# Protokół z posiedzenia Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznegow Województwie Małopolskim w dniu 6 czerwca 2023 roku

Czterdzieste czwarte posiedzenie Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego (WRDS)
w Województwie Małopolskim odbyło się **6 czerwca 2023 roku, o godz. 13.00**
w Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim przy ulicy Basztowej 22 w Krakowie, w sali 122.

Posiedzenie prowadził Pan Marszałek Witold Kozłowski, Marszałek Województwa Małopolskiego, Przewodniczący WRDS w Województwie Małopolskim.

W posiedzeniu udział wzięło 14 Członków Rady: Witold Kozłowski, Małgorzata Małuch, Tomasz Zaborowski, Jacek Kowalczyk, Jerzy Smoła, Krzysztof Chudzik, Zbigniew Karczewski, Józef Kawula, Grażyna Gaj, Grzegorz Gubała, Tadeusz Szewczyk, Tomasz Ziaja, Piotr Litwiński, oraz Marek Piwowarczyk.

Spotkanie przebiegło zgodnie z poniższym porządkiem obrad:

## Otwarcie spotkania.

Pan Witold Kozłowski, Marszałek Województwa Małopolskiego, Przewodniczący WRDS
w Województwie Małopolskim przywitał zgromadzonych Członków Rady i zaproszonych gości, a następnie przedstawił porządek obrad.

## Stanowisko Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego w Województwie Małopolskim z dnia 6 czerwca 2023 roku w sprawie oceny funkcjonowania ustawy o sposobie ustalania najniższego wynagrodzenia zasadniczego niektórych pracowników zatrudnionych w podmiotach leczniczych oraz potrzeby jej nowelizacji.

Pani Danuta Kądziołka, Przewodnicząca Regionalnego Sekretariatu Ochrony Zdrowia NSZZ "Solidarność, Przewodnicząca Zespołu problemowego ds. ochrony zdrowia WRDS
w WM na samym początku swojej wypowiedzi zwróciła uwagę, iż ustawa o sposobie ustalania najniższego wynagrodzenia zasadniczego niektórych pracowników zatrudnionych w podmiotach leczniczych jest bardzo kontrowersyjna dla środowiska medycznego, jednakże stanowisko zawiera tylko takie tezy, co do których wszyscy członkowie Zespołu problemowego ds. ochrony zdrowia WRDS w Województwie Małopolskim byli jednomyślni. W stanowisku zostały uwzględnione następujące kwestie – zwrócenie uwagi na realne szacowanie środków finansowych potrzebnych na realizację ustawy przez Agencję Oceny Technologii Medycznych i Taryfikacji; problem przejrzystości prawnej – przepis związany
z taryfikatorem kwalifikacyjnym, a także brak przepisu dotyczącego grupy pielęgniarek
i położnych, który uwzględniałby jakie kompetencje są zarezerwowane dla pielęgniarek
i położnych najwyżej kwalifikowanych, jakie dla średnio wykwalifikowanych oraz najniższego szczebla; nierówne traktowane pracowników tzw. działalności podstawowej
i pozostałych oraz potrzeba wzmocnienia tych przepisów ustawy, które mówią w jaki sposób na poziomie zakładów pracy ma dochodzić do wypracowania szczegółowych zasad podziału środków z tej ustawy.

Pan Marszałek Witold Kozłowski podziękował Pani Danucie Kądziołce za przedstawienie postulatów, pogratulował przygotowania tak rzetelnego stanowiska, w tak trudnej sprawie.

**Wyzwania Zielonej Transformacji oraz bieżącego kryzysu energetycznego dla obywateli Małopolski i kraju.**

Pani Ewa Całus, Pełnomocnik Prezydenta Miasta Krakowa ds. edukacji klimatycznej podkreśliła, iż zbudowanie ochronności klimatycznej jest ogromnym wyzwaniem, które stoi przed każdym z polskich miast, a następnie przedstawiła jak miasto Kraków podeszło do realizacji tego zagadnienia. Wyjaśniła również czym jest w ogóle neutralność klimatyczna. Miasto Kraków przyjęło strategie i określiło cel osiągnięcia neutralności klimatycznej, tj.
z jednej strony muszą zostać podjęte działania na rzecz zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych – należy szczególnie zwrócić uwagę na transport, źródła energii i ciepła, budownictwo, a z drugiej na rzecz natury i roślinności. Następnie Pani Ewa Całus opowiedziała - na przykładach z życia codziennego - w jaki sposób możemy zmniejszyć ślad węglowy. Podkreśliła również, że poza tymi twardymi działaniami w sferze infrastruktury, ważne są działania mające na celu zwiększanie świadomości klimatycznej. Opowiedziała
o projektach „Kraków w dobrym klimacie” i „Pakt dla klimatu” – pierwszy z nich to kampania parasolowa, zbierająca działania miasta Kraków mające znaczenie dla klimatu, która jest realizowana już drugi rok przez Wydział Komunikacji Społecznej Urzędu Miasta Krakowa,
a drugi to inicjatywa bardzo świeża - jest to rodzaj umowy, dialogu pomiędzy miastem
a różnymi jednostkami, rezultat jednej z rekomendacji panelu klimatycznego, gdzie mieszkańcy wypowiedzieli się co powinno zostać zrobione w obszarze energii
i transportu, aby Kraków był miastem neutralnym klimatycznie.

Pan Piotr Wójcik, Przewodniczący Zespołu problemowego ds. budownictwa i infrastruktury WRDS w Województwie Małopolskim, Wiceprezes MZP Lewiatan, P.P.U-H. EL-KRAK powiedział, że Konfederacja Lewiatan jest członkiem ogólnopolskiej sieci przedsiębiorców oraz ekspertów w Brukseli i stara się zgłaszać różnorodne inicjatywy dla klimatu i je realizować.

Pan prof. Łukasz Mamica, Kierownik Katedry Gospodarki Publicznej Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie oznajmił, że Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie (UEK) od tego roku uruchomił nowy kierunek studiów magisterskich – gospodarka energetyczna
i zrównoważona transformacja jako odpowiedź na rosnące zapotrzebowanie rynku dotyczące raportowania zrównoważonego. Następnie przedstawił wyniki badań dotyczące ubóstwa energetycznego w Krakowie – nie są one niestety optymistyczne, 22 procent osób możemy zakwalifikować jako ubogie energetycznie, z tego około 2 procent dotknięte jest skrajnym ubóstwem energetycznym, a 1/3 ankietowanych określiła, że zdarzyło się przynajmniej raz w ciągu roku zrezygnować z zakupu ważnych produktów ze względu na konieczność opłaty rachunku. Zaprezentował również kalkulator przygotowany przez UEK, który porównuje koszty ogrzewania różnymi nośnikami energii.

Pan Piotr Łyczko, Zastępca Dyrektora Departamentu Środowiska w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Małopolskiego zauważył, że polityka klimatyczna związana z transformacją energetyczną jest obecna w działaniach Województwa Małopolskiego już co najmniej od kliku lat. Powiedział, iż z szacunków dla Małopolski wynika, że emisja gazów cieplarnianych wynosi ok 22 ton na rok 2020, z czego 80 procent tej emisji pochodzi ze spalania paliw kopalnych. Dodał również, że Województwo Małopolskie było jednym
z pierwszych regionów, które przyjęło Plan działań dla Energii i Klimatu. Małopolska realizuje projekt Live EkoMałopolska, jest to współpraca z powiatami z obszaru województwa,
w ramach którego zatrudnia się doradców do spraw klimatu i środowiska. Zaznaczył, że można zaobserwować wzrost pozytywnych trendów wśród Małopolan – korzystanie
z odnawialnych źródeł energii, szczególnie fotowoltaiki, a także wzrost zainteresowania koncepcjami spółdzielni energetycznych i klastrów wśród samorządów. Na zakończenie powiedział, iż Małopolska również działa w zakresie adaptacji do negatywnych zmian klimatu, które już są zauważalne – w ramach wymiany dobrych praktyk z innymi krajami UE.

Pan Roman Warchoł, Prezes Zielone Energie Sp. z o.o. zaapelował, że jako przedstawiciel energetyki chciałby, aby pieniądze publiczne dla dystrybucji zostały uwolnione od wszelakich przetargów zamówień publicznych, w przeciwnym wypadku dojdzie do katastrofy energetycznej, a także aby wszelakie programy pomocowe np. Sprawiedliwa Transformacja stały się faktem. Dodał także, iż energochłonni powinni mieć możliwość do budowy instalacji powyżej 50 kW, do 500 kW bez pozwolenia na budowę. W opinii Pana Romana Warchoła niezbędne jest również uwolnienie klasy gruntów oraz zagwarantowanie konkurencyjności na rynku poprzez przywrócenie tzw. obliga giełdowego, czyli obowiązku sprzedaży energii elektrycznej poprzez giełdę.

Pan Tomasz Ziaja, Związek Przedsiębiorców i Pracodawców, Członek WRDS w Województwie Małopolskim nawiązał do wypowiedzi prelegentów i zapytał dlaczego nikt nie wspomina o bardzo istotnej kwestii jaką jest przesył energii i modernizacji sieci oraz stratach jakie występują przy przesyle. Poruszył również kwestie magazynowania energii wytworzonej z odnawialnych źródeł energii, jego zdaniem najbardziej opłacalną formą magazynowania energii są elektrownie szczytowo-pompowe, a tych w Polsce jest tylko sześć. Dodał, iż równowaga klimatyczna jest istotna także w dziedzinie transportu, aby autobusy elektryczne, które jeżdżą w mieście były zasilane przez prąd pochodzący z odnawialnych źródeł energii, a nie z węgla. Zaproponował również, aby uwolnić możliwość montażu instalacji fotowoltaicznych na dachu płaskim dla spółdzielni czy wspólnot mieszkaniowych. Jeśli skupimy się na tych aspektach w opinii Pana Tomasza Ziai dojdzie do rzeczywistych zmian klimatycznych. Nadmienił, że koszt wytworzenia kW na przestrzeni kilku lat zmalał, w tej chwili poprzez ceny energii, które są na rynku koszt instalacji fotowoltaicznych zwraca się w ciągu trzech, czterech lat.

Pani Małgorzata Małuch, Wójt Gminy Sękowa, Prezes Zarządu Forum Wójtów, Burmistrzów i Prezydentów Małopolski krótko wspomniała z jakimi problemami w systemie prawnym spotyka się na co dzień u siebie w gminie – są inwestorzy, który chcieliby inwestować w farmy fotowoltaiczne, ale jest to niemożliwe ze względu na konieczność zmiany w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego oraz studium. Wyraziła ubolewanie, że przedsiębiorcy chcą przeznaczyć na cel budowy własne pieniądze, a odbijają się od ściany, gdyż sama procedura planistyczna trwa trzy lata, a to jest zbyt długi czas oczekiwania dla inwestora. Pani Małgorzata Małuch chciałaby, aby spółdzielnie czy samorządy same zarządzały energią i wówczas problem przesyłu stałby się drugoplanowy, a także żeby do budowy farm fotowoltaicznych mogła być stosowana szybka ścieżka inwestycyjna, która by pozwoliła wykorzystać potencjał.

Pan Grzegorz Gubała, Forum Związków Zawodowych (FZZ), Członek WRDS w Województwie Małopolskim zadał pytanie ekspertom czy ktoś w Polsce przewiduje utylizacje paneli fotowoltaicznych oraz kto poniesie tego koszty?

Pan Roman Warchoł odpowiedział, że utylizować panele fotowoltaiczne powinien producent, ewentualnie polska firma, która je sprowadziła do kraju i sądzi, że firmy zajmujące się utylizacja w Polsce już niebawem zaczną się pojawiać.

Pan Grzegorz Gubała nie zgodził, się z twierdzeniem, iż ten kto produkuje, to utylizuje, gdyż np. w przypadku utylizacji telewizora, to sam posiadacz musi ponieść koszty utylizacji, płacąc koszty wywozu i odbioru odpadów, a przepisy ochrony środowiska są bardzo restrykcyjne zwłaszcza w przypadku przedsiębiorców. Dodał, iż sprawa jest o tyle niepokojąca, że w przypadku paneli fotowoltaicznych od samego początku była znana ich „żywotność” – maksymalnie 15 lat.

Pan Tomasz Ziaja zwrócił również uwagę na problem utylizacji samochodów elektrycznych i opracowania naukowe mówiące, że w przypadku utylizacji samochodów elektrycznych ślad węglowy jest dwudziestopięciokrotnie większy niż w przypadku samochodu spalinowego.

Pani Ewa Całus powiedziała, że odnosząc się do kwestii utylizacji paneli fotowoltaicznych czy samochodów elektrycznych, to z każdą zmianą jest tak, że potrzeba czasu, aby móc ją wdrożyć w pełni. Zauważyła, że zarówno do produkcji paneli fotowoltaicznych jak i samochodów elektrycznych używa się wielu bardzo cennych materiałów, w tym metali szlachetnych, które chcemy odzyskiwać. Polskie start-upy pracują już nad możliwością odzyskiwania tych surowców, więc nie musimy brać pod uwagę utylizacji baterii aut elektrycznych czy paneli fotowoltaicznych.

Pan Krzysztof Chudzik, NSZZ " Solidarność”, Członek WRDS w Województwie Małopolskim wspomniał, że można prawnie zlecić, żeby poszczególna gmina zajęła się utylizacją paneli fotowoltaicznych, gdyż analogiczna sytuacja była z utylizacja azbestu, w powiecie suskim, gdzie to starostwo się tym zajęło.

**Wdrażanie na terenie Gminy Miejskiej Kraków Strefy Czystego Transportu.**

Pan Marszałek Witold Kozłowski na wstępie powiedział, że temat został zaproponowany przez Pana Jerzego Smołę, który poprosił o uwzględnienie następujących kwestii m.in. jaki obszar ma mieć strefa czystego transportu, czy przewidziana jest budowa/otwieranie większej ilości parkingów na obrzeżach Krakowa, jak będzie rozwiązany problem
z niemożnością wjazdu do miasta starszych samochodów, jak będzie wyglądał dojazd do miasta dla osób spoza Krakowa, czy są przewidziane zmiany w komunikacji miejskiej, czy są dane ile samochodów w Krakowie zostanie wykluczonych, a także czy przewidziany jest rozwój sieci autobusowych i zwiększenie ich częstotliwości. Następnie poprosił
o wprowadzenie do tematu wnioskodawcę.

Pan Jerzy Smoła, NSZZ " Solidarność", Wiceprzewodniczący WRDS w Województwie Małopolskim oznajmił że ten temat wiążę się z poprzednim; powiedział, że Kraków jest prawdopodobnie jednym miastem na świecie, który chce wprowadzić zakaz wyjazdu do całego miasta, a gdzie mamy parkingi? Przedstawił, że w Krakowie są tylko cztery parkingi *park and drive*, które mieszczą 800 miejsc, a każdego dnia do miasta wjeżdża 250 tys. samochodów, a w 2026 roku będzie 284 tys. samochodów (tylko zarejestrowanych
w Krakowie), które nie będą mogły się przemieszczać po Krakowie. Na końcu poprosił
o wyjaśnienie kwestii, które poruszył Pan Marszałek.

Pan Łukasz Franek, Dyrektor Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie przypomniał dlaczego temat strefy czystego transportu pojawił się w przypadku Krakowa – po przyjęciu przepisów dotyczących niskiej emisji, a także jako efekt oczekiwań społecznych, gdyż wg badań co najmniej ¾ mieszkańców Krakowa chce ograniczeń w zakresie pojazdów, które emitują najwięcej zanieczyszczeń. Dodał również, że przeprowadzono w Krakowie badania na grupie ponad 100 tys. pojazdów i wynika z nich jaki udział w emisji zanieczyszczeń mają poszczególne pojazdy poruszające się po mieście – największy mają stare pojazdy typu Diesel. Równolegle do tych działań weszła w życie ustawa o elektoromobliności oraz przyjęty przez Sejmik Województwa Małopolskiego *Program ochrony powietrza*, który wskazał rekomendacje aby wdrożyć strefę czystego transportu w Krakowie. Następnie po konsultacjach społecznych z mieszańcami, zdecydowano, że strefa czystego transportu obejmie całe miasto – pierwsze zakazy nastąpią już 1 lipca 2024 roku. Od 1 marca br. dla osób, które kupują dopiero pojazd, zasady, które wchodzą w życie 1 lipca 2026 roku, będą obowiązywać już 1 lipca 2024 roku. Powiedział również, że od 1 lipca 2026 roku będzie obowiązywał zakaz wjazdu do Krakowa pojazdów nie spełniających co najmniej normy euro 5 w przypadku diesla oraz euro 3 w przypadku silnika benzynowego – jest to ok. ¼ pojazdów poruszających się po ulicach Krakowa, czyli ok. 70-100 tys. pojazdów. W dalszej kolejności opisał wyłączenia od zasad strefy czystego transportu – będą one dotyczyć osób niepełnosprawnych, pojazdów historycznych i specjalnych oraz pojazdów właścicieli
w wieku co najmniej 70 lat najpóźniej na 1 stycznia br., o ile osoba sama będzie prowadzić samochód. Pan Łukasz Franek poinformował, że zakładane są kontrole czy dany pojazd ma uprawienia do wjazdu do miasta kamerami, przy pomocy odczytu rejestracji plus kontrole straży miejskiej, rozwiązanie to nie gwarantuje stuprocentowej wykrywalności, ale pozwoli ograniczyć liczbę „gapowiczów” do ok. 2 -3 procent. Na koniec oznajmił, że w związku
z wprowadzeniem strefy czystego transportu będzie zwiększona częstotliwość połączeń autobusowych oraz kolejowych, a także wprowadzony zostanie od 1 sierpnia br. wspólny bilet dla pociągów, autobusów i tramwajów w Krakowie oraz w gminach, które podpisały porozumienie i dojeżdżają tam miejskie autobusy (tzw. bilet metropolitarny).

Pan Grzegorz Dyrkacz, Wiceprezes Zarządu ds. Zarządzania Przewozami, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne (MPK) w Krakowie zwięźle przedstawił najważniejsze informacje dotyczące czystego i ekologicznego transportu w Krakowie – 3 zajezdnie autobusowe oraz 631 autobusów (średni wiek 6,9 lat), a także 2 zajezdnie tramwajowe i 365 wagonów tramwajowych (średni wiek 29 lat). W Krakowie jest obecnie 79 autobusów elektrycznych, co stanowi 12,6 procent posiadanej floty, a do końca tego roku przewidziany jest odbiór jeszcze 42. Następnie opowiedział o sposobach ładowania autobusów elektrycznych oraz szczegółowych etapach wdrażania autobusów elektrycznych
w Krakowie. Pan Grzegorz Dyrkacz nadmienił także, iż 4 lutego 2022 roku w Krakowie został oficjalnie zaprezentowany pierwszy autobus zasilany wodorem, natomiast 24 czerwca 2022 r. uruchomiono mobilną stację tankowania wodoru i rozpoczęto testowanie autobusu wodorowego w rzeczywistych warunkach komunikacji miejskiej w Krakowie. W 2021 roku przystąpiono do opracowywania koncepcji przebudowy Stacji Obsługi Autobusów Płaszów do obsługi autobusów wodorowych. Koncepcja przewiduje przebudowę powierzchni parkingowej i warsztatowej pod kątem dostosowania jej do nowych wymagań. MPK współpracuje z Politechnika Krakowską oraz Akademia Górniczo-Hutniczą w zakresie wspólnych prac przy wdrażaniu zasilania wodorowego. Pan Grzegorz Dyrkacz zapewnił, że MPK ma konkretne plany rozwojowe - planowany jest zakup 10 szt. autobusów wodorowych, docelowo 150 szt. autobusów oraz zakup kolejnych 32 szt. autobusów elektrycznych,
a także trwają rozmowy nad konwersją autobusów spalinowych na elektryczne. Jeśli chodzi o tabor tramwajowy, to na tle Europy, Kraków wypada bardzo dobrze - w roku 2023 przewidzianych jest do odbioru 35 tramwajów Lajkonik II, a ponadto trwają prace nad zakupem kolejnych 30 szt. niskopodłogowych tramwajów. W opinii Pana Grzegorza Dyrkacza MPK S.A w Krakowie posiada tabor, który umożliwi wjazd i obsługę Strefy Czystego Transportu.

Pan Andrzej Bańka, Zastępca Dyrektora Departamentu Nadzoru Właścicielskiego
i Gospodarki w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Małopolskiego zapytał ile trwa pełne ładowanie autobusu elektrycznego?

Pan Grzegorz Dyrkacz odpowiedział, iż na szybkim ładowaniu, autobus przegubowy elektryczny ładuje się ok. 15 minut, przynajmniej raz dziennie, przy czym trzeba brać pod uwagę iż przy poniżej 30% naładowania nie powinien już jeździć.

Pan Jerzy Smoła zapytał czy w związku z wprowadzeniem Strefy Czystego Transportu zostanie zwiększona częstotliwość na trasach autobusowych?

Pan Grzegorz Dyrkacz powiedział, iż jest to zależne wyłącznie od funduszy, jeśli takowe będą, to bardzo chętnie MPK zwiększy częstotliwość na liniach autobusowych.

Pan Tomasz Ziaja zapytał czy autobusy są wyposażone w system odzyskiwania energii? Wyraził również opinię, że za wymianę starszych samochodów na nowsze modele, spełniające normy Strefy Czystego Transportu powinna należeć się właścicielom pojazdów rekompensata finansowa, a także niezadowolenie z ceny biletu jednorazowego – 6 złotych jest to jedna z najwyższych kwot w Polsce. Zwrócił również uwagę, iż zanieczyszczenie powietrza jest zwiększane przez niekończące się remonty dróg.

Pan Grzegorz Dyrkacz zapewnił, iż oczywiście autobusy są wyposażone w system odzyskiwania energii, ponadto są takie modele, które mają fotowoltaikę na dachu i ta energia pozwala na obsługę automatu, klimatyzacji i oświetlenia. Jeśli chodzi o cenę biletu jednorazowego, to jest ona wysoka, natomiast bardziej korzystnie wypada zakup bilet czasowego.

**Uchwała krajobrazowa i problem z utrzymaniem szyldów w Krakowie.**

## Pani Dorota Zaucha–Rybka, Dyrektor Wydziału Architektury i Urbanistyki, Urząd Miasta Krakowa na wstępie oznajmiła, iż przedstawi zwięźle założenia uchwały krajobrazowej, który jest aktem prawa miejscowego i powstał na podstawie art. 37d ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Uchwała była przygotowywana przez 4 lata, przez Wydział Planowania Przestrzennego, a następnie uchwalona przez Radę Miasta Krakowa z pełną świadomością konsekwencji z niej wynikających. Dodała również, że nie wprowadzono opłaty reklamowej, natomiast z samej ustawy wynika obowiązek nakładania kar administracyjnych na osoby, które nie wypełniają obowiązku realizacji zasad sytuowania szyldów. Zwróciła również uwagę, że w czasie od 1 lipca 2020 do 1 lipca 2022 roku wszyscy przedsiębiorcy mieli możliwość na zapoznanie się z zapisami uchwały i dostosowanie szyldów, tablic reklamowych do przepisów. Urząd Miasta, aby uregulować zasady ujęte w uchwale skupił się na eliminacji z przestrzeni miasta reklam, tablic i urządzeń reklamowych, które były nielegalne – np. takich, które nie uzyskały pozwolenia na reklamę na terenach objętych ochroną konserwatorską i zgłoszenia w pozostałych przypadkach, za wyjątkiem naklejek na szyby, murali oraz tablic, które są usuwane po zamknięciu konkretnych obiektów usługowych. Następnie opowiedziała o poszczególnych etapach postępowania oraz elementach reklamowych, które musiały zostać usunięte na skutek wejścia w życie uchwały. Podkreśliła, że niestety nie jest możliwe natychmiastowe usunięcie każdej reklamy niezgodnej z przepisami, ponieważ postępowania administracyjne są skomplikowane. Oznajmiła również, że niezadowolenie przedsiębiorców z zapisów uchwały wynika z przyrównania w ustawie szyldu z tablicą reklamową i ograniczenia wymiarów szyldu. Podkreśliła, że są sytuacje, iż dana firma reklamowa chce posiadać bilbord czy tabloid w wielkości 9,12 czy 18 metrów kwadratowych, a dopuszczalne są maksymalnie 5 metrów kwadratowych i to nie we wszystkich strefach i szuka kruczków prawnych aby zwiększyć powierzchnię reklamową.

## Pan Grzegorz Gubała powiedział, że jego zdaniem dzięki zapisom uchwały przestrzeń w Krakowie w końcu jest uporządkowana, ale zauważył też jak przedsiębiorcy obchodzą przepisy np. umieszczają reklamy na rusztowaniu, siatce budowlanej.

Pani Dorota Zaucha–Rybka odpowiedziała, że są to działania tendencyjne osób, które zarabiają na takich reklamach, uchwała dopuszcza wykorzystanie siatki budowlanej do reklamy, ale firmy budowlanej, która prowadzi roboty budowane i jest to powierzchnia nie więcej niż 50 procent elewacji.

Pan Grzegorz Gubała zapytał czy zatem zgodne z uchwałą jest wyświetlane reklam za pomocą multimedialnych technologii i rzutników na elewacji?

Pani Dorota Zaucha – Rybka odpowiedziała, że nie jest legalne, dopuszczalna jest jedynie podczas imprez masowych, a także szyldy mogą być podświetlone świtałem wewnętrznym.

**Przedstawienie projektu Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego Pracowników ArcelorMittal Poland S.A. (NSZZPHS) oraz Małopolskiego Związku Pracodawców Lewiatan pt. „Zwiększenie świadomości na temat działań antydyskryminacyjnych w sektorze przemysłowym: Uchodźcy z Ukrainy”.**

Pan Józef Kawula, Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych (OPZZ), Członek WRDS w Województwie Małopolskim na wstępie powiedział, że projekt ma na celu zwiększenie równego traktowania i wyeliminowanie dyskryminacji ze względu na pochodzenie rasowe lub etniczne nie tylko w środowisku pracy sektora przemysłowego, ale także w organizacjach i instytucjach, wzmocnienie dialogu, a także podniesienie poziomu zaufania między partnerami społecznymi. Ponadto dodał, że projekt ma wzmocnić dialog społeczny i podnieść poziom zaufania pomiędzy współpracującymi partnerami społecznymi, doprowadzić do integracji polityki niedyskryminacyjnej w organizacjach uczestniczących partnerów społecznych, podnieść świadomości pracodawców, pracowników oraz przedstawicieli związków zawodowych w zakresie równego traktowania w miejscu pracy oraz wzmocnić współpracę dwustronnej między Polską a Norwegią, biorąc za przykład doświadczenia norweskie w zakresie włączania polityki niedyskryminacyjnej do organizacji partnerów społecznych.

Pani Aleksandra Latocha, Ekspert, Małopolski Związek Pracodawców Lewiatan wskazała na nadrzędny cel projektu, czyli przygotowanie do efektywniejszego i skuteczniejszego działania na rzecz przeciwdziałania dyskryminacji Uchodźców na rynku w ujęciu ogólnym. Dodała również, że na przykładzie emigrantów z Ukrainy, Polska ma szansę nauczyć się prawidłowych działań i wykorzystywania potencjału osób przybywających do kraju. Powiedziała ponadto, że projekt ma dwa obszary – jeden lokalny, w którym biorą udział wszyscy przedstawiciele organizacji partnerskich, szkolą się i przygotowują wnioski, a drugi to dzielenie się tymi wnioskami.

Pani Grażyna Gaj, Forum Związków Zawodowych (FZZ), Wiceprzewodnicząca WRDS
w Województwie Małopolskim pochwaliła, że porównanie doświadczeń polskich
z norweskimi jest bardzo cenne i pomocne.

Pan Marek Piwowarczyk, Związek Pracodawców Business Centre Club, Wiceprzewodniczący WRDS w Województwie Małopolskim zaoferował, iż może temat zasygnalizować na posiedzeniu Wojewódzkiej Rady Rynku Pracy, której przewodniczy, aby dotrzeć do właściwych odbiorców.

Pan Andrzej Bańka podziękował wszystkim zgromadzonym za udział i zaprosił na kolejne posiedzenie plenarne.

Opracowanie: Magdalena Muszyńska, Departament Nadzoru Właścicielskiego i Gospodarki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego