołączenia do grona WRDS.

**Przyjęcie uchwał Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego w Województwie Małopolskim w sprawie:**

**1) zatwierdzenia sprawozdania z działalności WRDS w WM w 2024 roku;**

**2) zatwierdzenia sprawozdania finansowego WRDS w WM za 2024 rok;**

**3) zatwierdzenia harmonogramu pracy WRDS w WM w 2025 roku;**

**4) zatwierdzenia projektu planu finansowego WRDS w WM na 2025 rok.**

Pan Michał Akszak-Okińczyc zaproponował, aby pod jedno głosowanie poddać wszystkie zaległe Uchwały. Członkowie Rady zgodzili się na propozycję Pana Przewodniczącego.

Uchwały zostały poddane pod głosowanie. W głosowaniu udział wzięło 16 obecnych Członków Rady.

Łącznie głosów ZA: 16, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĄCYCH SIĘ: 0.

**Przyjęcie Stanowiska Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego w Województwie Małopolskim z dnia 10 lutego 2025 roku w sprawie ograniczenia działalności
i grupowych zwolnień pracowników w PKP CARGO S.A.**

Pan Michał Akszak-Okińczyc przeszedł do następnego tematu posiedzenia. Podkreślił, że dzięki pomocy Pana Marszałka, Sejmik Województwa Małopolskiego przegłosował Apel w sprawie planowanych ograniczeń działalności i grupowych zwolnień pracowników w PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.

Stanowisko zostało poddane pod głosowanie. W głosowaniu udział wzięło 16 obecnych Członków Rady.

Łącznie głosów ZA: 16, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĄCYCH SIĘ: 0.

**Przyjęcie Stanowiska Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego w Województwie Małopolskim z dnia 10 lutego 2025 roku w sprawie transformacji Poczty Polskiej**

Pan Michał Akszak-Okińczyc przeszedł do następnego tematu posiedzenia. Zaznaczył, że temat został już omówiony na poprzednich posiedzeniach Rady.

Stanowisko zostało poddane pod głosowanie. W głosowaniu udział wzięło 16 obecnych Członków Rady.

Łącznie głosów ZA: 16, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĄCYCH SIĘ: 0.

**Przyjęcie Stanowiska Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego w Województwie Małopolskim z dnia 10 lutego 2025 roku w sprawie zagrożeń związanych
z likwidacją kopalni ZGH Bolesław oraz podnoszącym się stanem wody na znacznym terenie Gminy Bolesław.**

Pan Michał Akszak-Okińczyc przeszedł do następnego tematu posiedzenia. Powiedział, że temat został omówiony na posiedzeniu WRDS w Województwie Małopolskim, które odbyło się 13 stycznia 2025 roku. Stanowisko w sprawie zagrożeń związanych z likwidacją kopalni ZGH Bolesław oraz podnoszącym się stanem wody na znacznym terenie Gminy Bolesław powstało w oparciu o pisma przesłane do sekretariatu Rady przez Pana Krzysztofa Dudzińskiego, Wójta Gminy Bolesław oraz od Przedstawicieli ZGH „Bolesław” S.A.

Stanowisko zostało poddane pod głosowanie. W głosowaniu udział wzięło 16 obecnych Członków Rady.

Łącznie głosów ZA: 16, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĄCYCH SIĘ: 0.

**Przyjęcie Stanowiska Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego w Województwie Małopolskim z dnia 10 lutego 2025 roku w sprawie planowanego wprowadzenia Strefy Czystego Transportu w Krakowie.**

Pan Michał Akszak-Okińczyc przeszedł do następnego tematu posiedzenia. Zaznaczył, że Stanowisko Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego w Województwie Małopolskim w sprawie planowanego wprowadzenia Strefy Czystego Transportu (SCT) w Krakowie, które zostało przesłane drogą elektroniczną, zostało przygotowane przez przedstawicieli Związku Pracodawców Lewiatan. Poprosił Pana Stanisława Kracika, III Zastępcę Prezydenta Miasta Krakowa, Pana Łukasza Franka, Dyrektora Zarządu Transportu Publicznego oraz Pana Krzysztofa Karcza, Prezesa Zarządu Stowarzyszenia Małych i Średnich Przedsiębiorstw Krak-Business o przedstawienie tematu.

Pan Ryszard Śmiałek, II Wicewojewoda Małopolski zapytał dlaczego w planach jest objęcie Strefą Czystego Transportu całego miasta Krakowa, a nie poszczególnych rejonów. Podkreślił, że ludzie nie mogący wjechać do miasta będą musieli zostawić swoje samochody na obrzeżach miasta. Dodał, że będzie to uciążliwe dla mieszkańców obrzeży. Zaznaczył, iż trzeba stworzyć parkingi do tego przeznaczone. Zapytał jak sytuacja zostanie rozwiązana względem przedsiębiorców oraz kto będzie egzekwował złamanie przepisów. Zasugerował, aby nie wprowadzać strefy na terenie całego miasta Krakowa tylko na jego części.

Pan Stanisław Kracik powiedział, że Stefa Czystego Transportu w Krakowie miała zacząć obowiązywać już w tamtym roku. Wprowadzenie zostało przedłużone o półtora roku, ponieważ w związku z wyborami samorządowymi właściwie nie było wiadomo jaka będzie polityka kolejnych władz. Podkreślił, iż w chwili obecnej prowadzone są rozmowy z gminami metropolii Krakowskiej. Zaznaczył, że Prezydent Miasta Krakowa jest gotowy pójść na pewne kompromisy dla ładu i spokoju społecznego. Dodał, iż miasto dopłaca do transportu publicznego 40 mln rocznie. Stwarzając możliwość wjazdu ludziom, którzy chcą wjechać do Krakowa, a posiadają samochód niespełniający norm. Powiedział, że straż miejska posiada uprawnienia do prowadzenia kontroli w tym zakresie. Podkreślił, iż kontrole w pierwszym okresie wprowadzenia SCT w Krakowie będą bardziej kontrolami pouczającymi niż karami. Powiedział, że nie jest możliwe, aby miasto sfinansowało Park&Ride dla wszystkich, nawet przy wsparciu środkami unijnymi. Zaznaczył, że będą wspierać działania prowadzone przez Marszałka Województwa Małopolskiego w zakresie kolei aglomeracyjnych. Podkreślił, że Strefa Czystego Transportu nie jest przeciwko komuś tylko jest realizacją zadania, które zostało nałożone na miasto.

Pan Łukasz Smółka, Marszałek Województwa Małopolskiego powiedział, że obawia się, że Koleje Małopolskie nie poradzą sobie z tak dużą ilością podróżujących. Zaznaczył, że prywatni przewoźniczy świadczą usługi transportowe na wysokim poziomie. Dodał, iż dodatkowe opłaty mogą spowodować wzrost cen biletów. Zaznaczył, że istnieje zagrożenie, iż transport zbiorowy, który funkcjonuje
w województwie, nie przewiezie tylu pasażerów ilu potencjalnie mogłoby się przesiąść do takiego transportu. Podkreślił, iż kluczowy jest zakup taborów.

Pan Stanisław Kracik powiedział, że flota samochodowa mieszkańców miasta oraz osób wjeżdżających do niego wcale nie jest stara i antyekologiczna jak się wydaje.

Pan Tomasz Ziaja, Związek Przedsiębiorców i Pracodawców poparł stanowisko Pana Marszałka i Pana Wicewojewody Małopolski. Zapytał dlaczego miasto dokłada do transportu publicznego 40 mln rocznie jeżeli bilet w komunikacji miejskiej w Krakowie kosztuje 6,00 złotych. Natomiast bilet w komunikacji miejskiej w Warszawie kosztuje 4,40 zł. Odniósł się do kontroli SCT przez pracowników straży miejskiej. Powiedział, że od kilku lat od straży miejskiej nie można uzyskać kontrolowania pojazdów ciężarowych, które parkują na terenie miasta Krakowa niezgodnie z przepisami. Podkreślił, że do projektu Uchwały dotyczącej planowane wprowadzenia SCT
w Krakowie, mieszkańcy wnieśli 15 000 uwag. W nawiązaniu do czystszego powietrza w Krakowie zapytał czy w przypadku remontów ulic na terenie miasta Krakowa nie lepiej byłoby dopilnować, aby wykonawcy nie przedłużali remontu w nieskończoność. Dodał, że spowodowałoby to zdecydowanie mniejsze korki w mieście, a zmniejszenie korków spowodowałoby redukcję smogu.

Pan Michał Akszak-Okińczyc zaproponował, aby przed godziną 14:00 odbyło się głosowanie nad Stanowiskiem w sprawie planowanego wprowadzenia Strefy Czystego Transportu w Krakowie.Ze względu na konieczność opuszczenia posiedzenia przez Pana Marszałka. Zaznaczył, że po głosowaniu odbędzie się dalsza dyskusja
w temacie. Oddał głos Panu Łukaszowi Frankowi.

Pan Łukasz Franek powiedział, że mniej więcej ¾ pojazdów posiadanych przez mieszkańców Krakowa czy osób wjeżdżających do miasta spełnia wymogi wjazdu zawarte w projekcie Uchwały w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu
w Krakowie. Dodał, iż ¾ posiadaczy samochodów nie musi ich zmieniać. Podkreślił, że celem STC nie jest wprowadzenie rozwiązań tylko poprawa jakości powietrza. Powiedział, iż w Europie zostało wprowadzonych 300 SCT i wszystkie przyniosły efekt. Fundamentalne jest to czy wprowadzone działanie przyniosło rezultat. Podkreślił, że problem z jakością powietrza jest na poziomie europejskim. W programie ochrony powietrza na poziomie regionalnym zostało przyjęte, że w Krakowie musi zostać wprowadzona SCT. Zaznaczył, iż musi zajść pewien proces zmiany, by spełnić wymogi i aby oddychało się lepszym powietrzem na terenie miasta. Podkreślił, że ich rolą było przygotowanie rozwiązań, które dają szanse żeby spełnić ten cel. Powiedział, iż przy wymogach euro 6 występuje spadek emisji tlenków azotów z pojazdów, wtedy są redukowane emisje tlenków azotów. Zaznaczył, że wjazd do miasta w przypadku samochód benzynowych będą miały samochody dwudziestoparoletnie. Podkreślił, iż starsze diesle emitują głównie zanieczyszczenia w zakresie tlenków azotu. Dodał, że zanieczyszczenia generują choroby m.in. alergie czy astmę. Powiedział, iż mieszkańcy miasta maja najmniejszy wybór. Funkcjonując w Krakowie muszą mieć okres przejściowy. W przypadku osób wjeżdżających do Krakowa opłata wynika z faktu, iż środki z tej opłaty w całości zostaną przeznaczone na środki transportu zbiorowego. Powiedział, że straż miejska ma uprawnienia do prowadzenia kontroli. Planowane są dedykowane kontrole w tym zakresie.

Pan Michał Akszak-Okińczyc zaproponował, aby odbyło się głosowanie nad stanowiskiem, ponieważ większość z punktów została poruszona. Zaznaczył, że po głosowaniu dyskusja zostanie przywrócona.

Stanowisko zostało poddane pod głosowanie. W głosowaniu udział wzięło 17 obecnych Członków Rady.

Łącznie głosów ZA: 2, PRZECIW: 6, WSTRZYMUJĄCYCH SIĘ: 9.

Pan Michał Akszak-Okińczyc powiedział, że jest to stanowisko dotyczące sposobu rozmowy i zapytań, które można na tej podstawie skierować do osób zajmujących się SCT. Stanowisko ostatecznie nie zostało przyjęte. Oddał głos panu Januszowi Kowalskiemu.

Pan Janusz Kowalski, Związek Rzemiosła Polskiego powiedział, iż imponuje mu przedstawienie tematu, ponieważ jest ono jasne i klarowne. Poruszył sprawę dotyczącą kontroli prowadzonych przez straż miejską. Uważa, iż są one nieadekwatne do potrzeb. Powiedział że przedstawia interesy swojej grupy zawodowej to znaczy Rzemieślników, którzy mają interesy w okolicach pierwszej obwodnicy. Zaznaczył, iż to oni dostarczają najwięcej pieniędzy do budżetu miasta, a jest to grupa najbardziej poszkodowana. Podkreślił, iż nie są przeciwni zmianom, lecz metodą wprowadzania tych zmian. Konieczna jest większa ilość parkingów i rozwój infrastruktury drogowej. Dodał, że do tej pory nic się w tym temacie nie wydarzyło.

Pan Michał Akszak-Okińczyc poprosił Pana Łukasza Franka, Dyrektora Zarządu Transportu Publicznego o odniesienie się do uwag pana Janusza Kowalskiego.

Pan Łukasz Franek oświadczył, że rano odbyła się rozmowa z komendantem straży miejskiej. Przedstawił on wytyczne oraz zapotrzebowania wiążące się
z wprowadzeniem Uchwały w sprawie ustanowienia STC w Krakowie. Dodał, że zostaną utworzone specjalne patrole dedykowane tylko kontrolowania wjazdu do SCT.

Pan Janusz Kowalski dodał, iż straż miejska nie reaguje na sygnały od mieszkańców miasta.

Pan Tomasz Ziaja, Związek Przedsiębiorców i Pracodawców uważa, że straż miejska do tej pory nie wywiązuje się ze swoich obowiązków. Dodał, iż ciężko mu uwierzyć, że pracownicy straży miejskiej będą na tyle dobrze przeszkoleni, aby kontrolować przepisy dotyczące SCT.

Pan Łukasz Franek powiedział, że są konkretne zobowiązania ze strony pracowników miasta, iż będą w stanie coś zrobić.

Pan Stanisław Kracik dodał, że istnieje konieczność kontroli i należy to do obowiązków strażników miejskich.

Pan Janusz Kowalski zaznaczył, iż przedsiębiorcy i rzemieślnicy popierają wprowadzenie SCT w Krakowie. Dodał, że najpierw należy wybudować parkingi,
a dopiero później wprowadzić Uchwałę w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie.

Pan Łukasz Franek poinformował, że w Krakowie program dotyczący Park&Drive obejmuje 1500 miejsc parkingowych. Do miasta regularnie wjeżdża 110 000 samochodów, a prawie 200 000 dziennie. Dodał, że Park&Drive w Krakowie nie rozwiążą niczego, ponieważ jest to narzędzie dodatkowe. Zdecydowana większość uwag merytorycznych od mieszkańców dotyczy czasu na adaptację. Dodał, iż
w przypadku mieszkańców miasta Krakowa czas na adaptację został określony.
W przypadku wjeżdżających do miasta czas na adaptację obejmuje trzy lata wyłączenia. Nawiązał do Park&Ride w obszarze metropolitarnym. Podkreślił, iż przy niemal każdej stacji kolejowej m.in. w Skawina jest 500 miejsc parkingowych.

Pan Piotr Litwiński, Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej powiedział, że miejsca parkingowe powinny być także m.in. przed urzędami skarbowymi czy urzędami powiatowymi, aby przedsiębiorca, który przyjeżdża załatwić sprawę nie musiał krążyć i szukać miejsca parkingowego.

Pani Małgorzata Jarczyk, Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych zaznaczyła, że Polska jest częścią Europy, a nigdy nie patrzy na wzorce jakie Europa przerobiła, przetestowała czy zastosowała i się sprawdzają. Podkreśliła, iż jest za wprowadzeniem SCT w Krakowie chociażby ze względu na przyszłe pokolenia. Powiedziała, że najpierw musi być możliwość zaparkowania na obrzeżach miasta
i szybkiego dostępu się do jego centrum. Zwróciła uwagę, iż do ścisłego centrum miasta muszą dojechać m.in. matki z dziećmi.

Pan Tomasz Ziaja zapytał dlaczego włodarzom miasta nie zależy na tym żeby mieszkańcy miasta mieli czyste powietrze w momencie przedłużających się remontów. Zapytał również dlaczego wyrażana jest zgoda na przedłużenie terminu wykonania ze względu na złe warunki atmosferyczne w trakcie trwania remontu pomimo, że te warunki były dobre.

Pan Piotr Legerski, Związek Pracodawców Lewiatan powiedział, że zgadza się
z wprowadzeniem SCT w Krakowie. Dodał, że jeżeli byłaby egzekucja „trucicieli” to nie trzeba by było takich stref wprowadzać. Zaznaczył, że w przypadku nie wprowadzenia tej Strefy przez miasto zostaną nałożone sankcję.

Pan Daniel Pokuta, NSZZ "Solidarność" zaznaczył, że straż miejska nakładając mandaty nie zlikwiduje problemu wyjeżdżania do SCT nieuprawionych samochodów. Podkreślił, że trzeba zmienić mentalność wśród kierowców. Zaznaczył, że straż miejska realizuje ponad 100 000 interwencji rocznie, wystawia szereg mandatów,
a pomimo tego jest nieporządek.

Pan Tadeusz Szewczyk, Związek Rzemiosła Polskiego (ZRM) odniósł się do głosowania nad stanowiskiem w sprawie planowanego wprowadzenia SCT
w Krakowie. Powiedział, że nie rozumie dlaczego stanowisko zostało podjęte przed zakończeniem dyskusji.

Pan Andrzej Bańka, Zastępca Dyrektora Departamentu Nadzoru Właścicielskiego
i Gospodarki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego powiedział, że głosowanie nad stanowiskiem odbyło się przed zakończeniem dyskusji ponieważ Pan Marszałek musiał opuścić posiedzenie. Podkreślił, że głosowanie może odbyć się w momencie uzyskania kworum oraz obecności przedstawiciela strony samorządowej oraz strony rządowej. Pan Marszałek był jedynym obecnym reprezentantem strony samorządowej na dzisiejszym posiedzeniu.

Pan Ryszard Śmiałek poprosił, aby władze miasta nie tworzyły miasta tylko dla rowerów. Podkreślił, że nie każdy chce czy może jeździć na rowerze. Powiedział, że powstawanie coraz większej ilości tras rowerowych przy drogach znacznie utrudnia przejazd kierowcom samochodów. Zaznaczył, iż rowerzysta nie płaci żadnych podatków oraz nie ponosi żadnej odpowiedzialności. Kierowca płaci składki ubezpieczeniowe oraz ponosi odpowiedzialność.

Pan Marek Piwowarczyk, Związek Pracodawców Business Centre Club powiedział, że wydaje mu się, iż został popełniony ogromny błąd marketingowy. W przestrzeni publicznej pojawiła się informacja o SCT, która została przyjęta jako likwidacja możliwości wjazdu do miasta. Zaznaczył, iż media przyczyniły się do takiego spojrzenia na ten temat. Dodał, że sposób prowadzenia i niefortunne miejsce otwartych konsultacji, które były źle dostosowane także doprowadziły do problemów. Zapytał ile jest czasu na wprowadzenie SCT.

Pan Stanisław Kracik nawiązał do wypowiedzi Pana Ryszarda Śmiałka. Powiedział, że dyskutowano nad przedłużeniem terminów wprowadzenia w życie SCT. Ostatecznie uznano, iż konsultacje nie mogą trwać zbyt długo od czasu wdrożenia. Zaznaczył, że proces informacyjny zakłócany jest procesem dezinformacyjnym. Powiedział, że kolejnym wyzwaniem będzie temat hałasu generowany m.in. przez transport publiczny.

Pan Ryszard Śmiałek powiedział, że popiera działania SCT. Zaznaczył, iż chciałby, aby miasto było przygotowane na wdrożenie strefy SCT. Podkreślił, że parkingi samochodowe muszą powstawać racjonalnie.

Pan Krzysztof Karcz zapytał czy w przyszłości normy umożliwiające wjazd pojazdów do miasta nie będą podwyższane. Zaznaczył, że jest zwolennikiem stanowienia prawa, które będzie egzekwowane. Na ten moment egzekwowanie strefy SCT będzie znikome. Dodał, iż bez prowadzenia elektronicznego systemu sprawdzania strefy nie będzie ona w żaden sposób szczelna i do wyegzekwowania. Powiedział, że dobrym ruchem jest zmiana obszaru strefy z obszarów aglomeracyjnych do 4 obwodnicy ponieważ ta obwodnica uszczelnia pewne możliwości nieautoryzowanego wjazdu. Zaznaczył, że w projekcie uchwały nie ma wspominanej kwestii przedsiębiorców. Mówi o pojazdach mieszkańców.

Pan Łukasz Franek odpowiedział, że norma euro 4 i euro 6 jest rekomendowana. Nawiązał do prowadzonych kontroli. Powiedział, że jest to temat otwarty natomiast zapisy ustawy muszą być szczelne. Zaznaczał, że za nieuprawniony wjazd do strefy SCT mandat będzie wynosił około 500 złotych. Mandat będzie nakłady przez pracownika Straży Miejskiej.

Pan Michał Akszak-Okińczyc zaznaczył, że następne spotkanie WRDS
w Województwie Małopolskim zaplanowane jest na początek marca br. Podziękował wszystkim Członkom Rady za udział w posiedzeniu.

Opracowanie: Paulina Kołacz-Łenyk, Justyna Kalisz, Departament Nadzoru Właścicielskiego
i Gospodarki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego