

Protokół

Posiedzenie Zespołu ds. rozwoju dialogu społecznego WRDS WD,

21 lipca 2016 r., godz. 12.00,

Sala nr 418 Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego, Wybrzeże Słowackiego 12-14, Wrocław.

I. Porządek obrad:

1. Powitanie – **Kazimierz Kimso**, Przewodniczący Zespołu.
2. Zatwierdzenie protokołu z poprzedniego posiedzenia z dnia 7 kwietnia 2016 r. – **Kazimierz Kimso** i członkowie Zespołu.
3. Sytuacja pracowników Przewozów Regionalnych sp. z o.o. Oddział Dolnośląski w kontekście restrukturyzacji spółki – **Janusz Berkowski**, Dyrektor PR Oddział Dolnośląski, **Wiesław Natanek**, Przewodniczący NSZZ Solidarność w Przewozach Regionalnych, **Anita Kraśnicka**, Członek Zarządu Głównego Związków Zawodowych Pracowników PKP.
4. Dyskusja.
5. Wolne wnioski.
6. Ustalenie terminu i tematyki następnego posiedzenia Zespołu.
7. Zakończenie posiedzenia.

II. Lista obecności:

1. Kazimierz Kimso, Przewodniczący Zespołu, NSZZ Solidarność
2. Bogusław Jurgielewicz, NSZZ Solidarność
3. Andrzej Otręba, OPZZ
4. Bożena Pęsko, OPZZ
5. Anita Kraśnika, FZZ
6. Tomasz Kuydowicz, Pracodawcy RP
7. Barbara Pokorny, Pracodawcy RP
8. Wanda Fok, DIRz we Wrocławiu
9. Cezary Rutka, BCC
10. Jan Wasilewski, BCC
11. Rafał Pilch, UMWD
12. Miłosz Szczurowski, Przedstawiciel Wojewody
13. Wiesław Natanek, gość, Przewodniczący KK NSZZ Solidarność Przewozy Regionalne
14. Robert Bednarek, gość, Wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych
15. Janusz Berkowski, gość, dyrektor Przewozów Regionalnych sp. z o.o. Oddział Dolnośląski

16. Zygmunt Sobolewski, gość, dwutygodnik „Wolna Droga”
17. Jerzy Michalak, gość, Członek Zarządu Województwa Dolnośląskiego
18. Michał Tkaczyszyn, asystent marszałka Michalaka
19. Wojciech Zdanowski, Dyrektor Departamentu Infrastruktury UMWD
20. Marian Radoła, członek WRDS WD, FZZ

III. Treść wystąpień:

1. Posiedzenie rozpoczął **Kazimierz Kimso**, Przewodniczący Zespołu, który powitał gości posiedzenia – przedstawiciele organizacji związkowych i dyrekcji Przewozów Regionalnych, a także członków Zespołu oraz marszałka Jerzego Michalaka i dyrektora Zdanowskiego. Powiedział, że zespół spotyka się w tej sprawie po raz drugi, w poprzednim spotkaniu nie uczestniczyli przedstawiciele marszałka. Poprosił o głos Anitę Kraśnicką, wnioskodawcę tematu.
2. **Anita Kraśnicka** powiedziała, że Przewozy Regionalne są zakładem, w którym zatrudnieni są pracownicy z długoletnim stażem i doświadczeniem w transporcie kolejowym. Od 2008 roku zatrudnienie w firmie zmniejszyło się o 60 procent. Obecnie jest zatrudnionych ok. 500 osób. Pracownicy odchodzą w ramach dobrowolnych odejść. Sytuacja ta wynika z tego, że w 2008 roku została powołana spółka Koleje Dolnośląskie, która, zdaniem Anity Kraśnickiej, odbiera zamówienia na przewozy spółce PR. Właścicielem KD jest UMWD, a w PR jest tylko udziałowcem. Umowa na najważniejsze przewozy dla PR jest zawarta tylko do końca 2016 roku. W związku z tym została zablokowana tzw. perspektywa rozwoju. Firma obecnie została oddłużona, zyskała nowego współwłaściciela – Agencję Rozwoju Przemysłu, która wyłożyła 1,5 mln zł. Dzięki temu powstał plan dobrowolnych odejść, z którego mogą korzystać niektórzy pracownicy. Obecnie pracodawca nie może zadeklarować, jak będzie wyglądała przyszłość firmy. W związku z tą sytuacją powstają napięcia społeczne. Głównym problemem firmy jest to, że pan Marszałek twierdząc, że nie poradzi sobie z przewozami kolejowymi na Dolnym Śląsku bez PR, a jednocześnie nie podpisuje z firmą długoletnich umów. Natomiast z własną spółką ma podpisaną umowę do 2020 roku. Dodała, że wyniki PR wskazują, że skutecznie się restrukturyzuje, gdyż maleje liczba pracowników, a jednocześnie wzrasta efektywność pracy, co przynosi zyski. Ma coraz nowocześniejszy tabor. Dodała, że jeśli PR zostaną zlikwidowane, to KD nie sprostają realizacji przewozów kolejowych na Dolnym Śląsku. **Janusz Berkowski** objaśnił obecną sytuacją spółki. W lutym br. spółka została zaproszona do negocjacji na temat umowy 3-letniej. UMWD otworzył możliwość współpracy na ten rok, na lata 2017-2019. Zdefiniował przybliżone wartości pracy eksploatacyjnej i pod te przybliżone wartości została podjęta próba zdefiniowania potrzeb zatrudnieniowych. Miernikiem jest liczba kilometrów realizowana przez jeden pociąg realizując zadania przewozowe. Na rok przyszły UMWD przewiduje realizację na 3,5 mln pociągokilometrów. Na następne 2 lata po 2,8 mln pociągokilometrów. I pod ten poziom zostały ustalone potrzeby zatrudnieniowe i program dobrowolnych odejść został tak skonstruowany, żeby umożliwić odejście takiej liczby pracowników, żeby zadania na te 2,8 mln pk mogły być zrealizowane. Jednakże pracownicy nie mają pewności co do zatrudnienia po roku 2018. Według umów, które obecnie mają podpisane PR z UMWD na przewozy praca jest zapewniona do 2019 roku. Natomiast, co będzie dalej, nie wiadomo, bo nie ma na

razie zdefiniowanego zapotrzebowania ze strony urzędu. Z punktu widzenia pracodawcy taka sytuacja jest zła, gdyż odchodzą najlepsi pracownicy. Potencjał PR konstruowany w planie dobrowolnych odejść może się załamać z powodu niezaplanowanych odejść z pracy. Trudno przewidzieć, czy ilość pracy eksploatacyjnej będzie kontynuowana przez urząd w następnych latach. Dodał, że zmniejszając wielkość zatrudnienia (obecnie 527 osób), przewiduje się do końca przyszłego roku zatrudnienie spadnie o około 100 osób, co umożliwi wejście w rok 2018 z optymalnym poziomem zatrudnienia. Poprawiana jest też wydajność – niższe koszty jednostkowe na realizowaną pracę eksploatacyjną, stabilne utrzymywanie przychodów na jednostkę pracy ekspl., wzrost liczby pasażerów na j.p.ekspl. Najbardziej istotny miernik, który pokazuje wzrost efektywności to jest ilość wypracowanej pracy ekspl. przeliczona na jednego pracownika. Janusz Berkowski podkreślił, że praca nad wzrostem efektywności pracy w PR jest także odpowiedzią na oczekiwania właściciela przewozów. W ostatnim okresie 5-letnim wielkość rekompensaty otrzymywanej z UMWD nigdy nie była wyższa w stosunku do tego, co zapisano i zaplanowano w umowie. Jeżeli w umowie zapisano płace na poziomie np. 100 mln zł, to po zamknięciu roku na skutek działań optymalizujących koszty, nigdy PR nie wnosiła o zwiększenie tej kwoty. To jest dowód, że PR starają się pracować coraz lepiej, żeby wypracowywać dobrą pozycję wyjściową na kolejne lata. Wyjaśnił iż obecnie negocjacje z UMWD są na etapie: PR złożyły ofertę, która jest analizowana. Po wstępnych analizach dyrektor ofertę poprawił. Przed stronami kolejna tura spotkań. Obecnie PR odpowiadają na pytania UMWD i dyr. Ma nadzieję, że w ciągu miesiąc czy dwóch będziemy na finiszu rozmów i będziemy mówić o zawarciu umowy na lata 2017-2019. Anita Kraśnicka dodała, że problemem jest nierówne traktowanie spółek. PR mają umowy do 2019 roku, a KD – do 2022 roku, gdyż zaciągnęły kredyt na zakup taboru. Warunkiem uzyskania kredytu było zawarcie długoterminowej umowy na przewozy. Zdaniem Kraśnickiej, PR podpisania takiej umowy się odmawia. Dodała, że Polskie Linie Kolejowe, właściciel linii kolejowych, do 9 września potrzebują zawartych umów na przewozy z UMWD, żeby mogły wyznaczyć trasy pociągów na rok 2016/2017. To jest główny problem, bo jeśli tych umów spółka PR nie przedstawi PLK, to pociągi, które w tej chwili kursują, zostaną wykreślone z rozkładów jazdy. A PR mogłyby uruchomić dodatkowe pociągi do regionów słabo skomunikowanych. Wiesław Natanek powiedział, że na Dolnym Śląsku między PR a UMWD nie ma żadnego dialogu od roku 2008, od momentu powołania spółki Kolej Dolnośląskie. Zarzucił urzędowi nierówne traktowanie obu spółek. Przykład: zamknięcie linii do Drezna z Wrocławia, które realizowały PR. Ponownie otwarcie – obsługa przez KD. PR realizują niedochodowe przewozy, których nie biorą KD. Nie żądają niczego więcej, tylko równego traktowania.

3. Przewodniczący Kimso poprosił marszałka Michalaka o ustosunkowanie się do wypowiedzi. Jerzy Michalak powiedział, że podstawowym obowiązkiem władz publicznych jest zapewnienie pracownikom Dolnego Śląska równego dostępu do pracy. Ta praca na terenie województwa jest rozłożona nierówno, duże metropolie mają tej pracy sporo, stąd poziom bezrobocia jest znikomy i są miejsca o bardzo wysokim stopniu bezrobocia. Dlatego już rok wcześniej UMWD przedstawił rozkłady jazdy na głównych kierunkach aglomeracyjnych, dowożących ludzi do miejsc pracy. Większa liczba pociągów niż wcześniej. Jest więcej połączeń z miejsc, gdzie nie ma pracy do miejsc, gdzie praca jest. Linia do Legnicy – zwiększono z 19 do 24 par pociągów. Jeśli chodzi o pracowników, to spółka KD zatrudnia 550 osób, tak więc jedna i druga spółka powinna funkcjonować tak, aby zapewnić funkcjonowanie. Powiedział, że urząd jest także nierówno traktowany przez spółki. PR starały się

ręko ma poprzedniego zarządu narzucić urzędowi taki model restrukturyzacji spółki, który opierałby się na zaciągnięciu kredytu w województwie. To sam. doln. wraz z innymi samorządami miałby zaciągnąć kredyt na restrukturyzację długów spółki. Ta sytuacja była niezawiniona przez działania ostatniego zarządu, ale wynikała z zaszłości. Jerzy Michalak podkreślił, że KD uzgadniają z samorządem sposób rozwoju spółki, dostosowują swój model rozwoju, zakupy inwestycyjne, kierunki działań. Natomiast spółka PR zupełnie w tym obszarze pomija partnera z samorządu. Urząd może tylko zakupić część pracy zaproponowanej przez PR albo od tego odstąpić. Podkreślił, że elementem dbania o pracowników jest wypracowanie takiej stawki, która zostałaby przedstawiona przez jednego i drugiego przewoźnika, aby środki publiczne, którymi dysponuje samorząd w ramach budżetu Dolnego Śląska były wystarczające na pokrycie deficytu, który powstaje w rozliczeniu kosztów prowadzenia przewozów. W tym kontekście podkreślił, że rzeczywiście stawka proponowana przez PR w ostatnim czasie została wyraźnie zmniejszona, ale jednak nadal jest wyższa od tej, którą proponują KD. Koszt działalności PR – 26,50 PLN, KD – ok. 22.00 PLN. O ok. 4,5 PLN koszty PR są wyższe od kosztów KD. PR się restrukturyzują, wszedł nowy właściciel – Agencja Rozwoju Przemysłu, która jest obecnie de facto właścicielem PR. ARP właściwie obecnie decyduje o kierunkach rozwoju spółki PR. Jerzy Michalak powiedział, że rozumie oczekiwania PR co do zawarcia umowy długoterminowej z samorządem na przewozy regionalne. W odpowiedzi na te oczekiwania zarząd woj. przedstawił dyrektorowi PR przewidywalną pracę przewozową, na którą będzie zapotrzebowanie na lata 2017-2019. Dziś jednak zarząd nie jest w stanie zagwarantować, czy po 2019 roku będzie potrzebne tej wielkości zapotrzebowanie. M.in. także dlatego, że o ile KD przedstawiły ścieżkę rozwoju, natomiast PR – nie. W tym kontekście pozytywnie ocenił spotkanie z nowym prezesem PR, któremu zadeklarował dalszą współpracę. Będzie zwiększona praca przewozowa i zwiększenie ilości linii kolejowych. Zarząd podjął decyzję o przywróceniu i zrewitalizowaniu części linii, toczą się w tej sprawie rozmowy z PLK. Ilość pracy przewozowej będzie na Dolnym Śląsku rosła. W związku z tym jest miejsce dla jednej i dla drugiej spółki na Dolnym Śląsku, jeśli będą oczywiście spełniać odpowiedni standard. PR – jak zadeklarował nowy prezes – nadal będzie się restrukturyzowały i unowocześniały. Marszałek Michalak dodał, że istnieją też plany wspólnych działań np. wspólnej budowy spółek przewozowych, bazy remontowej taboru na Dolnym Śląsku. Jeśli chodzi o plan rozwoju sieci kolejowych na Dolnym Śląsku – w RPO są zarezerwowane środki w kwocie 275 mln PLN na linie kolejowe. Przedstawiono PLK linie do renowacji na trasach: Jelenia Góra-Zgorzelec, Legnica-Kamieniec Ząbkowicki, Wrocław-Sobótka-Świdnica, Jelcz-Laskowice-Wrocław. Uzupełniana jest sieć kolei aglomeracyjnej i połączenie południa regionu i z północy na południe. Jednocześnie PLK dysponują kwotą 11 mld PLN na wszystkie swoje działania remontowe i rewitalizacyjne. PLK nie będą w stanie samodzielnie wykorzystać tych pieniędzy, więc zarząd województwa będzie gotowy do tego, aby część tych pieniędzy wykorzystać na Dolnym Śląsku. Ambicją zarządu jest przywrócenie sieci kolejowej na Dolnym Śląsku, która jeszcze całkiem sprawnie funkcjonowała w latach 80-tych. Pracy nie zabraknie dla PR i KD. Podkreślił jednak, że obowiązkiem samorządu jest dbanie o wszystkich mieszkańców Dolnego Śląska, a nie tylko pracowników jednej lub drugiej spółki. Dlatego jeśli zarząd otrzyma od PR odpowiednią ofertę, to zostanie podpisana umowa długoterminowa. Wojciech Zdanowski dodał, że w 2007 roku na Dolnym Śląsku było 5,7 pociągokilometrów, w roku 2016 zarząd zakontaktował u obu przewoźników 9, 5 mln pociągokilometrów, tj. 2/3 więcej niż w poprzedniej dekadzie. W 2011 roku – liczba pasażerów – 10 mln,

obecnie – ponad 16 mln. Wszelkie działania są skierowane na zwiększenie dostępności transportu kolejowego. Jeśli chodzi o kwestie pracownicze, to dyr. Zdanowski dodał, że obecnie w PR pracuje 550 osób, w KD – ponad 400 pracowników. PR i KD nie są jedynymi pracodawcami branży kolejowej na Dolnym Śląsku. Intensywnie rozwija się też spółka Intercity, a także przewozy towarowe. U tych obu przewoźników także jest praca dla kolejarzy. Jeśli chodzi o konkurencyjność, to należy podkreślić, że celem działań restrukturyzacyjnych jest obniżenie stawki, aby można było zwiększyć liczbę przewozów. Podkreślił, że jeżeli zarząd otrzyma od PR bardzo konkretną ofertę zawierającą także plany inwestycyjne, to zarząd chętnie zawrze wieloletnią umowę. Dotychczas ze strony PR takie oferty nie otrzymał. Oferta cenowa z zeszłego roku była znacznie droższa niż przedstawiła spółka KD i nie zawierała żadnych konkretnych propozycji rozwoju taboru.

4. **Kazimierz Kimso** spytał, kto ustala cenę przewozu. Dyr. **Berkowski** opowiedział, że prezes PR. Wiesław Natanek powiedział, że KD (zatrudnienie w 2015 roku na poziomie 550 osób) przewiozły 5 mln 100 tys. pasażerów, a PR (zatrudnienie 580 osób) przewiozły 10 mln 680 pasażerów. To świadczy, że Sp. PR obniża koszty. Dodatkowo PR opuszczają linie dochodowe, jeśli chodzi o liczbę pasażerów, w to miejsce wchodzi KD. Linia do Jelcza Laskowic – przejęły KD, do Legnicy – KD. Lepszy tabor, nowszy, ale PR miały pracowników w Węglińcu, Kłodzku, we wszystkich tych miastach, gdzie jest wysokie bezrobocie. PR musiały tych ludzi zwolnić, większość z nich nie znalazła zatrudnienia w firmach kolejowych. To jest główny problem. Zarzucił urzędowi złe podejście do spółki PR. Przypomniał o pikietach, manifestacjach. Rozmowy tylko o zmniejszaniu kosztów. Umowa na rok 2016 była podpisana w styczniu 2016. Zarzucił podpisywanie umów na pół roku, trzymanie w niepewności. Średnia pensja w PR wynosi 4 tys. PLN brutto. Dyr. **Berkowski** uzupełnił, że są jednak spore dysproporcje, najlepiej zarabiająca grupą są maszyniści. **Barbara Pokorny** powiedziała, że jeśli strony rozmawiają o kosztach, to warto byłoby pokazać, co się na nie składa. Bo jeśli pan Marszałek mówi, że należy obniżyć koszty, to warto byłoby wiedzieć, jakie koszty i wtedy można byłoby znaleźć nie porozumienia. **Anita Kraśnicka** powiedziała, że POR nie mają wglądu w to, jak te koszty wyglądają po stronie KD. Bo oferowana przez KD stawka jest niższa od PR, ale czy tak jest faktycznie? Nie ma wytycznych co do tego, z jakich kosztów PR musiałyby zejść. Bogusław Jurgielewicz powiedział, że rolą zespołu nie jest analizowanie sytuacji w poszczególnych spółkach. Przypomniał, że na ostatnim spotkaniu padły sugestie, że nie wiadomo, jakie plany w stosunku do PR ma UMWD po 2016 roku. Dziś pojawiła się deklaracja marszałka, że umowy będą zawarte do końca 2019 roku. Przy planach rozwoju przewozów na Dolnym Śląsku, zdaniem Jurgielewicz, można dziś nawiązać nie porozumienia przy udziale strony społecznej. Jerzy Michalak sprostował wypowiedź Wiesława Natanka, że KD obecnie zatrudniają 450 pracowników i wykonują przewozy na 5,4 mln pasażerów. Natomiast PR to jest 520 pracowników – przewóz 3,8 pociągokilometrów. Natanek- ale 10 mln 600 tys. podróży. Michalak – to oznacza, że PR ma bardzo dobre linie. Niektóre linie zostały przejęte przez KD, ale jednocześnie KD prowadzą przewozy wszędzie tam, gdzie PR ze względu na brak taboru nie są w stanie przeprowadzić tych przewozów. KD mają też linie deficytowe. O tym też trzeba pamiętać. Podkreślił, że KD mniejszą liczbą pracowników wykonują około 25 proc. więcej przewozów niż PR. Wiesław Natanek powiedział, że w 2007 roku poprzedni Zarząd Województwa powołując KD zadeklarował, że spółka ta będzie realizowała swoje zadania na liniach, z których zrezygnują PR. KD się rozwinęły i stworzyły konkurencję, ale o to Wiesław Natanek nie ma pretensji, tylko o brak równego traktowania. KD wykorzystując swoją pozycję,

wybiórczo wybiera sobie linie, np. linia do Poznania. KD wchodzi na linie zmodernizowane. Jerzy Michalak powiedział, że była też propozycja połączenia spółek i przejścia wszystkich pracowników, ale obecnie prezes PR wykluczył taką możliwość. Kazimierz Kimso spytał, czy istnieje taka możliwość, żeby stworzyć wspólny plan działania, w którym będą uwzględnienia wszystkie interesy: podróżnych i dwóch podmiotów. Czy jest możliwe takie porozumienie do końca 2020 roku, żeby móc sensownie inwestować i planować. Jerzy Michalak powiedział, że urząd podpisze umowę do końca 2019 roku, natomiast poziom zamawianych usług w obu spółkach będzie wynikać z dwóch czynników: 1. Jak będzie wyglądała restrukturyzacja PR, ile i jakich będzie zakupionych nowych pociągów, jak będzie się rozkładała praca w PR. 2. Jak będzie wzrastać zapotrzebowanie na pracę przewozową w związku z prowadzonymi przez UMWD wspólnie z PLK modernizacjami linii kolejowych. To się w ciągu tych trzech lat będzie klarować. W ciągu 3 lat województwo będzie potrzebować 3 mln pociągokilometrów. Kazimierz Kimso spytał, czy istnieje możliwość uzyskania deklaracji ze strony zarządu województwa, że pracownicy, którzy będą odchodzić z PR znajdują zatrudnienie w KD. Jerzy Michalak powiedział, że taka akcja była przeprowadzona i zgłosił się jeden pracownik. Kazimierz Kimso dodał, że chciałby, aby padała taka deklaracja. Jerzy Michalak zadeklarował, że jeżeli o pracę w KD będą się starały dwie osoby, to zostanie wybrany pracownik PR pod warunkiem, że kompetencje tych osób będą na takim samym poziomie. Wojciech Zdanowski dodał, że taka możliwość już istnieje, natomiast trudno powiedzieć, dlaczego pracownicy PR z tego nie korzystają. Anita Kraśnicka powiedziała, że nie ma tu konkurencji rynkowej, bo wtedy należałoby przeprowadzać przetargi na przewozy. W przypadku KD wygląda to tak, że zamawia ona trasę, mówiąc jednocześnie, że PR musi zrezygnować z jej obsługi. Zwróciła uwagę też na to, że jest część pracowników 50+, którzy pracują na kolei od 15 roku życia i nie wiadomo, czy inne spółki kolejowe będą chciały ich zatrudnić, czy też będą się musieli przekwalifikować, a to nie jest łatwe. Barbara Pokorny powiedziała, że wszyscy są w takiej samej sytuacji i dziś na rynku pracy trzeba się przekwalifikowywać. Kazimierz Kimso podsumowując dyskusję, powiedział, że na tym spotkaniu członkowie zespołu nie będą zajmować się szczegółami negocjacji. Jeżeli Urząd Marszałkowski postawiłby takie warunki, które byłyby niemożliwe do spełnienia przez PR, to wtedy pojawiłby się problem. Natomiast obecnie trwają negocjacje. Andrzej Otręba powiedział, że Marszałek zadeklarował możliwość podpisania umowy na 3 lata, bo sytuacja na rynku przewozowym może się zmienić. Spytał stronę związkową, czy wobec deklaracji marszałka o umowie na 3 lata i możliwości przejścia pracowników PR do KD, strona związkowa jest usatysfakcjonowana. Nie można wchodzić w szczegóły co do negocjacji. Należy przyjąć, że jednak nie można przyjąć dłuższej perspektywy. Marian Radola nawiązał do procentowego udziału PR w przewozach na Dolnym Śląsku. Dodał, iż z roku na rok udział procentowy PR w stosunku do KD maleje. Zarzucił nierówne traktowanie obu partnerów przez UMWD – także w odniesieniu do promocji i szkoleń. KD, jego zdaniem, są zdecydowanie promowane przez UMWD. Jerzy Michalak powiedział, proporcja pomiędzy ilością pociągokilometrów obsługiwanych przez przewoźnika jest funkcją ceny. Jeśli tańsze byłyby PR, to ta proporcja wyglądałaby odwrotnie. Teraz jest 60 proc. do 40 proc. na korzyść KD. Gdyby PR były tańsze, byłoby odwrotnie. Jeśli natomiast chodzi o szkolenia, to KD z własnych środków nawiązały współpracę z Technikum w Legnicy i to KD będą szkolić swoich przyszłych pracowników, bo brakuje np. maszynistów.

5. Podsumowując, **Kazimierz Kimso** spytał, czy jest możliwe określenie terminu zakończenia negocjacji. Jerzy Michalak odpowiedział, że termin wskazany przez

stronę PR (do 9 września PLK wyznaczyło termin przewoźnikom na określenie obsługiwanych tras) nie do końca musi być sztywny, bo z doświadczenia wynika, że po tym czasie można nadal negocjować z PLK przebieg tras. Po raz kolejny zadeklarował, że urząd podpisze z PR umowę 3-letnią, ale wszystko w ramach możliwości budżetowych samorządu. Kazimierz Kimso powiedział, że takim czasem orientacyjnym będzie wrzesień. Jeśli będzie zagrożenie, to zostanie wyznaczony kolejny termin spotkania Zespołu. Natomiast jeśli nie będzie zakłóceń w negocjacjach, to strony na bieżąco będą informowały przewodniczącego zespołu o ich postępie. **Kazimierz Kimso** podziękował zebranych za przybycie i wyjaśnienie złożonej sytuacji. Na zakończenie spytał, czy są uwagi do protokołu z poprzedniego spotkania. Nie było uwag, protokół został zatwierdzony. Nie ustalono terminu następnego posiedzenia zespołu.

Protokołowała **Aldona Andrulewicz**
Sekretarz WRDS WD

Zatwierdził **Kazimierz Kimso**
Przewodniczący Zespołu

.....
Data i podpis

.....
Data i podpis