

PROTOKÓŁ NR XII/11
z XII nadzwyczajnej sesji
Sejmiku Województwa Wielkopolskiego
w dniu 24 sierpnia 2011 r.

PROTOKÓŁ NR XII/11
z XII nadzwyczajnej sesji
Sejmiku Województwa Wielkopolskiego
w dniu 24 sierpnia 2011 r.

Obrady XII nadzwyczajnej sesji Sejmiku Województwa Wielkopolskiego odbyły się w dniu 24 sierpnia 2011 r. o godz. 12.00 w sali sesyjnej Wielkopolskiego Urzędu Wojewódzkiego przy al. Niepodległości 18 w Poznaniu.

Ad. 1. Otwarcie. Stwierdzenie quorum.

Obrady otworzył Przewodniczący SWW **Lech Dymarski**, stwierdzając quorum na sali. Ustawowy skład Sejmiku stanowi 39 radnych. W obradach XII sesji SWW wzięło udział 34 radnych według listy obecności, która stanowi załącznik nr 1 do niniejszego protokołu.

W posiedzeniu uczestniczyli także członkowie Zarządu Województwa Wielkopolskiego oraz zaproszeni goście (lista obecności gości posiedzenia stanowi załącznik nr 2).

Przewodniczący SWW **Lech Dymarski** przywitał zebranych oraz zaproszonych gości: pana Mateusza Żmudę, dyrektora Wielkopolskiego Zakładu Przewozów Regionalnych sp. z o. o. w Poznaniu i pana Włodzimierza Wilkanowicza, prezesa Zarządu Koleje Wielkopolskie sp. z o. o.

Ad. 2. Wybór sekretarzy obrad.

Sekretarzami obrad zostali wybrani jednogłośnie: **radna Tatiana Sokołowska i radny Marcin Porzucek.**

Ad. 3. Wystąpienie przedstawicieli wnioskodawców.

Jako pierwszy głos zabrał radny **Zbigniew Czerwiński**, który wyjaśnił, że opozycja wystąpiła z inicjatywą zwołania sesji nadzwyczajnej, w momencie gdy doszło do strajku pracowników spółki Przewozy Regionalne. Odniósł się do przekazu medialnego zaistniałej sytuacji. Zwrócił uwagę, że pracownicy spółki domagali się nie tylko podwyżek ale także zmian w zarządzaniu spółką. Powiedział, że na podstawie analizy dokumentów radni opozycji stwierdzili, że samorząd płaci radykalnie więcej w stosunku do udziałów, które posiada w ww. spółce (średnio 40 – 50% więcej niż inne województwa). Podkreślił, że jeżeli spółka ma zbyt płytkie finansowanie, to pozostali udziałowcy powinni dotować spółkę w takim samym stopniu jak Samorząd Województwa Wielkopolskiego. Zaznaczył, że pozwoliłoby to nie tylko na regulacje płacowe w Przewozach Regionalnych ale także na spłatę pozostałych zobowiązań. Ponadto zwrócił uwagę, że od II kadencji samorząd konsekwentnie zwiększał prace eksploatacyjną, był i nadal jest liderem jeżeli chodzi o inwestycje w infrastrukturę. Przypomniał, że województwo wielkopolskie było jednym z pierwszych województw, które rozpoczęło inwestycje w tabor lekki celem zmniejszenia kosztów funkcjonowania tej spółki. Wspomniał również o trwającej właśnie modernizacji dwóch linii regionalnych, tj. w kierunku Wolsztyna i Wągrowca. Podkreślił, że Wielkopolska jest również liderem jeżeli chodzi o zakupy nowoczesnego taboru i w tym kontekście odniósł się do kwestii przetargu na zakup tzw. Elfów. W związku z powyższym radni opozycji uznali, że strajk na terenie województwa wielkopolskiego uderza przede wszystkim w Wielkopolan, zważywszy, że samorząd ponosi nieproporcjonalnie wysokie koszty funkcjonowania spółki Przewozy Regionalne. Radny powiedział, że Wielkopolska jest płatnikiem netto, de facto całkowicie odsuniętym od wpływu na zarządzanie tą spółką. Kontynuując, odniósł się do struktury Przewozów Regionalnych. Zwrócił uwagę, że przez wiele lat kolejnictwo było niedoinwestowane. Podkreślił również, że na wielu liniach prędkości przewozowe są radykalnie niższe niż były 20 lat temu. W tym kontekście powiedział o szukaniu przez pasażerów innych możliwości komunikacyjnych. Stwierdził, że powoduje to zmniejszenie się potoku podróżnych. W związku z tym podkreślił konieczność zmiany nastawienia władz państwa i samorządu województwa do kwestii inwestycji w infrastrukturę kolejową. Nakreślił sprawę modernizacji linii kolejowych w związku z zakupem nowoczesnego taboru – tzw. Elfów. Zaznaczył, że podstawowym parametrem, który powinien zachęcić mieszkańców Wielkopolski do jeżdżenia komunikacją szynową ma być szybkość i pewność tej

komunikacji. To wskazuje na konieczności apelowania do Ministra Infrastruktury o zwiększenie środków na modernizację infrastruktury kolejowej. Jednocześnie odniósł się do kwestii rozmów z PLK w sprawie odpowiedniej ceny dla komunikacji zbiorowej, w związku z poczynionymi przez Województwo Wielkopolskie inwestycjami. Zwrócił również uwagę na modernizację linii w kierunku Piły i powiedział o budowie obwodnicy, co spowoduje, że komunikacja samochodowa będzie radykalnie szybsza w porównaniu z tym, co może zaoferować przewoźnik szynowy. Poza tym radny wskazał na problemy związane z zarządzaniem spółką i powiedział, że Zarząd Województwa Wielkopolskiego powinien wystąpić z propozycją podzielenie spółki na kilka kompanii obejmujących obszar na którym występuje największy potok podróżnych. Dla Wielkopolski mogłaby to być kompania zachodnia bądź północno – zachodnia, obejmująca na pewno trzy województwa: dolnośląskie, lubuskie, wielkopolskie i być może zachodnio – pomorskie. W tym kontekście odniósł się do spółki Koleje Wielkopolskie. Powiedział o przygotowaniu harmonogramu przejścia pracy eksploatacyjnej przez tą spółkę na terenie województwa wielkopolskiego. Podniósł także problem związany z brakiem odpowiedniej kadry i powiedział o konieczności forsownego programu szkoleń nowych pracowników kluczowych czyli drużyn konduktorskich i maszynistów. Zwrócił również uwagę na istotę zachowania odpowiednich rygorów bezpieczeństwa. Odniósł się także do zgromadzenia wspólników i powiedział, że wydaje się, że błędem było, iż przedstawiciel Samorządu Województwa Wielkopolskiego głosował „za” udzieleniem absolutorium zarządowi spółki i nie wniósł zastrzeżeń względem ich dalszego zarządzania. Poinformował, że Komisja Gospodarki Planowania Przestrzennego i Infrastruktury Technicznej poprosiła o ekspertyzę prawną dotyczącą późniejszych skutków prawnych dla budżetu województwa, zwłaszcza w kontekście odpowiedzialności za długi przewoźnika. Stwierdził, że gdyby w dniu dzisiejszym, po wysłuchaniu przedstawicieli przewoźników, udało się uchwalić stanowisko Sejmiku, byłby to istotny głos w dyskusji na temat Przewozów Regionalnych.

Następnie głos zabrał radny **Waldemar Witkowski**, odnosząc się na wstępie do rządu Premiera Jerzego Buzka, który zdecydował o podziale Polskich Kolei Państwowych. Stwierdził, iż było to nie do końca przemyślane działanie, ponieważ na skutek ww. decyzji organizacja funkcjonowania kolei nie poprawiła się lecz wzrosły koszty funkcjonowania tego przedsiębiorstwa. Zaznaczył, że związkowcy twierdzą, iż w wyniku tej decyzji przybyło ponad 500 etatów jeżeli chodzi o zarząd i rady nadzorcze.

Powiedział, że chyba wszyscy w dniu dzisiejszym zgadzają się, że przejście niespełna 10%

udziałów spółki Przewozy Regionalne było błędną decyzją. Podkreślił, że Ministerstwo Infrastruktury przyznało się na forum Sejmu, że źle postąpiono przekazując samorządom województw zadłużoną spółkę. Przypomniał, że Klub Lewica jako jedyny sugerował pozbycie się udziałów spółki, na którą samorząd nie miał żadnego wpływu, poza tym że prezesem została osoba związana z PSL. Zwrócił uwagę na uzasadnienie, iż z roku na rok spółka odnotowuje coraz mniejsze straty i w tym kontekście wskazał na zaniechanie dbałości o tabor, co powoduje, iż wartość pojazdów jest coraz niższa. Powiedział, że spółka nie chce tworzyć kosztów i nie przeprowadza remontów oraz przeglądów. W związku z powyższym odniósł się do sprawy zakupu nowego taboru, tzw. Elfów. Poza tym podkreślił konieczność dbania o pracowników, a w szczególności o pracowników technicznych. Zaznaczył, że wina za brak podwyżek od trzech lat, spoczywa na zarządzie spółki w Warszawie. Stwierdził, że właściciel jest winny pośrednio i odniósł się do kwestii uprawnienia przedstawiciela Zarządu Województwa Wielkopolskiego w spółce do głosowania „za” udzieleniem absolutorium zarządowi spółki. Ponadto poinformował, że związkowcy przekazują informacje na temat złej sytuacji w spółce, spowodowanej kosztami generowanymi nadmiernym zatrudnieniem w administracji poznańskiego oddziału Przewozów Regionalnych. Powiedział o przystąpieniu do procedury zbycia udziałów w ww. spółce i podjęciu próby przekonania pozostałych współwłaścicieli do utworzenia spółki, która obejmie część Polski. W tym kontekście wskazał na spółkę Koleje Wielkopolskie. Stwierdził, że Sejmik powinien zaapelować do Ministra Infrastruktury i Premiera o zrekompensowanie strat i zadłużeń powstałych na skutek przejęcia tej spółki przez samorządy województw. Poza tym radny podkreślił konieczność ułatwienia maszynistom zdobywanie kwalifikacji. Poinformował, że Klub SLD uważa, iż należy uznać postulaty płacowe pracowników spółki Przewozy Regionalne, jeżeli chodzi o oddział poznański, ponieważ są oni pokrzywdzeni w stosunku do innych regionów. Apelowal także do Marszałka, by w radzie nadzorczej spółki Koleje Wielkopolskie zasiedli fachowcy, celem dobrego nadzoru jej działalności. Na koniec radny odniósł się do przygotowanego apelu. Przypomniał, że inicjatywa powstała w związku z planowanym strajkiem. Wyjaśnił, że Klub SLD nie podpisał się pod przedłożonym projektem, ponieważ uważa, że zachowania pracowników są godne, a nie niegodne jak to zostało zapisane. W związku z tym zaproponował ponowną redakcję tekstu, ponieważ w przeciwnym razie członkowie Klubu SLD będą głosowali „przeciw” pomimo, iż zgadzają się z częścią postulatów

Ad. 4. Debata z udziałem przedstawicieli spółek: Przewozy Regionalne sp. z o. o., Koleje Wielkopolskie sp. z o. o.

Pan **Mateusz Żmuda**, dyrektor Wielkopolskiego Zakładu Przewozów Regionalnych Sp. z o. o. w Poznaniu, przedstawił prezentację. Zwrócił uwagę na:

- ilość pociągów w rozkładzie jazdy,
- pracę eksploatacyjną w latach 2009 – 2011,
- koszty,
- wynik finansowy,
- pokrycie kosztów przychodami,
- wskaźnik efektywności działania,
- redukcję zatrudnienia – ponad 3 tys. etatów,
- zawarte ugody i porozumienia,
- poprawę sytuacji majątkowej spółki,
- udział PR Poznań w kosztach,
- udział PR Poznań w przychodach,
- udział PR Poznań w dotacji,
- koszt 1 poc/km,
- przychód na 1 poc/km,
- dotację samorządową do 1 poc/km,
- przewozy realizowane w Województwie Wielkopolskim,
- ofertę taryfową,
- WZPR po roku restrukturyzacji,
- restrukturyzację zatrudnienia w WZPR,
- przychody,
- parametry umowy.

Pan **Włodzimierz Wilkanowicz**, Prezes Zarządu Koleje Wielkopolskie Sp. z o. o., przypomniał okoliczności powstania spółki Koleje Wielkopolskie i przedstawił przygotowania do pracy przewozowej spółki. Powiedział, że zakładano, iż w pierwszej fazie spółka podejmie działalność eksploatacyjną na liniach niezelektryfikowanych, jednak czasowe przesunięcie remontu linii spowodowało, że praca operacyjna spółki została mocno ograniczona. W tej chwili spółka wykonuje pracę ok. pół mln poc/km. Ponadto Koleje Wielkopolskie podjęły szereg działań związanych z przygotowaniem odpowiedniej ilości kadr. Ze względu na ograniczenia czasowe i z powodu kwestii ekonomicznych działalność spółki została oparta na współpracy ze spółką Przewozy Regionalne. Koleje Wielkopolskie oparły się na możliwości zamówienia w ww. spółce usługi dot. maszynistów w związku z brakiem tej grupy pracowników na rynku. Zwrócił uwagę, że koszt pracy maszynisty, jak również drużyn konduktorskich jest stosunkowo wysoki w bezpośrednim odniesieniu do wynagrodzenia tych pracowników. Zaznaczył jednak, że Koleje Wielkopolskie nie musiały ponosić kosztów budowy całej związanej z tym infrastruktury. Wyjaśnił, że w czasie wykonywanej wspólnie z PR działalności, KW budują własny system jeżeli chodzi o działalność operacyjną spółki. W tym kontekście powiedział o realizacji podstawowego oprzyrządowania działalności ww. podmiotu, tzn. budowie systemu sprzedaży. Poza tym poinformował, że spółka KW podjęła szereg kroków związanych z pozyskaniem i wykształceniem kadr związanych z wykonywaniem przewozów. Ponadto Prezes zwrócił uwagę na brak regulacji prawnych dotyczących maszynistów, co powoduje, że teoretycznie można rozpocząć cykl szkolenia tej grupy zawodowej na tzw. licencję. Powiedział o certyfikowanym ośrodku we Wrocławiu, który może zająć się takim szkoleniem. Przekazał, że spółka nawiązała współpracę z tym ośrodkiem i w najbliższym czasie zostanie podjęta próba skierowania odpowiedniej grupy maszynistów na pierwszy cykl szkolenia. Wyjaśnił jednocześnie, że zakłada sfinansowanie tego szkolenia ze środków powiatowych urzędów pracy. W tym kontekście poinformował także, że spółka podjęła współpracę z powiatowym urzędem pracy w zakresie wyszkolenia grupy konduktorów (powiedział o zamiarze wyszkolenia w bieżącym roku grupy około 40 – 50 konduktorów). Zaznaczył, że potrzebni są również kierownicy pociągów, którzy są pozyskiwani z rynku ale ma również nadzieję na ich pozyskanie z nadwyżek zatrudnienia w PR. Jednocześnie wspominał o konieczności zatrudnień w grupie administracyjnej. Stwierdził, że w tej chwili zatrudnienie nie jest adekwatne do sytuacji spółki i do pracy, którą wykonuje. Zwrócił uwagę, że w omawianej działalności niezmiernie ważne jest bezpieczeństwo wykonywanych przewozów. Podkreślił istotę rozwoju i funkcjonowania odpowiednich służb w tym zakresie. Poinformował również, że w spółce nie działają związki

zawodowe. Powiedział, że KW wykonują pracę przewozową, utrzymują tabor dzierżawiony od samorządu województwa i w dużym tempie przygotowują się do rozwinięcia działalności przewozowej (od grudnia br. na nowy rozkład jazdy, zakładają wykonywanie przewozów na liniach w pełni niezelektryfikowanych przy założeniu pracy na poziomie około 2 mln poc/km). Zaznaczył, że problemy z którymi borykają się KW nie są problemami specyficznymi tylko dla tej spółki, ale występują również w innych podmiotach, które wchodzi na rynek np. koleje śląskie i dolnośląskie. Powiedział, że mając świadomość wielu problemów i jednocześnie efektów, jakie może przynieść ścisła współpraca, takowa została nawiązana. Polega ona na cyklicznych spotkaniach zarządów spółek oraz odpowiednich służb, które na bieżąco wymieniają się doświadczeniami, przekazują informacje i wspólnie rozwiązują problemy. Podkreślił, że przygotowanie do szerszej działalności spółki musi oprzeć się o kadre. W tej chwili spółka zatrudnia 5 maszynistów z opcją rozszerzenia tej grupy zawodowej w najbliższym czasie o 3, 4 osoby. Poza tym KW są zobowiązane przygotować systemy zapewniające funkcjonowanie we wszystkich obszarach spółki, jak również zaplecze techniczne. Pan Prezes zwrócił uwagę, że w perspektywie roku na terenie Wielkopolski pojawią się nowe pojazdy, które będzie trzeba gdzieś utrzymywać. Zaznaczył, że spółka podjęła szereg działań mających na celu przygotowanie koncepcji jeżeli chodzi o realizację tego punktu. Od grudnia ww. podmiot zamierza w pełni rozpocząć działalność na liniach niezelektryfikowanych z wykorzystaniem 22 autobusów szynowych.

Radny **Zbigniew Czerwiński** poprosił o przedstawienie informacji na temat poziomu wynagrodzeń poszczególnych grup pracowniczych obu spółek. Zaznaczył, że wystąpienie dyrektora Mateusza Żmudy potwierdziło kilka tez. Stwierdził, że dziwne jest, iż „hurtownik” jakim jest województwo wielkopolskie uzyskuje takie same propozycje cenowe jak „detalista”. Powiedział, że fakt konsekwentnej działalności samorządu od 2003 roku, corocznego zwiększania pracy eksploatacyjnej doprowadził do tego, że obecna kadra może być wykorzystywana w sposób należyty, co w sposób naturalny przekłada się na przychody. W tym kontekście zwrócił uwagę, że województwo wielkopolskie jest liderem i wskazał na udział województwa w spółce. Powiedział o lekceważeniu postulatów samorządu województwa przez zarządzających spółką. Poprosił, by Prezes Włodzimierz Wilkanowicz wyjaśnił, dlaczego nie doszło do uruchomienia pociągów Kolei Wielkopolskich oraz o ewentualne odniesienie się do tej kwestii pan dyrektora Mateusza Żmudy, jako przedstawiciela spółki PR. Podniósł także sprawę katastrofalnego stanu szynobusów i faktu, iż w dalszym ciągu nie wszystkie z ww. pojazdów funkcjonują. W związku z tym zapytał o

stan szynobusów i przyczyny problemów z eksploataowaniem taboru. W tym kontekście powiedział o Elfach. Zapytał, kto będzie administrował taborem samorządu województwa, na jakich zasadach i czy tabor ten zostanie aportowany do spółki KW ?

Radny **Zbigniew Ajchler** zapytał pana dyrektora Mateusza Żmudę o zdanie na temat powołania konkurencyjnej spółki Koleje Wielkopolskie. Ponadto zapytał jak ceny biletów kolejowych w spółce PR mają się do cen innych środków przewozu? Wskazał na dwa źródła przychodów spółek, tj. przychody z działalności operacyjnej i dotacje otrzymywane z Urzędu Marszałkowskiego. W związku z tym zapytał, kto w sposób prawnie do tego umocowany pokrywa straty. Następnie zapytał o proporcje zatrudnienia jeżeli chodzi o administrację i zarząd w stosunku do wykonywanej pracy. Na koniec poprosił o informacje na temat wynagrodzeń maszynistów w obu spółkach.

Wiceprzewodnicząca SWW **Małgorzata Stryjska** zapytała, na jakich trasach niezelektryfikowanych będą funkcjonowały od grudnia pociągi KW, czy będą to trasy Poznań – Wągrowiec, Poznań – Wolsztyn czy także inne. Zapytała również czy na sesję zaproszony został przedstawiciel Zarządu Województwa Wielkopolskiego w spółce Przewozy Regionalne i czy mógłby przedstawić jak wygląda jego działalność i wpływ na to, co dzieje się w PR. Ponadto powiedziała o wyjaśnieniu zarzutów, iż osoba ta głosowała „za” udzieleniem absolutorium zarządowi ww. spółki.

Przewodniczący SWW **Lech Dymarski** powiedział, że zaproszenie zostało wysłane do pani Małgorzaty Kuczewskiej – Łaskiej, Prezesa Przewozów Regionalnych w Warszawie.

Marszałek Województwa Wielkopolskiego **Marek Woźniak** odpowiedział, że przedstawicielem samorządu województwa w spółce jest pan mecenas Mirosław Maniecki, który w chwili obecnej jest na spotkaniu w Warszawie i w związku z tym nie mógłby uczestniczyć w dzisiejszej sesji SWW.

Radny **Jan Grzesiek** powiedział, że jest zaskoczony, że firma osiągająca przychody i doskonałe wyniki (według tego, co przedstawił pan dyrektor Mateusz Żmuda) była ojęta strajkiem. Powiedział, że uważa, iż wina leży po stronie zarządu spółki Przewozy Regionalne i postulował, by ów zarząd zabrał się do pracy. Zwrócił uwagę na niesłuszne obarczanie winą opiekuna – Samorząd Województwa Wielkopolskiego i głoszenie społeczeństwu, że samorząd nie umie rządzić. Podkreślił, że gdyby samorząd województwa miał jakikolwiek wpływ, z pewnością zwolniłby zarząd spółki i podziękował za pracę. W tym kontekście powiedział o gospodarce rynkowej i zarządzaniu menedżerskim. Zwrócił uwagę, że nie wszystkie

dziedziny są zarobkowe (kultura, służba zdrowia), ale usługi kolejarskie powinny zmierzać ku temu, by kierować się kalkulacją. Podkreślił, że koleje, jako dobra firma, powinny przestać radnym bilans. Ponadto zwrócił uwagę, że oczekiwania w sprawie dofinansowania działalności Przewozów Regionalnych ujawniają się zawsze w okresie Świąt Bożego Narodzenia, Świąt Wielkanocnych, w okresie wakacyjnym, ruchu studenckiego i jesienno – zimowym. Zdaniem radnego dzisiejsza debata powinna wywołać refleksje w zarządzie spółki. Odniósł się również do doniesień medialnych i zwrócił uwagę, że zarząd spółki wspominał PR, iż ma pewne propozycje rozwiązań zaistniałej sytuacji. Podkreślił, że rozwiązania, które mają niwelować wewnętrzne problemy spółki powinny być wcielane w życie. Zaznaczył, że nie należy to do obowiązków Sejmiku Województwa Wielkopolskiego. Przypomniał sytuację, gdy środki finansowe zostały przekazane na przyrost administracyjny, a nie na realizację inwestycji czy poprawę sytuacji spółki. W związku z tym radny poprosił o informacje na temat obecnego stanu kadrowego ww. spółki. Stwierdził, że źródła problemów nie należy przerzucać na społeczeństwo ale szukać gdzie indziej. Powiedział, że radni nie dysponują żadnym rankingiem, oceną, wskaźnikami ani też analizą porównawczą funkcjonowania tego podmiotu względem jakiegokolwiek innego. Zaznaczył, że stanowisko Sejmiku wskazuje tylko pewne problematyczne zagadnienia związane z całym tematem kolei. Podkreślił, że Sejmik nie wnosi o konkretne zmiany. Stwierdził, że Komisja Gospodarki Planowania Przestrzennego i Infrastruktury Technicznej powinna mieć możliwość zapoznania się z dokumentami i być może, w skutek tego Sejmik wnioskowałby do ministra nie tylko o zwiększenie inwestycji ale również o zweryfikowanie całego układu funkcjonowania kolei, poczynając od kwestii struktury zarządczej. Radny odniósł się także do dokonania samorządu województwa w zakresie spółki Koleje Wielkopolskie. Powiedział, że nabór maszynistów był w jakiś sposób uwarunkowany – w tym kontekście wskazał na informację Wicemarszałka Wojciecha Jankowiaka na temat braku chętnych pracowników. Powiedział, że działania samorządu okazały się słuszne, a zatrudnieni w spółce PR nie byli nadzorowani przez podmiot gospodarczy. W związku z tym stwierdził, że Zarząd PR powinien zostać zweryfikowany. Wyraził także ubolewanie wobec faktu, iż przedstawiciel samorządu województwa głosował „za” udzieleniem absolutorium zarządowi spółki Przewozy Regionalne.

Radny **Maciej Wiśniewski** poprosił o udzielenie informacji na temat wysokości przychodów uzyskanych przez PR ze sprzedaży biletów w Województwie Wielkopolskim,

wysokości dotacji od samorządu województwa i kosztów związanych z obsługą Województwa Wielkopolskiego. Przypomniał, że zadaniem samorządu jest pokrywanie różnicy pomiędzy kosztami, a przychodami ze sprzedaży biletów. Odniósł się do wypowiedzi radnego Zbigniewa Ajchlera dot. cen biletów. Powiedział, że jeżeli Wielkopolskę jako region będzie stać na to, by dopłacać więcej, to powinno odbyć się to kosztem obniżenia cen za bilety, by mieszkańcy korzystali z tego, że mieszkają w zasobnym Województwie Wielkopolskim.

Radny **Marek Sowa** powiedział, że słyszał, iż KW powstały jako element nacisku na PR po to, by rozmowy samorządu z PR były bardziej owocne. Oznajmił, że wystąpienie prezesa Włodzimierza Wilkanowicza przekonało go, iż KW nie mają racji bytu i w tym kontekście odniósł się do kosztów. Poprosił o informacje na temat kosztów utrzymania zarządu i administracji KW. Ponadto poprosił o informacje na temat zatrudnionych na umowy zlecenie (czy takie zatrudnienie występuje w ww. spółce, ile osób jest zatrudnionych w taki sposób i na jaką sumę). Odniósł się także do kosztu wynajmu lokali na potrzeby spółki KW. Zapytał również dlaczego dopiero teraz podejmowane są rozmowy w sprawie kształcenia maszynistów. Powiedział, że radny Waldemar Witkowski sugerował zniżenie kryteriów szkoleń maszynistów i zaznaczył, że nie zgadza się z tym postulatem, ponieważ obniżenie kryteriów szkolenia maszynistów może prowadzić do bardzo poważnych wypadków.

Pan **Włodzimierz Wilkanowicz**, Prezes Zarządu Koleje Wielkopolskie Sp. z o. o., odpowiedział, że informacja na temat poziomu wynagrodzeń nie jest tajemnicą, jeżeli chodzi o statystykę, natomiast jest niemożliwa do udzielenia w szczegółach, jeżeli chodzi o konkretne osoby. Zapewnił, że radni otrzymają informację na temat wynagrodzeń poszczególnych grup zawodowych. W tym kontekście powiedział o regulaminie wynagradzania w spółce KW i statystyce zawartych umów z konkretnymi grupami zawodowymi i osobami.

Następnie odniósł się do niedawnej sytuacji strajkowej. Powiedział, że spółka podjęła czynności związane z fizycznym uruchomieniem przewozów, jednak ze względu na rygorystyczne przepisy, które regulują obsługę pociągów nie była w stanie zapewnić przejazdów. Z uwagi na ilość maszynistów zatrudnionych w ww. podmiocie możliwa byłaby jedynie częściowa obsługa pociągów jeżdżących tego dnia, pod warunkiem, że uzyskaliby oni odpowiednie dokumenty, tzn. zostaliby uprawnieni do prowadzenia i obsługi pociągów co wiąże się ze znajomością szlaku i autoryzacją na dany pojazd. Prezes poinformował, że spółka KW wystąpiła formalnie do spółki Intercity i Cargo o rozważenie możliwości

wynajęcia taniej usługi przeszkolenia maszynistów i kierowników pociągów. Wyjaśnił, że na skutek różnego rodzaju okoliczności nie doszło do konkretnych czynności, a w ostateczności spółka otrzymała negatywną odpowiedź. Powiedział także o podjętej próbie różnego rodzaju kontaktów zawodowych. Ostatecznie zorganizowana została komunikacja zastępcza i spółka Cargo bardzo dobrze wywiązała się z umowy, tzn. prowadziła pociągi własnymi drużynami trakcyjnymi. Jeżeli chodzi o zapowiadany strajk, pan prezes zaznaczył, że sytuacja nie uległa zmianie. Spółka KW nie jest w stanie przygotować maszynistów w taki sposób, by mogli oni samodzielnie funkcjonować. Ponadto Prezes zwrócił uwagę, że spółka PR świadczy KW usługi w zakresie sprzedaży biletów i obsługi. Wobec tego, w związku z brakiem własnego systemu sprzedaży, w sytuacji strajku, również te czynności nie były wykonywane. Pracownicy KW wykonują pracę na pojazdach komunikacji zastępczej, także prowadzonych lokomotywami parowymi. Spółka PR ogranicza się jedynie do zapewnienia porządku, bezpieczeństwa i ewentualnej kontroli biletów.

Poza tym pan Prezes podkreślił, że niezależnie od tego, czy spółka wykonuje 1000 czy 100 000 poc/km musi ponosić koszty. Wy tłumaczył, że jest to przede wszystkim związane z bezpieczeństwem ruchu i z funkcjonowaniem wszelkich podstawowych służb, jeżeli chodzi o prowadzenie działalności gospodarczej. Jeżeli koszty zostaną odniesione do ilości wykonywanej pracy przewozowej, to rzeczywiście wydają się one relatywnie wysokie, ale są one konieczne do poniesienia. W przeciwnym razie niemożliwy byłby rozwój działalności na nowych obszarach .

W kwestii zatrudnienia mówca wyjaśnił, że przy wykonywaniu służby np. w tzw. dyspozyturze zachodzi konieczność zatrudnienia przeszło 5 osób. Pan prezes podkreślił, że otrzymał konkretne zadanie - przygotowania spółki do prowadzenia działalności przewozowej i wykonuje to. Poinformował, że zawiera z przyszłymi pracownikami umowy przyrzeczenia, które mają różne terminy uaktywnienia. Powiedział, że w tej chwili w spółce KW zatrudnionych jest plus, minus 40 osób, w tym 5 maszynistów, 5 kierowników pociągów – wykonują oni wszystkie czynności związane z nadzorem, kontrolą wykonywanej pracy przewozowej i usług świadczonych przez kontrahenta PR. Cztery osoby pracują w dyspozyturze. Do najmniej rozwiniętych należy komórka techniczna, co jest związane m. in. z tym, że od grudnia spółka zajmuje się utrzymaniem taboru. W ostatnim czasie rozwinęła się komórka handlu i marketingu w związku z wdrażaniem systemu sprzedaży. Zarząd spółki jest 1 – osobowy. Zarząd powołał dwóch pełnomocników – obaj są na umowie cywilno – prawnej, okresowej do konkretnego zadania. Względem jednej z ww. osób pan Prezes

zamierza w najbliższym czasie zmienić umowę cywilno – prawną na umowę o pracę.

Następnie odniósł się do kwestii nowego rozkładu jazdy. Powiedział, że organizator – Samorząd Województwa Wielkopolskiego zamierza zawrzeć ze spółką umowę na wykonywanie przewozów na liniach Poznań – Wągrowiec – Gołańcz, Poznań – Wolsztyn – Leszno – Zbąszynek, Leszno – Jarocin, Wągrowiec – Rogoźno i Leszno – Ostrów Wielkopolski. Wyjaśnił, że będzie to ponad 1 mln 800 tys. poc/km.

Wyjaśnił również kwestię dotacji. Powiedział, że według formuły dotacja jest rekompensatą (koszty minus dochody równa się rekompensata).

Ponadto Prezes ustosunkował się także do przedstawionej przez radnego sprawy zasadności kosztów. Zaznaczył kwestię braku możliwości weryfikacji kosztów jako obiektywnie niezbędnych, w przypadku, gdy na danym rynku funkcjonuje monopolista. Powiedział o uzasadnieniu, by w ramach danej działalności na rynku funkcjonowało więcej podmiotów. Wówczas możliwe jest porównanie kosztów jednego i drugiego przewoźnika. Zwrócił także uwagę na kwestię jakości świadczonych usług. Zaznaczył, że jest ona widoczna i wymuszana w przypadku konkurencji. W tym kontekście wspomniał o wypracowaniu kryteriów lub parametrów.

Kontynuując wypowiedź, pan prezes odniósł się do poruszonej przez radnych sprawy taboru. Powiedział, że na dzień dzisiejszy, na 22 szynobusy, które dzierżawi i technicznie obsługuje spółka Koleje Wielkopolskie, 4 pojazdy są po wypadkach i nie mogą przez dłuższy okres czasu wykonywać przejazdów. Jest to spowodowane koniecznością podjęcia czynności związanych z usunięciem skutków kolizji, tj. współpraca z ubezpieczycielem w sprawie wyceny i wyrażenia zgody na poniesienie kosztów w związku z likwidacją szkody oraz wyprodukowanie części zamiennych, podzespołów. Mówca podkreślił, że ilość producentów podzespołów i części jest ograniczona. Wspomniał również o przeglądach technicznych.

Jeżeli chodzi o koszty wynajmu lokali, prezes Włodzimierz Wilkanowicz powiedział, że w jego przekonaniu spółka ma siedzibę w optymalnym miejscu, bowiem musi funkcjonować w pobliżu torów. Zwrócił uwagę, że węzeł poznański jest w środku miasta. W związku z tym, siłą rzeczy siedziba spółki musiała leżeć w centrum miasta. W jednym z budynków spółka płaci 50 zł za m² wraz ze zryczałtowanymi kosztami dostarczanych mediów. W drugim budynku koszt wynosi 40 zł za m². W tym kontekście powiedział o złożonych spółce ofertach: budynku przy al. Niepodległości o bardzo słabym stanie technicznym oraz lokalach znajdujących się w kilku pomieszczeniach rozrzuconych w różnych częściach budynku, bez

infrastruktury technicznej. Cena wynosiła 40 zł za m². Prezes wyjaśnił, że zanim podjął decyzję o zawarciu umowy najmu weryfikował rynek.

W odniesieniu do działalności operacyjnej spółki zaznaczył, że opiera się ona na outsourcingu. Służby, które funkcjonują w spółce administrują umowami, wzajemnymi relacjami gospodarczymi, wykonują funkcje kontrolne, a także specjalne, związane z bezpieczeństwem ruchu i wymaganymi przepisami.

Pan **Mateusz Żmuda**, dyrektor Wielkopolskiego Zakładu Przewozów Regionalnych Sp. z o. o. w Poznaniu, w pierwszej kolejności odniósł się do kwestii wynagrodzeń w spółce PR. Powiedział, że na chwilę obecną średnia płaca brutto w ww. spółce wynosi 3 tys. 209 zł, w zespole drużyn konduktorskich - 3 tys. 122 zł, w sektorze drużyn trakcyjnych - 4 tys. 316 zł, średnia pensja kasjerów wynosi – 2 tys. 318 zł, maszynistów natomiast – 4 tys. 316 zł brutto i jest to najlepiej zarabiająca grupa zawodowa. W tej grupie zawodowej w Wielkopolsce występują największe braki, dlatego pracownicy ci zarabiają więcej, aniżeli wynosi średnia płaca w spółce. W tej chwili w PR brakuje około 30 maszynistów, co wprost przekłada się na liczbę nadgodzin, które wypracowują zatrudnieni w Wielkopolsce.

Ponadto pan dyrektor wyjaśnił, że serwis autobusów szynowych od grudnia ubiegłego roku został przekazany spółce KW. W Wielkopolsce nie było praktycznie żadnych warunków do serwisowania tych pojazdów w sposób należyty. W tej chwili większość nadzoru nad serwisowaniem szynobusów w ww. spółce sprawują te same osoby, które robiły to w PR.

Kontynuując powiedział, że nie może udzielić odpowiedzi na pytanie radnego Zbigniewa Ajchlera „...dlaczego Zarząd Województwa Wielkopolskiego powołał spółkę Koleje Wielkopolskie”, ponieważ jest to pytanie do Zarządu Województwa Wielkopolskiego.

Następnie odniósł się do poruszonej kwestii cen biletów kolejowych względem innych środków transportu. Zaznaczył, że spółka PR ma rozbudowany system taryfowy, który uwzględnia również warunki lokalne na danych mikrorynkach transportowych. W tym kontekście powiedział o promocji „połączenia w dobrej cenie”, która dostosowuje ceny biletów na wybranych relacjach do warunków panujących na danym rynku transportowym. Wyjaśnił, że ww. promocja miała zastosowanie głównie w rejonie Poznania, Gostynia, Jarocina. W wymienionych miastach ceny przewozów były dostosowywane do cen przewoźników drogowych. Pan dyrektor poinformował, że promocja ta przyciągnęła bardzo dużo pasażerów.

Jeżeli chodzi o konkurencję wobec podróżowania samochodem, powiedział o ofercie „raz, dwa, trzy”, w związku z którą kolejne osoby, które jadą w grupie podróżują taniej. Jest to oferta skierowana do podróżnych, którzy podróżują w większych grupach.

W sprawie przychodów, kosztów i dotacji, pan dyrektor Mateusz Żmuda powiedział, że na 2011 rok na terenie województwa wielkopolskiego planowane są przychody w wysokości 123 mln 926 tys. zł. Planowane koszty to kwota 229 mln 634 tys. zł, a planowana rekompensata – 105 mln 708 tys. zł (różnica między przychodami, a kosztami w kwocie przychodów 123 mln 926 tys. zł).

Odnosnie kwestii oczekiwań PR wysuwanych w okresie przedświątecznym, prelegent wyjaśnił, że umowy z samorządem są zawierane na rok, na rozkład jazdy tzn. od np. 11, 12, 13, 14 grudnia do takiej samej daty roku następnego. Spółka przystępuje do negocjacji zawsze około września, października. Zaznaczył, że siłą rzeczy negocjacje te mają swój końcowy etap przed świętami Bożego Narodzenia. Wy tłumaczył, że wynika to także z rozkładu, który jest ogólnoeuropejski.

W sprawie przerostu administracji pan dyrektor powiedział, że w ciągu 2 lat spółka zmniejszyła administrację w centrali o ponad 160 osób. Jeżeli chodzi o administrację zakładu poznańskiego to w ciągu roku spadła ona o 25 osób. Spadek o 3 tys. pracowników nie oznacza tylko redukcji w gronie kasjerów czy maszynistów ale dotyczy także pracowników administracyjnych.

Pan **Marek Woźniak**, Marszałek Województwa Wielkopolskiego, powiedział, że Zarząd Województwa Wielkopolskiego przyjął propozycję sesji nadzwyczajnej z aprobatą, z uwagi na fakt nadzwyczajnej sytuacji. Odniosł się również do proponowanego w tym temacie stanowiska. Stwierdził, że zawiera ono retrospekcję dyskusji radnych, które miały miejsce na poszczególnych sesjach SWW. Poza tym powiedział o sytuacji strajkowej i zaznaczył, że Zarząd nie kwestionuje postulatów płacowych, ponieważ zdaje sobie sprawę, że w ciągu ostatnich lat funkcjonowania PR jako spółki samorządowej, nie wystąpiły regulacje płacowe. Podkreślił, że Zarząd kwestionuje jedynie wysokość tych żądań. Zapytał czy celem strajku jest rzeczywiście osiągnięcie realizacji postulatów płacowych ? W tym kontekście wskazał na wypowiedzi przedstawicieli związków zawodowych, zawierające wniosek do prokuratora generalnego o pociągnięcie do odpowiedzialności samorządy województw, w związku z powoływaniem własnych spółek, co jakoby miało działać na szkodę PR. Powiedział o

Konwencie Marszałków, który miał miejsce w województwie warmińsko – mazurskim 11 sierpnia br. i nadzwyczajnym spotkaniu Marszałków, w dniu wczorajszym w Warszawie. Podkreślił konieczności kompromisu pomiędzy zarządem spółki, a pracownikami. Powiedział o wrażeniu, iż zarząd spółki PR wraz z pracownikami występują we wspólnym froncie przeciwko samorządom województw, próbując uzyskać dodatkowe środki na regulacje płacowe. Wy tłumaczył, że Samorząd Województwa Wielkopolskiego nie dysponuje środkami na takie poczynania. Stwierdził, że kompromis jest możliwy do osiągnięcia jeżeli negocjacje skupią się na zasadniczej kwestii tj. podwyżek płac w 2011 roku dla pracowników spółki PR. Poza tym powiedział, że Zarząd dysponuje opinią prawną, iż przeciąganie strajku i rozwijanie go poprzez formułowanie kolejnych postulatów jest nielegalne. Zapowiedział, że jeżeli nastąpią takie działania Zarząd Województwa wystąpi z wnioskiem o sankcje dla organizatorów strajku. Ponadto poinformował, że na wspomnianym wcześniej konwencie Marszałków również ustalono możliwość kompromisu, jednak nie w sformułowanej wysokości żądań. Zaznaczył, że rozłożenie wymienionej kwoty na raty, w roku bieżącym i przyszłym jest pewnym rozwiązaniem tej kwestii. Wspomniał również o dyskusji na temat pewnej strategii. W tym kontekście odniósł się do postulatów przedstawicieli central związkowych. Zauważył, że jakakolwiek zmiana organizacyjna, pojawienie się konkurencji, podział spółki, uderza najbardziej w liderów związków, ponieważ odbiera im siłę działania w skali kraju oraz duże wynagrodzenia. W związku z tym powiedział o oddzieleniu uzasadnionych postulatów płacowych od publicznych sformułowań, będących elementami gry strajkowej prowadzonej przez liderów central związkowych. Marszałek przypomniał, że samorząd województwa przejął spółkę w gronie 16 województw i utracił nad nią kontrolę. Zaznaczył, że największą kontrolę nad tym podmiotem posiada województwo mazowieckie, które ma w spółce udziały ale, nie świadczy ani jednego km pracy przewozowej. Zwrócił uwagę na ogromny potencjał przewozowy metropolii warszawskiej, która rozwija się najbardziej dynamicznie w kraju. Odniósł się do pytania radnego Zbigniewa Ajchlera w sprawie powodu powołania spółki Koleje Wielkopolskie i przypomniał, że kwestia ta została wydiskutowana i uchwalona na tej sali, również przez radnego. Wy tłumaczył, że Zarząd powołał spółkę KW, ponieważ liczy, iż Wielkopolska zostanie wyłączona ze spółki PR, jako odrębny podmiot. W tym kontekście powiedział o wielkopolskiej kompanii kolejowej. Zwrócił uwagę, iż skala tego przedsięwzięcia, tj. kontrolowanie działalności spółki przez samorządy województw przerosła wymienionych. Wskazał na nawyki funkcjonowania spółki zarządzanej przez wiele lat w określonej strukturze. Powiedział także o opóźnieniu jeżeli chodzi o innowacyjność w sposobie funkcjonowania tego podmiotu. Uznał za

nieodpowiedzialne formułowanie tez, że Marszałek nie potrafi zarządzać spółką. W tym kontekście podkreślił, że nie posiada wyłącznej władzy w tym zakresie lecz 1/16, w określonych uwarunkowaniach. Zaznaczył również, że informacje przedstawione przez dyrektora Mateusza Żmudę są bardzo optymistyczne. Jednocześnie zwrócił uwagę na kwotę 700 mln zł zadłużenia i podkreślił, że gdyby spółka miała zdolność upadłościową, już by upadła. Zaznaczył konieczność weryfikacji tych informacji. Przypomniał, że samorząd chciał inwestować w spółkę i inwestował. Powiedział o ekonomicznym myśleniu jeżeli chodzi o usługi świadczone przez PR. Odniósł się również do kwestii zakupu taboru. Powiedział, że w wyniku osobistych rozmów z Marszałkami województw zachodnio – pomorskiego, lubuskiego, dolnośląskiego i łódzkiego, ustalił powstanie grupy zakupowej zachodniej Polski oraz, że ustalenie to uzyskało zgodę Ministerstwa Infrastruktury i Ministerstwa Rozwoju Regionalnego. Zapewnił, że tabor zostanie wykorzystany najlepiej jak to będzie możliwe i oddany do dyspozycji temu przewoźnikowi, który zagwarantuje dobre świadczenie usług w tym zakresie. Zaznaczył, że na dzień dzisiejszy spółka Koleje Wielkopolskie jest organizmem, nad którym samorząd województwa ma kontrolę. Powiedział o możliwości stworzenia, w oparciu o KW i PR, podmiotu świadczącego usługi na terenie Wielkopolski, gdyby doszło do podziału drugiej z wymienionych spółek. Odniósł się także do sygnalizowanej przez radnych kwestii aportu taboru do spółki. Zwrócił uwagę na problem VAT-u, którym będzie opodatkowany aport. Zapowiedział, że do póki nie wystąpi jakakolwiek możliwość zwolnienia z VAT-u, jest to ruch, na który samorządu województwa nie stać. Zapewnił, że pytanie o tę kwestię zostanie wysłane do Ministerstwa Finansów oraz ewentualnie do Izby Skarbowej w Lesznie. Powiedział, że mimo pewnych rozbieżności z dyskusji wynika, że wszystkich łączy troska o to, by usługi kolejowe wobec Wielkopolan były świadczone jak najlepiej. Podkreślił, że myśli, iż stanowisko podjęte przez Sejmik będzie przejawem odpowiedzialności i jednocześnie pewnego kierunkowego myślenia. Stwierdził również, że powinno być ono silnym sygnałem dla pozostałych województw, iż głosy Marszałków w tej sprawie są poparte autorytetem radnych Sejmiku.

Radny **Zbigniew Czerwiński** poinformował, że zredagował nowy projekt stanowiska. Przedstawił zmiany uwzględniające wnioski radnych. Powiedział o spotkaniu przedstawicieli klubów.

Marszałek Województwa Wielkopolskiego **Marek Woźniak** powiedział, że dobrze

byłoby, by kluby spotkały się w trakcie przerwy. Poza tym opowiedział o wyjeździe do Kanady, w którym brał udział. Wyjaśnił, że został zaproszony przez Departament stanu USA, a celem wizyty było zapoznanie się z programem pokazującym stanowisko Stanów Zjednoczonych wobec polityki jądrowej.

Przewodniczący SWW **Lech Dymarski** ogłosił 30 min. przerwę

Po upływie 30 min. Przewodniczący SWW **Lech Dymarski** wznowił obrady.

Ad. 5. Podjęcie stanowiska w sprawie sytuacji komunikacji kolejowej na terenie Województwa Wielkopolskiego.

Radni nie wnieśli żadnych uwag.

Uchwała została uchwalona jednogłośnie.

Uchwała Nr XII/189/11 stanowi załącznik nr 3 do protokołu.

Radny **Zbigniew Ajchler** zdementował głosy, iż temat kolei jest wywodem politycznym. Odniósł się do odpowiedzi na interpelację, udzielonej przez Wicemarszałka Województwa Wielkopolskiego Wojciecha Jankowiaka. Zaznaczył, że wynika z niej, iż powstanie spółki KW miało być rzeczywiście antidotum na spółkę PR. Odniósł się także do braku zmian strukturalnych w Ośrodkach Doradztwa Rolniczego.

Przewodniczący SWW **Lech Dymarski** przypomniał, że sesja nadzwyczajna jest poświęcona wyłącznie zagadnieniu, w sprawie którego została zwołana. Ogłosił również, że nadzwyczajna sesja tematyczna w sprawie służby zdrowia w Województwie Wielkopolskim odbędzie się 2 września o godz. 12:00 w sali sesyjnej Wielkopolskiego Urzędu Wojewódzkiego.

Następnie, w związku z wyczerpaniem porządku obrad, Przewodniczący SWW **Lech Dymarski** zamknął obrady XII nadzwyczajnej sesji SWW.

Protokołowała

Anna Judek